

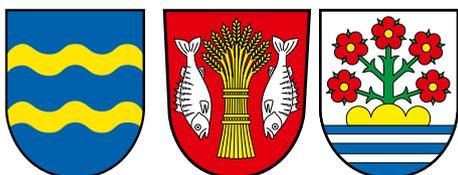
mobil am See

Eine Information der Gemeinden Goldach, Rorschach und Rorschacherberg über das ganzheitliche Verkehrskonzept der Zukunft.

Diskutieren Sie mit uns an der

**messe
amberg**

15.-17. November 2013
Mehrzweckhalle Rorschacherberg



www.mobil-am-see.ch

Mit «mobil am See» die Zukunft gestalten	2
Zentren als Orte der Begegnung	3
Verkehr entflechten	5
Die Bahn kommt zügig voran	6
Innerorts gut unterwegs	7
«mobil am See» – Massnahmen	8
Terminplan «mobil am See»	16

Mit «mobil am See» die Zukunft gestalten



Thomas Müller
Stadtpräsident Rorschach

Beat Hirs
Gemeindepräsident
Rorschacherberg

Thomas Würth
Gemeindepräsident Goldach

In Zukunft wird die Einwohnerzahl unserer attraktiven Gemeinden am See weiter ansteigen. Zudem wächst unser aller Bedürfnis nach mehr Mobilität und Lebensqualität. Unsere drei Gemeinden, der Kanton, der Bund und die Verkehrsträger arbeiten deshalb schon heute an Konzepten, um Verkehrs-, Lebens- und Arbeitsräume in Einklang zu bringen für die Menschen, die hier wohnen und arbeiten. Nur gemeinsam vorwärts denken bringt uns voran.

Wichtige Grundfragen klären

Wie gestalten wir unseren Lebensraum in den kommenden Jahren? Wie berücksichtigen wir die Bedürfnisse unserer Mitbürgerinnen und Mitbürger? Und wie schaffen wir Mobilität mit Lebensqualität? Diese Fragen stehen im Zentrum des Verkehrskonzepts «mobil am See». Denn die Region Rorschach mit den Gemeinden Goldach, Rorschach und Rorschacherberg ist zusammengewachsen und bildet schon heute eine «Stadt am See» mit rund 25 000 Einwohnern. Das Bevölkerungswachstum sowie die zunehmende Trennung von Wohn- und Arbeitsort führen zu einer zunehmenden Mobilität. Diese Entwicklung stellt hohe Anforderungen an die zukünftige raumplanerische und verkehrstechnische Entwicklung unserer Region.

Eine umfassende Sichtweise

Für diese Herausforderung soll das ganzheitliche Verkehrskonzept «mobil am See» Lösungen aufzeigen. Als gemeinsames Projekt der Region Rorschach will «mobil am See» die Lebensqualität für die Zukunft sichern und stärken, in enger Zusammenarbeit mit Bund, Kanton und den verschiedenen Verkehrsträgern. Für Einwohnerinnen, Einwohner und Gäste will «mobil am See» im öffentlichen und privaten Verkehr optimale Voraussetzungen schaffen.

Ausbau des öffentlichen Verkehrs

In den letzten Jahren wurde der öffentliche Verkehr wesentlich ausgebaut. Trotz der dadurch erreichten positiven Effekte müssen auch im Strassenbau Anpassungen vorgenommen werden, die dazu beitragen, die Wohn- und Arbeitsqualität in der Region nachhaltig zu steigern.

Lösungsfindung im Dialog

Wir stehen am Anfang eines wichtigen Prozesses. Gemeinsam mit Ihnen, liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger, werden wir diese Ziele erreichen. Auf den folgenden Seiten stellen wir Ihnen unsere Massnahmen und Projekte kurz vor. Natürlich werden Sie in den kommenden Jahren immer wieder die Möglichkeit haben, «mobil am See» aktiv mitzugestalten.

Gerne erläutern wir Ihnen das Verkehrskonzept an der **Messe am Berg vom 15.–17. November** in der Mehrzweckhalle Rorschacherberg in einem persönlichen Gespräch. Nutzen Sie die Gelegenheit, um mit den Gemeindebehörden die zukünftigen Lösungen für die wachsende Mobilität zu diskutieren.

Zentren als Orte der Begegnung

Zu den wichtigsten Zielen von «mobil am See» gehört die Entflechtung des Verkehrs. Der motorisierte Individualverkehr soll weitgehend an den Rand des Siedlungsraumes verlegt werden. Die Zentren von Rorschach und Goldach sollen sich zu Orten der Begegnung entwickeln.



Der Hafenplatz ist Begegnungsort am See und Eingangspunkt für Schiffsreisende. In den nächsten Jahren soll er neu gestaltet werden. Die Parkplätze werden dann aufgehoben.

Die Zentren sollen vom Autoverkehr entlastet und der Uferbereich von Goldach bis Rorschacherberg aufgewertet werden. Sie sollen mehr Raum für Fussgängerinnen, Fussgänger und Velofahrende bieten. Die attraktive Gestaltung von Strassenzügen und die Schaffung von Begegnungszonen, Fussgängerzonen und Plätzen tragen wesentlich zur Steigerung der Lebensqualität und der wirtschaftlichen Prosperität bei.

Zentrumsgestaltung Rorschach

In den letzten Jahren werteten zahlreiche öffentliche und private Projekte das Zentrum erheblich auf. Die Sanierung der Signalstrasse mit den Bushaltestellen (Bushof) und der damit verbundenen Verkehrsberuhigung brachte für Fahrgäste und «Stadtflanierende» eine echte Aufwertung. Der Bereich Neugasse/Ankerstrasse entwickelte sich zu einer belebten Begegnungszone. Und sowohl das neue Postgebäude als auch die Migros-Überbauung mit der öffentlichen Parkgarage und der

Trischliplatz setzen attraktive, urbane Akzente. Zusammen mit dem Marktplatz ist ein verkehrsberuhigtes Zentrum mit viel Bewegungsfreiheit entstanden, welches die Lebensqualität im öffentlichen Raum wesentlich stärkt. Das Neubauprojekt von «Mode Weber» und die erweiterte Fussgängerzone werden dazu beitragen, dass sich Rorschach zu einem noch attraktiveren, regionalen Einkaufs- und Dienstleistungszentrum entwickelt.

Als nächster Schritt bei der vom Stadtrat formulierten Stossrichtung «Erneuerung vom See her» wird die Hauptstrasse neu gestaltet. Diesem Projekt stimmten die Rorschacherinnen und Rorschacher im November 2012 mit grosser Mehrheit zu. Ab 2015 wird aus der Hauptstrasse eine lebenswerte Wohn- und Einkaufszone mit mehr Platz für die Fussgängerinnen und Fussgänger. Mit dem Bau der Kernumfahrung kann der Verkehr auf der Hauptstrasse auf ein Minimum reduziert werden.

Damit dies möglich wird, sind wir alle gefordert. Wichtig sind die verstärkte Nutzung des öffentlichen Verkehrsangebots sowie die Toleranz gegenüber unvermeidbarem, möglichst siedlungsverträglich ausgestaltetem Mehrverkehr am Zentrumsrand.

Zentrumsgestaltung Goldach

Mit der Erneuerung des Bahnhofs hat Goldach im Bereich «Öffentlicher Verkehr» die Hausaufgaben zu einem guten Teil gelöst. Mit einer Aufwertung des Zentrums sollen auch die Bedingungen für den Busbetrieb, für Velofahrende, Fussgänger und Einkaufende attraktiver werden. Denn heute leidet Goldach unter dem Durchgangsverkehr, der ab der Autobahn durch das Dorf Richtung Rorschach und Rorschacherberg fliesst.

Aber auch die Bedingungen für den motorisierten Individualverkehr sollen verbessert werden. Der Autobahnanschluss Witen wird das Zentrum wesentlich entlasten. Dieser Autobahnanschluss allein genügt aber nicht. Es sind auch flankierende und weitere für Goldach massgeschneiderte Massnahmen nötig.

Richtungsweisend ist das Projekt «Zentrumsentwicklung» mit der Zentrumsüberbauung «Schäfli». Dieses wird das Erscheinungsbild der Gemeinde erheblich aufwerten. Im Dorfkern sollen Wohnungen und Gewerbeflächen entstehen und was für Goldach besonders wichtig ist: ein Platz als Ort der Begegnung. Hier können sich die Leute treffen. Musikvereine und weitere Kulturträger können Publikum anlocken. Und auch die Gastronomie soll diesen gewonnenen Freiraum nutzen.

Nach dem Prinzip «Grünflächen erhalten – nach innen verdichten» soll das Gebiet Äueli/Mühlegut erschlossen werden. Hier wird ein durchmischtes Quartier mit unterschiedlichen Nutzungen und Wohnformen entstehen. Durch diese Verdichtung nach innen bleibt die angrenzende Naturlandschaft als wichtiges Naherholungsgebiet und Verbindung zum Bodensee erhalten.

Oben:
Die neue Zentrumsüberbauung in Goldach soll dereinst an bester Lage zusätzlichen Raum für Gewerbe und Wohnen bieten. Durch den grosszügigen Dorfplatz entsteht ein Ort der Begegnung.

Rechts:
Im Gebiet Äueli/Mühlegut soll ein attraktives Quartier als Erweiterung des Goldacher Dorfkerns entstehen.



Unten:
Die neu gestaltete Hauptstrasse soll sich besser in den historischen Stadtkern einbinden und eine lebenswerte Wohn- und Einkaufszone mit mehr Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger werden.

Verkehr entflechten

Verkehrsentflechtung hat zum Ziel, separate und sichere Wegführungen für Fussgänger und Velofahrende sowie flüssigen Verkehr für Autofahrende zu schaffen. Erfahrungen aus anderen Städten zeigen: Wo der Verkehr entflochten ist, steigt die Lebensqualität für alle.



Die aktuelle Situation in unseren Zentren ist für alle Beteiligten unerfreulich: Fussgänger und Velofahrer fühlen sich an den Rand gedrängt. Die Autofahrer ärgern sich über den stockenden Verkehr. Wer fühlt sich da noch wohl?

Mehrwert für alle

Es ist ganz klar: «mobil am See» ist keine Zauberformel, die alle Beteiligten restlos glücklich macht. Aber durch die Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmenden und Anwohner sollen Situationen geschaffen werden, die möglichst viele überzeugende Vorteile und möglichst wenig Nachteile bringen. Schon jetzt ist voraussehbar, dass durch die Entlastung der Zentren von Goldach und Rorschach motorisierter Individualverkehr auf andere Strassen verlagert wird. Für die Betroffenen dieses Mehrverkehrs sind griffige Massnahmen zu realisieren, die dazu führen, dass deren Wohn- und Lebensqualität weitestgehend erhalten bleibt.

«Schleich- und Suchverkehr» vermeiden

Die im Rahmen von «mobil am See» formulierten Konzepte sind keine originelle Erfindung der Projektverantwortlichen, sondern bauen auf jahrelangen Erfahrungen auf, die in Ortschaften mit ähnlicher Siedlungs- und Verkehrsstruktur gewonnen wurden. Diese Erkenntnisse sollen auf unsere Bedürfnisse zugeschnitten und umgesetzt werden. Eine wichtige Erkenntnis daraus ist: Lieber etwas mehr motorisierten Individualverkehr auf weniger Strassen als weniger Verkehr auf mehr Strassen verteilt. Denn verzettelter Verkehr auf «Schleichwegen» strapaziert die Nerven aller Beteiligten, führt

zu Verunsicherung und Unfällen. Mit dem neuen Parkleitsystem im Zentrum von Rorschach kann auch der Suchverkehr deutlich reduziert werden.

Lebensraum für Kinder

Verkehr entflechten heisst also auch Freiräume schaffen für Kinder, die auf Quartierstrassen und -plätzen sicher und unbeschwert ihren Bewegungsdrang ausleben können; wie die Beispiele an der Geren- und Bogenstrasse im Zentrum von Rorschach zeigen. Auch für Autofahrende entsteht so mehr Klarheit und Sicherheit, weil sie sich auf wirklich «autotauglichen» Verkehrsflächen mit übersichtlichen Leitsystemen bewegen können. Durch diese klaren Zuordnungen steigt das Wohlbefinden für alle.

Gemeinsinn ist gefragt

Als Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer schlüpfen wir im Alltag dauernd in neue Rollen. Mal sind wir Autofahrer, mal Fussgänger oder Velofahrer. Mal sind wir mit der Familie unterwegs und wünschen möglichst grosse Sicherheit für die Kinder. Mal hasten wir zu einem Geschäftstermin und träumen von breiten Schnellstrassen. Mal nerven wir uns über den Bahnlärm – und ein paar Tage später über den lückenhaften Fahrplan. Damit das Projekt «mobil am See» gelingt, müssen wir uns auch unserer eigenen Widersprüchlichkeit bewusst sein und den Mut haben, überzeugende Vorteile gegen einige mögliche Nachteile einzutauschen. Fairness und Gemeinnut sind wichtig, um Lebensqualität für alle zu gewinnen.



Die Bahn kommt zügig voran

Der Bahnverkehr und die Bahnanlagen wurden und werden zielstrebig ausgebaut. Bereits ab Ende 2013 fahren drei (statt wie bisher zwei) S-Bahnen ab Rorschach, Rorschach Stadt und Goldach Richtung St. Gallen.

Oben:
Der modernisierte SBB-Hauptbahnhof Rorschach ist dank neuen Zug- und Umsteigeverbindungen noch attraktiver.

Unten links:
Der ausgebauter Bahnhof Goldach ist für die künftigen Herausforderungen gerüstet.

Unten rechts:
Der neue Lift verbindet den SBB-Hauptbahnhof sowie die Seeuferanlagen mit der Bushaltestelle und den umliegenden Quartieren.

Mit der Modernisierung des Bahnhofs Goldach, der Realisierung des Personenlifts beim Hauptbahnhof Rorschach, der Erneuerung des Bahnhofs Rorschach Hafen sowie dem neuen Buskonzept mit verbesserter Abstimmung der Fahrpläne von Bahn und Bus wurden schon eine ganze Reihe an Massnahmen umgesetzt.

Ohne Halt Richtung Zukunft

Mit der Hochgeschwindigkeitsverbindung Zürich – München im Jahr 2018 wird der Bahnverkehr noch attraktiver: So werden Rorschach, Rorschach Stadt und Goldach vom Halbstundentakt St. Gallen – Bregenz und vom Viertelstundentakt St. Gallen – St. Margrethen profitieren. Im Zuge dieser Angebotserweiterungen wird der SBB-Bahnhof Rorschach Stadt ausgebaut – mit zwei neuen Aussenperrons, einer Fussgänger-Unterführung, Perrondächern und einer verlängerten Doppelspur.

Zug um Zug attraktiver

Ob wir wollen oder nicht: Unsere Gesellschaft wird immer mobiler. Kaum jemand arbeitet noch in unmittelbarer Nähe seines Wohnorts. Und wer seine Arbeitsstelle wechselt, möchte oft im

bestehenden Wohnort weiterleben, wo er sich in seinem Freundes-, Bekannten- und Verwandtenkreis wohlfühlt. Die Bahn kann zwar den motorisierten Individualverkehr nicht ersetzen, aber entlasten – nicht nur mit verbesserten Fahrplänen, sondern auch mit verbessertem Rollmaterial. Die neuen Doppelstockzüge St. Gallen – Chur tragen diesem Trend Rechnung.

Postauto als Ergänzung

Der Postautoverkehr schliesst eine wichtige Lücke zwischen dem überregionalen SBB- und dem regionalen Seebus-Angebot. So werden viele Ziele, die nicht in unmittelbarer Nähe des Bahnnetzes liegen, mit dem Postauto schnell und bequem erreicht, so zum Beispiel der Osten der Stadt St. Gallen. Bereits für 2014 sind verschiedene Zusatzangebote geplant. So werden die Linien St. Gallen – Unteregggen – Rorschach sowie Rorschach – Thal – Rheineck durchgehend im Halbstundentakt bedient.

Innerorts gut unterwegs

Der Seebus ist ein zentrales Angebot im regionalen Verkehrskonzept. Die Zustimmung der Stimmberechtigten der drei Gemeinden zur definitiven Einführung war ein wichtiger Meilenstein. Im Dezember 2013 wird der Fahrplan auf die neue S-Bahn St. Gallen abgestimmt.

Seebus als Nahverkehrsmittel

Der neue Fahrplan bringt Verbesserungen für den Seebus-Betrieb. Das Liniennetz wird auf einen Halbstundentakt umgestellt, um die im 30-Minuten- und 15-Minuten-Takt verkehrenden S-Bahnen optimal zu bedienen. Heute fährt der Seebus an Werktagen alle 20 Minuten. Ohne die Umstellung könnten Anschlüsse zwischen den Buslinien und einer im Halbstundentakt verkehrenden S-Bahnlinie nur einmal pro Stunde angeboten werden. Auf Abschnitten mit hoher Auslastung verkehren künftig zwei Linien im Halbstundentakt, die sich zu einem Viertelstundentakt ergänzen. Die überregionalen Postautolinien können auch eine innerörtliche Erschliessungsfunktion wahr-

nehmen. Zusammen mit dem Seebus stellen sie ebenfalls einen Viertelstundentakt sicher. An Sonntagen wird der Stundentakt beibehalten.

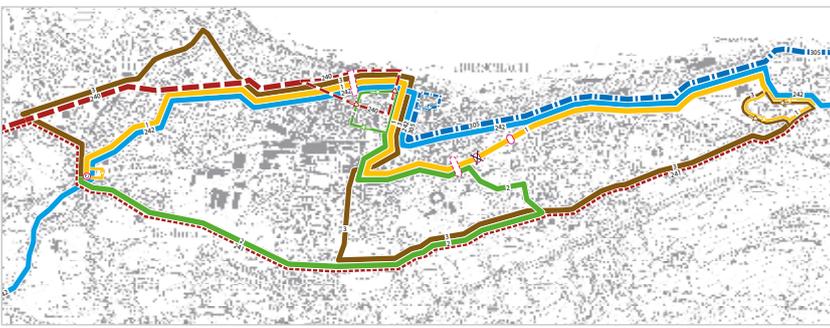
Die Busse sind künftig auf allen vier Linien sowohl auf dem Hin- als auch auf dem Rückweg auf derselben Route unterwegs. Damit gehören die Rundkurse, die nur in einer Richtung verkehren, der Vergangenheit an. Zudem verbindet der Seebus die Quartiere untereinander und mit den Zentren.

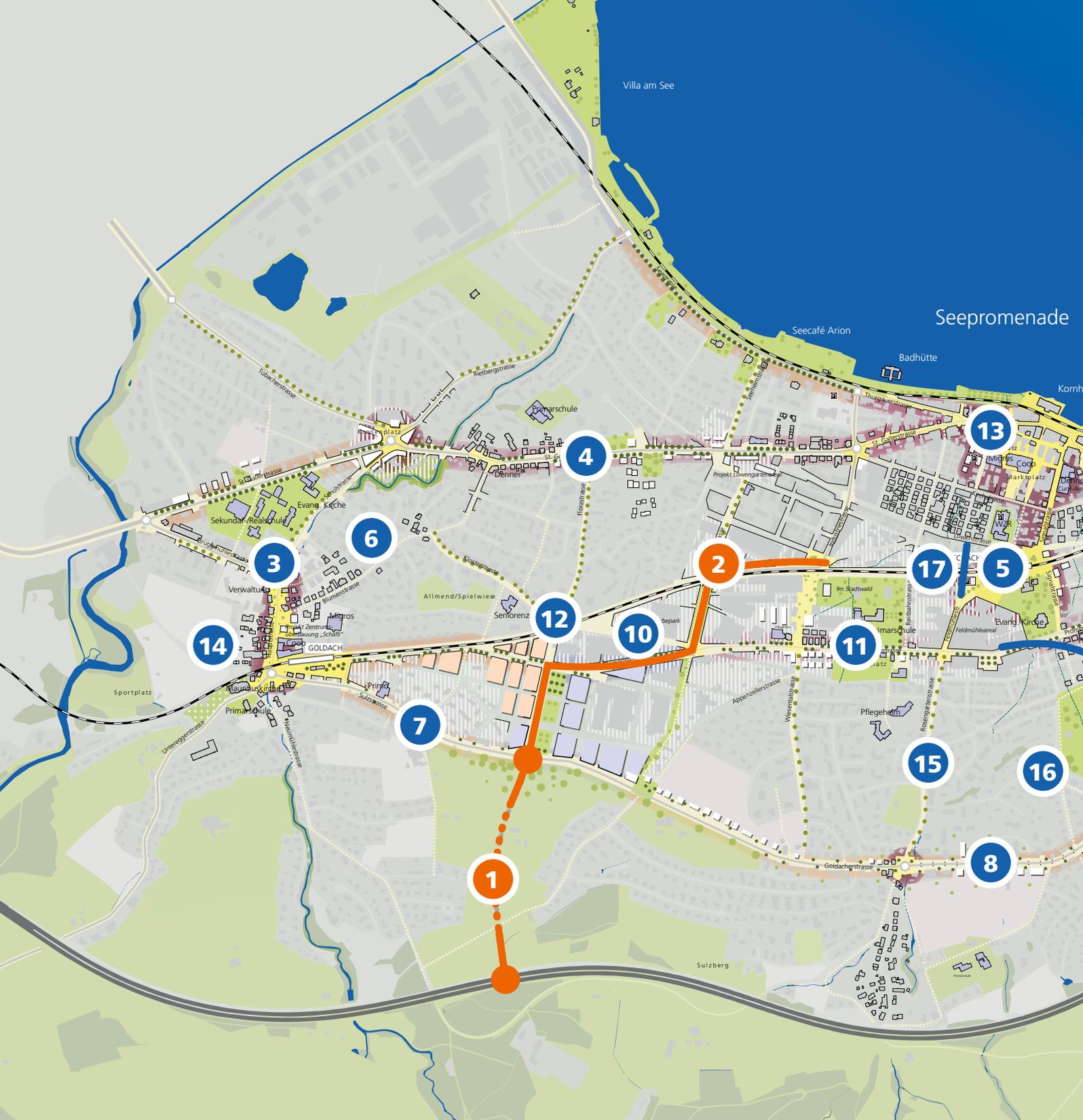
Langsamverkehr als Teil des Gesamtsystems

Im regionalen Konzept «Langsamverkehr» werden die Aktivitäten der drei Gemeinden aufeinander abgestimmt und Lücken geschlossen. So soll entlang der Bahnlinie ein neuer Rad- und Fussweg von Goldach nach Rorschach führen. Verbesserungen sollen zudem durch die attraktivere Wegverbindung entlang des Seeufers sowie durch neue oder optimierte Querungsmöglichkeiten der Seelinie und der Hauptstrasse erreicht werden. Die Gemeinde Rorschacherberg beabsichtigt den Bodenseeradweg zwischen ihrem Entwicklungsgebiet bis zum Hörnlibuck nach Möglichkeit entlang der Churerstrasse zu führen, um den Velofahrern den bisherigen Umweg über den Hang zu ersparen.

Oben:
Bus-Liniennplan ab Dezember 2013.
Unter www.mobil-am-see.ch finden Sie weitere Informationen.

Unten:
Rorschacherberg ist mit dem Seebus gut erschlossen.





Hauptprojekte

- 1** A1-Zubringer, Goldach
- 2** Unterführung Wisental, Goldach / Rorschach

Flankierende Massnahmen und weitere Projekte

- 3** Hauptstrasse / Bruggmühlestrasse, Goldach
- 4** St.Galler Strasse, Goldach
- 5** SBB-Bahnhof Stadt, Rorschach
- 6** Blumenstrasse / Schulstrasse, Goldach
- 7** Sulzstrasse, Goldach

«mobil am See» – Massnahmen

Der Autobahnanschluss Witen verkürzt die Wege zur A1.
Mit flankierenden Massnahmen werden die Quartiere entlastet.



- 8** Goldacherstrasse, Rorschacherberg
- 9** Kernumfahrung, Rorschach
- 10** Blumenfeldstrasse, Goldach/Rorschach
- 11** Pestalozzistrasse, Rorschach
- 12** Klosterstrasse (Künzlerpass), Goldach

- 13** Hauptstrasse, Rorschach
- 14** Zentrumsentwicklung Mühlegut, Goldach
- 15** Rosengartenstrasse, Rorschacherberg
- 16** Paradiesstrasse, Rorschacherberg
- 17** Strassenunterführung SBB-Bahnhof Stadt, Rorschach

Autobahnanschluss Witen

Zurzeit ist unsere 25 000 Einwohner zählende Region mit zwei Autobahnanschlüssen erschlossen, die 11 km auseinanderliegen. Dies führt innerorts zu erheblichem Mehrverkehr. Der geplante Autobahnanschluss Witen reduziert die Verkehrsbelastung in grossen Teilen des Siedlungsgebiets.



Eine gründliche Evaluation hat ergeben, dass ein Autobahnanschluss im Gebiet Witen von der Machbarkeit und Zweckmässigkeit her geeignet ist und die Strassen im Siedlungsgebiet wirksam entlasten kann. Ohne diesen Autobahnanschluss würden bis 2025 im Bereich Meggenhus – Kronenkreisel täglich bis zu 28 000 Fahrzeuge verkehren. Für die zweisepurige Hauptstrasse wäre dies nicht zu verkraften – tägliche, lange Staus wären vorprogrammiert.

Mit der Höchstnote «gut» ausgezeichnet

Der Bund bewilligt nie einen Autobahnanschluss allein, sondern fordert immer auch flankierende Massnahmen, die den angestrebten Entlastungseffekt wirksam unterstützen. Die Wirksamkeit wurde eingehend beurteilt und erhielt die höchste Note «gut». Der geplante Autobahnzubringer wird durch den Kanton erstellt und zusammen mit dem Bund finanziert. Er umfasst die Erschliessung zur Sulzstrasse sowie die Anbindung des Zentrums über die Unterführung Wisental.

Aktuell ist das Projekt trotz guter Bewertung beim Bund als Priorität B (Finanzierung frühestens ab 2019) aufgeführt. Dies deshalb, weil für die Stufe A nur ganz oder fast baureife Projekte (Baubeginn bis Ende 2018) berücksichtigt wurden. Da das Zubringer-Projekt der Baureife inzwischen deutlich näher ist, läuft der Antrag, das Projekt doch in Priorität A einzustufen und die Finanzierung des Anschlusses Witen nun definitiv aufzugleisen.

Grünes Licht vom Kantonsrat

Falls der Autobahnanschluss Witen gebaut wird (frühestens ab dem Jahr 2018), zahlen vorwiegend Bund und Kanton. Gebaut wird aber nur, wenn Behörden und Ämter aller Ebenen und die Bürgerschaft der betroffenen Gemeinden zustimmen. Im September 2013 gab der Kantonsrat grünes Licht für die Detailprojektierung des A1-Zubringers. Diese wird von 2014 bis 2018 erarbeitet. In diesem Zeitraum sollen auch die Rechtsverfahren abgeschlossen werden. So wäre der Baubeginn frühestens ab 2018 möglich. Aus heutiger Sicht wird der Autobahnanschluss inkl. der Verbindung zur Industriestrasse mit der Unterführung Wisental etwa 110 Millionen Franken kosten. Die Kosten teilen sich der Kanton und der Bund.

1 A1-Zubringer

Der neu zu erstellende A1-Zubringer verbindet den Autobahnanschluss Witen mit dem regionalen Zentrum Goldach/Rorschach/Rorschacherberg. Zwischen der Autobahnausfahrt und der Einmündung in die Sulzstrasse führt die Strasse teilweise durch einen Tunnel.

Der Anschlusspunkt im Gebiet Witen in Goldach ergab sich aus einer umfassenden Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsprüfung, bei der schliesslich drei Varianten vertieft analysiert wurden. Der neue A1-Zubringer Witen weist im schweizweiten Vergleich den zweitgrössten Absolutnutzen und das viertbeste Kosten-Nutzen-Verhältnis auf.

Realisiert wird ein Vollanschluss, das heisst je eine Ein- und Ausfahrt in beide Richtungen. Dieser führt durch den Tagbautunnel Hohrain zur Sulzstrasse und anschliessend weiter als Verbindung zur Blumenfeldstrasse, die heute bei den Tiefkühlagern der Frisco-Findus endet.

Die Einmündung in die Sulzstrasse wird mit einer Lichtsignalanlage gesteuert.

Damit sich der Verkehr von und zur Autobahn nicht beim Bahnübergang Industriestrasse in Rorschach staut, ist eine neue Unterführung nötig. Diese wird im Wisental realisiert (siehe Massnahme 2).

Die neue Verbindung Sulzstrasse – Blumenfeldstrasse – Industriestrasse (mit Unterführung Wisental) ist als Kantonsstrasse geplant. Im Gegenzug wird die Achse Bruggmühlestrasse – Hauptstrasse – Sulzstrasse in Goldach bzw. die Goldacherstrasse in Rorschacherberg von der heutigen Klassierung als Kantonsstrasse wieder als Gemeindestrasse zurückgestuft.

Der neue A1-Zubringer entlastet die Zentren von Rorschach und Goldach markant. Zudem wird auch die Verkehrsbelastung auf der St. Galler Strasse deutlich reduziert. Es gilt in der Folge, die Chancen, die sich in den entlasteten Gebieten ergeben, zu nutzen.

Die flankierenden Massnahmen sind ein wesentlicher Bestandteil des A1-Zubringers. Sie gewährleisten die Wirksamkeit des Autobahnanschlusses langfristig. Erst sie ermöglichen es, den Qualitätsgewinn in entlasteten Gebieten zu sichern, Mehrbelastungen durch Schleichwegverkehr zu verhindern und die Verträglichkeit dort zu erhöhen, wo sich eine Verkehrszunahme nicht vermeiden lässt. Es liegt deshalb im Interesse der Gemeinden, dass die flankierenden Massnahmen, die nachstehend beschrieben sind, auch tatsächlich umgesetzt werden.

2 Unterführung Wisental

Wie fliesst der motorisierte Individualverkehr auf dem A1-Zubringer möglichst reibungslos und siedlungsverträglich ins regionale Zentrum Rorschach? Eine Studie zeigt, dass die Unterführung Wisental die geeignetste Lösung ist.

Ein wesentlicher Punkt ist unbestritten: Die Fahrt ins Zentrum muss die Bahnlinie Rorschach – St. Gallen barrierefrei passieren können, also mit einer Über- oder Unterführung. Die durch den immer dichter werdenden Bahnverkehr erzeugten Rückstaus und Wartezeiten an geschlossenen Bahnschranken wären mit Sicherheit keine Alternative.

Lösung «Industriestrasse» ungeeignet

Ursprünglich war eine neue Unterführung in der Industriestrasse vorgesehen. Die langen Rampen würden jedoch das Quartier und den Stadtwald stark beeinträchtigen. Auch sind die Platzverhältnisse in der Industriestrasse zu knapp, als dass der Veloverkehr von der schrankenfreien Bahnquerung auch profitieren könnte.

Wisental als Alternative

Deshalb wird im vorliegenden Gesamtkonzept eine alternative Linienführung vorgeschlagen. Bei dieser Variante kommt die Bahnunterführung mit den Rampen zwischen den grossen Industriebauten 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

Jedes Verkehrsprojekt hat Vor- und Nachteile, so auch die Unterführung Wisental. Die Projektverantwortlichen sind aber überzeugt, dass die Vorteile bei Weitem überwiegen. Die neue Unterführung wird zwar zu Mehrverkehr auf der Industrie- und Sulzstrasse führen. Eine Sperrung der Industriestrasse würde den Verkehr auf die Reitbahnstrasse verlagern.

Auf der anderen Seite wird das Stauproblem bei der Bahnschranke Industriestrasse (das sich durch das wachsende Bahnangebot noch verschärfen würde) nachhaltig gelöst. Zudem ist das Zusammenwachsen der Quartiere im Bereich Industriestrasse / Wisental möglich. Südlich und östlich des Pestalozzischulhauses wird es zu einer massiven Verkehrsentlastung kommen. Ebenso werden die Rosengarten- und Feldmühlestrasse entlastet, auf Goldacher Boden die Kloster-, Flora- und Schulstrasse.



3 Hauptstrasse / Bruggmühlestrasse, Goldach



Erkenntnisse

- 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 ein 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 den Verkehr aus dem Gewerbegebiet Rietli

Ziele

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

Flankierende Massnahmen

- Abklassierung von Hauptverkehrsstrasse zur Sammelstrasse (von St. Galler Strasse / Bruggmühlestrasse bis Sulzstrasse / Blumenfeldstrasse)
- Durchgehend abgesenkter Bordstein; Abgrenzung Fahrbahn/Trottoir durch Materialwechsel, Kandelaber und feine Poller
- Bushaltestellen Schule und evtl. Post als Fahrbahnhaltestellen anordnen
- Hauptstrasse: Tempo 30, durchgehender Mehrzweckstreifen, worauf sich Fussgänger und Velofahrer sicher fühlen können beim Queren resp. Abbiegen; von Blumenstrasse bis Ulrich-Rösch-Strasse 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 (siehe Massnahme 14)

4 St.Galler Strasse, Goldach



Erkenntnisse

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

Ziele

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

Flankierende Massnahmen

- Aufwertung Strassenraum: Abschnitte mit Baumreihen
- Integration erhaltenswerte Bausubstanz, Einbezug Gebäudevorbereiche
- Städtebaulich-räumliche Akzentuierung der Kreuzungsbereiche: Umgestaltung Knoten Kronenkreisel (Tübacherstrasse – Schulstrasse)
- Aufhebung separate Abbiegespuren
- Durchgehende Markierung von Radstreifen von Bruggmühle- bis Industriestrasse
- Ersatz Fussgängerquerungen mit Lichtsignal durch solche mit Vortritt
- Bushaltestellen als Fahrbahnhaltestellen anordnen
- Erstellung neue Bushaltestelle auf Höhe Rosenackerstrasse Goldach (wird ab Dezember 2013 umgesetzt)

5 SBB-Bahnhof Stadt, Rorschach



Erkenntnisse

Der SBB-Bahnhof Stadt wird im Rahmen des HGV-Bahnausbaus zu einem modernen Bahnhof ausgebaut.

Ziele

- Erhöhung der Sicherheit, Verbreiterung Perron
- Fussgänger-Unterführung
- Verbesserung der Zugänglichkeit
- Bessere Vernetzung mit dem Busverkehr

Flankierende Massnahmen

- Bushaltestelle
- Strassenunterführung

6 Blumenstrasse / Schulstrasse, Goldach



Erkenntnisse

- 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

Ziele

- Mehrbelastung verhindern
- Beruhigung Schulstrasse und Blumenstrasse

Flankierende Massnahmen

- Abklassierung Schulstrasse und Blumenstrasse
- Temporegime 30
- Umgestaltung zur Quartierstrasse (Bauprojekte liegen für beide Strassen bereits vor)

7 Sulzstrasse, Goldach



Erkenntnisse

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

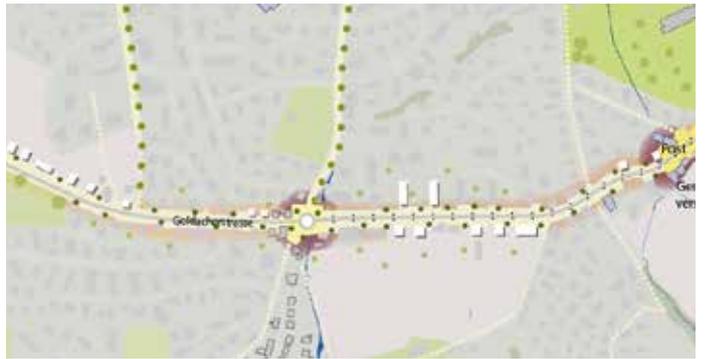
Ziele

- 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
- Sulzstrasse oder Bereich Blumenfeldstrasse: Pfortnerung (Staumanagement)
- Beziehung Anschluss Witen – Blumenfeldstrasse soll räumlich als Hauptbeziehung wahrgenommen werden
- Direkte, sichere Radwegführung entlang Sulzstrasse und systemgerechte ÖV-Priorisierung (Lichtsignal, Busspur)

8 Goldacherstrasse, Rorschacherberg



Erkenntnisse

- Durch die bauliche Entwicklung in Rorschacherberg und den neuen Autobahnanschluss wird der Verkehr auf der Goldacherstrasse zunehmen (Zunahme 31% gegenüber Referenzjahr 2025, um 38% gegenüber 2009)
- Auf der Sulzstrasse östlich vom Anschluss Witen ist die Verkehrszunahme höher (Zunahme 46% gegenüber Referenzjahr 2025, 59% gegenüber 2009)
- Es besteht keine zweckmässige Möglichkeit, den Verkehr zu verlagern. Die Goldacherstrasse ist für den Mehrverkehr entsprechend vorbereitet
- Berechnungen ergaben, dass der Verkehr auf der Heidenerstrasse aus Grub und Wienacht infolge des Autobahnzubringers kaum zunimmt

Ziele

- 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 – Thalerstrasse – Goldacherstrasse – Sulzstrasse – Anschluss Witen soll für den Durchgangsverkehr unattraktiv bleiben

Flankierende Massnahmen

- Qualität als «Panoramastrasse» sichern und stärken
- Ländliches Erscheinungsbild bewahren und verbessern; Wohn- und Naherholungsnutzungen priorisieren
- Akzentuierung von Subzentren mit Quartiersversorgung an strategischen Standorten entlang der Strasse
- Tiefes Geschwindigkeitsregime anstreben

9 Kernumfahrung, Rorschach



Erkenntnisse

- Zur dauerhaften Entlastung wird der Durchgangsverkehr von der Hauptstrasse auf eine neue Achse mit Tunnel verlegt.

Ziele

- Aufenthaltsqualität im Zentrum für Wohnen, Einkaufen und Freizeit erhöhen

10 Blumenfeldstrasse, Goldach / Rorschach



Erkenntnisse

- 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

Ziele

- 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 (Strassenraumgestaltung, prägnante Gebäudekörper, Park als Übergang)
- 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 Fussgänger- und Radverkehr vorzusehen

11 Pestalozzistrasse, Rorschach



Erkenntnisse

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

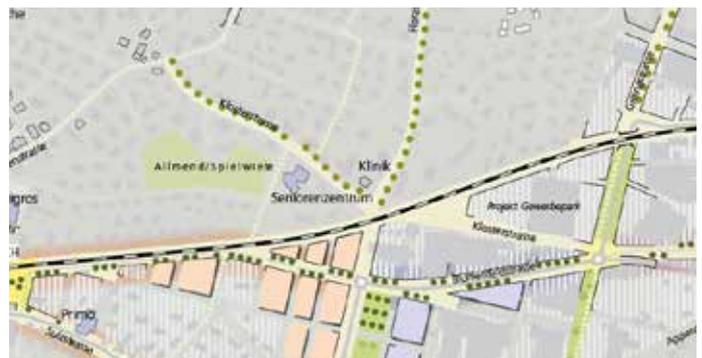
Ziele

- 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 SBB-Bahnhof Stadt)

Flankierende Massnahmen

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

12 Klosterstrasse (Künzlerpass), Goldach



Erkenntnisse

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

Ziele

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

Flankierende Massnahmen

- Sperrung Bahnübergang Künzlerpass für den motorisierten Individualverkehr
- Engstelle, die nur für den Fussgänger- und Radverkehr passierbar ist

13 Hauptstrasse, Rorschach



Erkenntnisse

- 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%)

Ziele

- 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
- Gemeindegassen im Stadtkern: Gestaltung der Strassenräume zur Unterstützung gegenseitiger Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden. Angestrebtes gefahrenes Richttempo 20

14 Zentrumsentwicklung Mühlegut, Goldach



Erkenntnisse

- Der Autobahnanschluss kann das Stauproblem vor der Barriere nicht lösen
- Eine Erschliessung Mühlegut mit Unterführung unter der Bahnlinie wirkt sich nicht negativ auf den Effekt des Autobahnanschlusses aus
- Die Erschliessung Mühlegut ist auch ohne Autobahnanschluss sinnvoll
- Der Bahnübergang kann auch mit der Erschliessung Mühlegut offen bleiben

Ziele

- Kein Stauproblem vor der Barriere, attraktives Dorfzentrum
- Mehr Gestaltungsmöglichkeiten für die Hauptstrasse dank weniger Verkehr
- Attraktives Quartier im Mühlegut/Äueli als Erweiterung des Dorfzentrums

Massnahmen

- Bau der durchgehenden Erschliessung Mühlegut
- Entwicklung eines neuen, erweiterten Dorfzentrums im Mühlegut
- Neugestaltung der verkehrsberuhigten Hauptstrasse

15/16 Rosengarten-/Paradiesstrasse, R'berg



Erkenntnisse

- 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 werden die Blumenfeldstrasse und grossteils die Heidenerstrasse mehrbelastet. Das Zentrum von Rorschach mit der Signalstrasse profitiert von einer Entlastung

Ziele

- Mehrbelastung verhindern
- Durchfahrtswiderstand auf der Rosengartenstrasse erhöhen
- Schleichverkehr in der Rosengartenstrasse und der Paradiesstrasse in Zeiten mit hoher Verkehrsbelastung vermeiden

Flankierende Massnahmen

- Abklassierung der Rosengartenstrasse zur Quartierstrasse mit Busverkehr
- Tempo-30-Regime auf Rosengartenstrasse einführen
- Erweist sich die Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes als ungenügend wirksam, kann die Durchfahrt Rosengartenstrasse (Engstelle mit versenkbarem Poller im Bereich zwischen Goldacherstrasse und Zelgstrasse) sowie Paradiesstrasse für den motorisierten Individualverkehr unterbunden werden. Auch zeitlich begrenzte Sperre denkbar. Für Ortsbus auf Rosengartenstrasse und Radverkehr weiterhin durchgängig befahrbar

17 Strassenunterführung SBB-Bahnhof Stadt, Rorschach



Erkenntnisse

- Mit dem Ausbau des Bahnverkehrs wird sich die Schliessungszeit der Barrieren nochmals verlängern

Ziele

- Die Trennungswirkung der Bahnlinie zwischen See- und Bergquartieren reduzieren
- Keine Wartezeiten für Busse vor Barrieren
- Mindestens ein schrankenfreier Durchlass für Rettungsfahrzeuge im Zentrum

Terminplan «mobil am See» (bei gutem Verlauf)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	später
Bund									
Autobahnanschluss Witen									
Entscheid ASTRA zum Autobahnanschluss Witen		→							
Kanton									
Autobahnanschluss Witen / Unterführung Wisental									
Aufnahme Detailprojektierung ins kantonale Strassenbauprogramm durch den Kantonsrat	→								
Einladung an die Gemeinden Rorschach und Goldach zur Vernehmlassung zu den Projekten Autobahnanschluss und Unterführung Wisental		→							
Erteilung Baukredit durch den Kantonsrat (mit anschliessendem Referendumsverfahren)		→							
öffentliches Auflageverfahren mit allen Rechtsmitteln			→						
Landerwerb				→					
Ausführungsprojekt Autobahnanschluss							→		
Baubeginn (frühestens)							→		
Flankierende Massnahmen									
St. Galler Strasse, Goldach									
Öffentlicher Verkehr									→
Start S-Bahn St. Gallen	→								
Umsetzung regionales Buskonzept	→								
Gemeinde Goldach									
Autobahnanschluss Witen / Unterführung Wisental									
Vernehmlassung des Gemeinderates zum Projekt A1-Zubringer			→						
fakultatives Referendum zur Vernehmlassung des Gemeinderates zum Projekt A1-Zubringer			→						
allfällige Urnenabstimmung zur Vernehmlassung des Gemeinderates (nach zustande gekommenem Referendum)			→						
Flankierende Massnahmen									
Hauptstrasse / Bruggmühlestrasse									
- Erarbeitung Vorprojekt		→							
- Erarbeitung Detailprojekt mit Auflage			→						
- Krediterteilung durch Bürgerschaft				→					
- Baubeginn					→				
Blumenstrasse Goldach									
- Strassenbauprojekt erarbeiten	→								
- Krediterteilung durch Bürgerversammlung (hängige Beschwerde)	→								
- Auflageverfahren		→							
- Bau, in Etappen, ab			→						
Schulstrasse Goldach									
- Strassenbauprojekt erarbeiten	→								
- Krediterteilung durch Bürgerversammlung	→	→							
- Auflageverfahren	→								
- Bau		→							
Sulzstrasse Goldach									
- Strassenbauprojekt erarbeiten	→								
- Krediterteilung durch Bürgerversammlung	→	→							
- Auflageverfahren	→								
- Bau		→							
Klosterstrasse, Künzlerpass									
- Strassenbauprojekt erarbeiten	→								→
- Krediterteilung durch Bürgerversammlung	→	→							→
- Auflageverfahren	→								→
- Bau		→							→
Zentrumsentwicklung Mühlegut									
- Erarbeiten Konzept Zentrumsentwicklung	→								
- Vorprojekt für die durchgehende Erschliessung Mühlegut		→							
- Entwicklung Überbauung Mühlegut		→							
- Strassenbauprojekt für die durchgehende Erschliessung Mühlegut		→							
- Krediterteilung durch die Bürgerschaft			→						
- öffentliche Auflage Strassenbauprojekt und Überbauungsplan			→						
- Bau				→					
Langsamverkehr									
Erarbeiten regionales Konzept	→								
Festlegen der Massnahmen aus dem regionalen Konzept		→							
Stadt Rorschach									
Autobahnanschluss Witen / Unterführung Wisental									
Vernehmlassung des Stadtrates zum Projekt Autobahnanschluss Witen / Unterführung Wisental			→						
fakultatives Referendum zur Vernehmlassung des Stadtrates zum Projekt A1-Zubringer			→						
allfällige Urnenabstimmung zur Vernehmlassung des Stadtrates (nach zustande gekommenem Referendum)			→						
Flankierende Massnahmen									
Neugestaltung der Hauptstrasse									
- An Urnenabstimmung bewilligt / Auflage Bauprojekt bereits erfolgt									
- Einsprachebereinigung / Landerwerb	→								
- Realisierung			→						
SBB-Bahnhof Stadt / Unterführung									
- Konzepterarbeitung / SBB-Vorprojekt	→								
- Machbarkeitsstudie / Verkehrswirkung neue Unterführung für den motorisierten Individualverkehr	→								
- Kredit Planung Bau-/Auflageprojekt Bürgerversammlung		→							
- Erarbeitung Bau-/Auflageprojekt (Unterführung / SBB-Bahnausbau)		→							
- Urnenabstimmung Finanzierung Unterführung / Bahnausbau			→						
- Auflage / Rechtsmittel			→						
- Realisierung				→					
Pestalozzistrasse									
- Konzept					→				
- Erarbeitung Bau-/Auflageprojekt						→			
- Realisierung								→	
Langsamverkehr									
Erarbeiten regionales Konzept	→								
Festlegen der Massnahmen aus dem regionalen Konzept		→							
Umsetzung Radweg Seepark (Seeufer)			→						
Gemeinde Rorschacherberg									
Flankierende Massnahmen									
Paradiesstrasse und Rosengartenstrasse									
- Einholung Baukredit					→				
- Realisierung						→			
Langsamverkehr									
Erarbeiten regionales Konzept	→								
Festlegen der Massnahmen aus dem regionalen Konzept		→							
Seeuferweg									
- Krediterteilung durch Bürgerversammlung			→						
- Realisierung				→					



In Zukunft wird die Einwohnerzahl unserer attraktiven Gemeinden am See weiter ansteigen. Zudem wächst unser aller Bedürfnis nach mehr Mobilität und Lebensqualität. Unsere drei Gemeinden, der Kanton, der Bund und die Verkehrsträger arbeiten deshalb schon heute an Konzepten, um Verkehrs-, Lebens- und Arbeitsräume in Einklang zu bringen für die Menschen, die hier wohnen und arbeiten.

Nur gemeinsam vorwärts denken bringt uns voran.

Weitere Informationen finden Sie unter www.mobil-am-see.ch