
Planungsbericht

2. Dezember 2005

Revision der Verkehrsrichtplanung

Vom Gemeinderat verabschiedet am 8. März 2005

Der Gemeindepräsident

Der Ratsschreiber

Öffentliche Vernehmlassung vom 15. März 2005 bis 20. Mai 2005

Vom Gemeinderat beschlossen am 20. Dezember 2005

Der Gemeindepräsident

Der Ratsschreiber

Vom Baudepartement des Kantons St. Gallen zur Kenntnis genommen am

Der Leiter des Amtes für Raumentwicklung

Inhaltsverzeichnis

Gemeinde Goldach SG

Revision der Verkehrsrichtplanung

Planungsbericht

1	Zusammenfassung	3
2	Verfahren	4
2.1	Anlass und Absicht	4
2.2	Stand der Planung	4
2.3	Verbindlichkeit	4
2.4	Projektbearbeitung	4
2.5	Grundlagen	4
2.6	Information und Mitwirkung	5
2.7	Weitere Planungsschritte	5
3	Analyse und Ziele	6
3.1	Ausgangslage	6
3.2	Wichtige Ergebnisse der Analyse	6
3.3	Zielsetzung	7
4	Kernaussagen	8
4.1	Siedlungsentwicklung	8
4.2	Verkehrsführung	8
4.3	Kantonsstrassen	10
4.4	Gemeindestrassen	11
4.5	Langsamverkehr	12
4.6	Öffentlicher Verkehr	14
4.7	Ruhender Verkehr	14
5	Umsetzungsprioritäten und Kostenübersicht	16
5.1	Zusammenstellung	16
5.2	Umsetzungspriorität	17
6	Diskussion	18
6.1	Einleitung	18
6.2	A1-Anschluss und Südumfahrung	18
6.3	Gemeindestrassen	18
6.4	Langsamverkehr	19
6.5	Öffentlicher Verkehr	19
6.6	Ruhender Verkehr	19
	Verzeichnisse	21

1 Zusammenfassung

Die Siedlungsentwicklung ist auf das Verkehrsnetz abzustimmen

Die Siedlungsentwicklung soll verkehrsarme Strukturen begünstigen, indem an zentralen, gut erschlossenen Lagen eine qualitative Dichte der Bebauung gefördert wird, wogegen lockere Bebauung abseits der Infrastrukturen nur zurückhaltend entwickelt werden.

Der neue Autobahnanschluss schafft Entwicklungsspielräume

Der Entwicklungsspielraum soll langfristig mit einem neuen Autobahnanschluss gewahrt bleiben. Zeigt sich, dass ein solcher Anschluss nicht oder nicht rechtzeitig zur Verfügung steht, um die notwendigen Kapazitäten auf der Strasse zu sichern, ist die Südumfahrung «Südspange» voranzutreiben.

Reduktion der Emissionen und mehr Sicherheit und Attraktivität durch Strassenraumgestaltung

Kurzfristig wird eine bessere bauliche Integration der teilweise stark belasteten Kantons- und Gemeindestrassen gesucht. Eine ansprechende Strassenraumgestaltung soll dazu beitragen, dass der Verkehr auf tieferem Geschwindigkeitsniveau in einem stetigen Verkehrsfluss das Siedlungsgebiet quert.

Aufwertung des Ortskerns hat Priorität - Verkehrsberuhigte Zellen in den Wohnquartieren

Die Hauptstrasse, der Dorfplatz, die Blumenstrasse und der östliche Teil der St. Gallerstrasse tangieren ein besonders empfindliches Wohn- und Geschäftsumfeld. Hier wird denn auch in erster Priorität eine Verbesserung angestrebt. Die Wohnquartiere sind weitgehend vom Durchgangsverkehr zu befreien und mit freiwillig Tempo 30-Zonen verkehrsberuhigt zu gestalten.

Förderung des Fuss- und Radverkehrs

Da der Langsamverkehr insbesondere im innerörtlichen Verkehr eine wichtige Aufgabe erfüllt, sind die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern. Es sind denn auch verschiedene neue Wegverbindungen vorgesehen. Zudem sind die Übergänge an den Hauptstrassen sicher zu gestalten. Besondere Beachtung kommt hier dem Schulwegverkehr zu.

Ein Ortsbussystem für die Agglomeration Goldach-Rorschach-Rorschacherberg

Derzeit weist der öffentliche Verkehr – insbesondere im internen Verkehr innerhalb der Agglomeration Rorschach – eine vergleichsweise geringe Bedeutung auf. Die Einführung eines Ortsbusses für die Gemeinden Goldach, Rorschach und Rorschacherberg ist regional weiter zu verfolgen.

Mit einer Parkplatzbewirtschaftung die Verfügbarkeit der Parkierung erhöhen

Mit einer Parkraumbewirtschaftung (monetär und nicht monetär) kann die Verfügbarkeit der bestehenden Parkplätze für Kunden verbessert und durch parkierende Autos verstellte Strassen in Wohnquartieren wieder durchgängig befahrbar gehalten werden.

Schrittweise Umsetzung erlaubt Verbesserungen innert nützlicher Frist

Die Verkehrsrichtplanung soll schrittweise umgesetzt werden. Dadurch können innert nützlicher Frist Verbesserungen erreicht werden. Mit rund 40 Massnahmen – die im Einzelnen noch weiter vertieft werden – sollen die Verkehrsverhältnisse Schritt für Schritt verbessert werden. Basis dazu sind ein Massnahmenkatalog und ergänzende Arbeitspapiere. Die Verkehrsrichtplanung bildet die strategische Basis der laufenden Verfeinerung und Umsetzung.

2 Verfahren

2.1 Anlass und Absicht

Die Gemeinde Goldach geht seine weiteren Massnahmen im Bereich des Verkehrs auf der Basis eines Gesamtkonzeptes an. Dazu wurden im Rahmen einer Verkehrsrichtplanung für sämtliche Verkehrsteilnehmer Leitvorstellungen und Massnahmen entwickelt. Der vorliegende Richtplan Verkehr definiert die Strategie des Gemeinderates und sichert die gegenseitige Abstimmung nachgelagerter Massnahmen.

2.2 Stand der Planung

Der Richtplan besteht aus einem Gesamtplan, vier Teilsachplänen sowie einem Massnahmenkatalog. Mit den vorliegenden Planungsbericht und dem zugehörigen Gesamtplan liegt ein Gesamtüberblick über die Verkehrsrichtplanung Goldach vor. Wichtige Entscheide hinsichtlich der Linienführung von Entlastungsstrassen oder der Gestaltungsgrundsätze von Haupt- und Gemeindestrassen wie auch der zeitlichen Priorisierung sind gefällt. Der Massnahmenkatalog ist ein Hilfsmittel zur Umsetzung der Konzeption in einzelnen Schritten.

Für wichtige Strassenräume sollen noch im Rahmen der Verkehrsrichtplanung im Sinne von Gestaltungskonzepten weitergehende Vertiefungen bearbeitet werden. Dies betrifft insbesondere die Strassenräume mit empfindlichem Umfeld (St. Gallerstrasse, Bruggmühlestrasse, oberer Dorfkern), aber auch einzelne Gefahrenstellen. Für die Hauptstrasse und das Bahnhofgebiet bestehen entsprechende Konzepte, die im Rahmen des Wettbewerbes erarbeitet wurden.

2.3 Verbindlichkeit

Die vorliegende Planung soll nach der Bereinigung als kommunale Teilrichtplanung vom Gemeinderat beschlossen werden und hat dadurch wegleitenden Charakter. Die Gemeinde soll sich in seinen künftigen Entscheidungen an der Verkehrsrichtplanung orientieren.

2.4 Projektbearbeitung

Projektbegleitung / Beratung

Die Projektbearbeitung erfolgte durch das Planungsbüro Strittmatter Partner AG in St. Gallen. Die Beratung der einzelnen Planungsschritte erfolgte im Gemeinderat.

2.5 Grundlagen

Grundlage dieser Planung bildeten neben den einschlägigen gesetzlichen und planerischen Bestimmungen die Verkehrszählungen und Unfallauswertungen des Kantons sowie die Verkehrserhebungen vom 24. Oktober 2002 wie auch das Ergebnis des Wettbewerbes Hauptstrasse / Bahnhofgebiet. Innerhalb des Planungsprozesses wurden auf der Basis einer ausführlichen Analyse zudem verschiedene Teilaspekte vertieft untersucht und in Arbeitspapieren zu folgenden Themen dokumentiert:

- Zusammenfassung und Bewertung von Umfahrungslösungen
- Tempo 30 Zonen
- Begegnungszonen
- Ruhender Verkehr
- Einbahnregime Schulstrasse / Blumenstrasse / Bruggmühlestrasse
- Buskonzept Region Rorschach-Bodensee

2.6 Information und Mitwirkung

Startveranstaltung

Im Rahmen einer öffentlichen und gut besuchten Startveranstaltung wurden die Bedürfnisse der Bevölkerung ermittelt und auf den laufenden Planungsprozess hingewiesen.

Verkehrsforum

In einem breit abgestützten Verkehrsforum wurden die involvierten Interessen einbezogen, wobei Vertreterinnen und Vertreter der Parteien, Schulbehörden, Jugendlichen, des Gewerbes und weiterer interessierter Personen an insgesamt vier Forumsveranstaltungen in Werkstätten teilgenommen haben. Mit dem Einbezug des Verkehrsforums konnten einerseits die Erfahrungen der Bevölkerung auf einen breiten Erfahrungsschatz einbezogen werden, andererseits auch die Planung in der Bevölkerung abgestützt werden.

Ausstellung

Eine breite öffentliche Information erfolgte im Rahmen der WuGa 2004. Dabei wurden auch im Sinne einer Vernehmlassung erste Stellungnahmen eingeholt und im Gemeinderat beraten.

Vernehmlassung

Die Vernehmlassung dient der Information der Bevölkerung, erlaubt aber auch die Berücksichtigung unterschiedlicher Interessen im Planungsprozess. Zudem werden die involvierten Amtsstellen des Kantons und die Nachbargemeinden in die Planung einbezogen.

2.7 Weitere Planungsschritte

Nach der Beratung der Vernehmlassung wird die Planung entsprechend der Ergebnisse ergänzt, vom Gemeinderat beschlossen und dem Baudepartement zur Kenntnisnahme eingereicht. Die Umsetzung erfolgt mit einem Massnahmenkatalog, welcher die Grundlage für eine weitergehende, rollende Planung ist, in der die zahlreichen Massnahmen im Sinne eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses verfeinert und schliesslich umgesetzt werden sollen.

3 Analyse und Ziele

3.1 Ausgangslage

Die Gemeinde Goldach ist Teil der Agglomeration Goldach-Rorschach-Rorschacherberg. Entsprechend der engen räumlichen Verflechtung und der konzentrierten Anballung von Wohn- und Arbeitsplatzgebieten wie auch Freizeiteinrichtungen besteht auf verschiedenen Strassenzügen ein erhebliches Verkehrsaufkommen. Der grossräumige Durchgangsverkehr in Ost-West-Richtung wird durch die Autobahn A1 aufgenommen. Damit herrscht in der Gemeinde vornehmlich regionaler und lokaler Ziel- und Quellverkehr vor.

Eigentlicher Handlungsbedarf für die Zukunft der Gemeinde besteht insbesondere hinsichtlich einer Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit den Strassenkapazitäten, einer Aufwertung der heute vielfach durch den Strassenverkehr dominierten Strassenräume und der Reduktion der Emissionen und Gefährdungen des Strassenverkehrs.

3.2 Wichtige Ergebnisse der Analyse

Im Rahmen einer umfassenden Analyse¹ wurden u. a. folgende Erkenntnisse gezogen:

- Goldach ist ein Teil der Agglomeration Rorschach. Es bestehen sehr enge räumliche und funktionale Verflechtungen zwischen diesen Gemeinden.
- Goldach ist stark auf die beiden Zentren Rorschach und St. Gallen ausgerichtet – der Ziel- und Quellverkehr von Goldach in Richtung der beiden Zentren ist etwa gleich gross. Die Verkehrsbeziehungen nach St. Gallen haben in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen.
- Der überwiegende Anteil des Verkehrs ist interner Binnen-, Ziel- und Quellverkehr welcher unmittelbar mit der Gemeinde Goldach und der Agglomeration Rorschach in Verbindung steht.
- Viele Wege finden in relativ geringer Distanz statt, in welcher der Fuss- und Radverkehr eine bedeutende Rolle übernimmt. Rund 40 – 45 Prozent aller Wege werden in Agglomerationsgemeinden der deutschen Schweiz zu Fuss oder mit dem Velo zurück gelegt.²
- Der öffentliche Verkehr spielt heute im internen Verkehr innerhalb der Agglomeration Rorschach bisher eine untergeordnete Rolle.
- Die Probleme hinsichtlich der Unfälle, der Beeinträchtigung von empfindlichem Wohn- und Geschäftsumfeld konzentrieren sich insbesondere im Bereich der St. Gallerstrasse und der Hauptstrasse / Dorfplatz – hier besteht denn auch der dringendste Handlungsbedarf.

¹ Strittmatter Partner AG: Gemeinde Goldach, Verkehrsrichtplanung, Analyse, Anforderungen, Netz, Bericht 3. April 2004, St. Gallen

² Mikrozensus CH 2004, Bundesamt für Raumentwicklung, Bern 2004

3.3 Zielsetzung

Die Verkehrsrichtplanung der Gemeinde Goldach richtet sich an den folgenden Zielsetzungen aus, die sich teilweise widersprechen können:

- Reduktion der Lärm- und Luftimmissionen insbesondere im empfindlichen Umfeld (Wohngebiete, Kernbereiche, Schulen)
- Erhöhung der räumlichen Attraktivität des Strassenraumes
- Verbesserung der Situation für die auf die Strasse ausgerichteten Nutzungen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Stärkung des Wohn- und Wirtschaftsstandortes
- Verbesserung der Situation für den Langsamverkehr
- Besondere Berücksichtigung der Anliegen der schwächeren Verkehrsteilnehmer wie Behinderte, Betagte und Kinder
- Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs (Modalsplit) am Gesamtverkehr
- Gewährleistung der Funktionsfähigkeit des Strassennetzes für den motorisierten Individualverkehr

4 Kernaussagen

4.1 Siedlungsentwicklung

Die Siedlungsplanung unterstützt verkehrsarme Siedlungsstrukturen

4.1.1 Zielsetzungen und Grundsätze (S1)

Siedlungsentwicklung und Verkehrsaufkommen beeinflussen sich gegenseitig. Eine Siedlungsstruktur mit funktionierender Grundversorgung und dichten räumlichen Strukturen kann eher zu Fuss, mit dem Velo oder dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden, als lockere Einfamilienhausgebiete an den Hängen. Um die künftige Siedlungsentwicklung mit dem Verkehrsnetz zu koordinieren sind deshalb:

- die Siedlungsentwicklung auf das vorhandene und geplante Verkehrsnetz abzustimmen;
- dichte, qualitativ hochstehende Bebauungen an Zentrumslagen zu fördern
- die Siedlungsentwicklung auf den öffentlichen Verkehr auszurichten (Dichte und Kompaktheit der Siedlungsgebiete);
- die vorhandenen Einkaufsstandorte mit den Mitteln der Strassenraumgestaltung aufzuwerten;
- mit der Erschliessung neuer Wohngebiete auf eine verkehrsberuhigte und Flächen sparende Lösung hinzuwirken, welche ein angenehmes Wohnumfeld schafft.

4.2 Verkehrsführung

Die Barriere soll für den Verkehr offen gehalten werden

4.2.1 Zielsetzungen und Grundsätze (V1)

Um den Entwicklungsspielraum der Gemeinde offen zu halten, sind mittel- und längerfristige Optionen bereit zu halten, welche auch beim angestrebten Siedlungswachstum und damit erwarteten Verkehrszunahmen ein funktionierendes Verkehrsnetz gewährleisten. Der Verkehr soll möglichst nicht durch empfindliche Siedlungsgebiete geführt werden und auf direktem Weg auf das übergeordnete Strassennetz geleitet werden.

Insbesondere soll das Verkehrsvolumen im Ortszentrum reduziert werden, um dies als Gewerbe- und Wohnstandort attraktiver machen zu können und Stausituationen vor der Barriere zu reduzieren. Die Barriere soll auch in Zukunft für den Verkehr offen gehalten werden; das Dorf soll nicht geteilt werden. Eine Unterführung wird hingegen aus ortsbaulichen Gründen und dem dadurch erwarteten Mehrverkehr nicht angestrebt.

4.2.2 Optimieren bestehendes Netz (V1)

Kurzfristig ist der Verkehr siedlungsgerecht, also auf tieferem Geschwindigkeitsniveau und stetigem Verkehrsfluss auf dem bestehenden Strassennetz zu führen. Die Verkehrsorganisation und Strassenraumgestaltung berücksichtigen die Bedürfnisse der unterschiedlichen Verkehrsarten gleichgewichtig. Solche Massnahmen lassen sich unter eigener Regie der Gemeinde auch kurzfristig realisieren.

Die Quartiere sollen vom Fremdverkehr entlastet werden.

Die Gemeinde unterstützt einen zusätzlichen Autobahnanschluss und will diesen mit den Nachbargemeinden aktiv fördern.

4.2.3 Neuer Autobahnanschluss (V2.1 / V2.2)

Ein neuer Anschluss an die A1 könnte **langfristig** eine Entlastung insbesondere für die Hauptstrasse bringen, sofern gleichzeitig flankierende Massnahmen zur Erschwerung der Durchfahrt über die heutigen Achsen eingeführt werden. Durch flankierende Massnahmen soll verhindert werden, dass der dem neuen Autobahnanschluss zugeleitete Verkehr empfindliche Zentrums- und Wohngebiete tangiert.

Die Zweckmässigkeit eines Anschlusses wird derzeit durch den Kanton abgeklärt. Die Gemeinde unterstützt einen zusätzlichen Autobahnanschluss und will diesen mit den Nachbargemeinden aktiv fördern. Ein zusätzlicher Autobahnanschluss bringt sowohl für das Goldacher Dorfzentrum als auch für die Anbindung des Schwerverkehrs aus dem Gebiet Blumenfeld Vorteile.

Südümfahrung als Option offen halten

4.2.4 Südümfahrung (V3 / V3.1 / V3.2 / V3.3)

Sollte ein zusätzlicher Autobahnanschluss nicht realisiert oder bauliche Massnahmen an den Verkehrswegen aus Kapazitätsgründen vorher nötig werden, ist die Südümfahrung „Südspange“ ins Auge zu fassen. Dadurch können insbesondere die Staus vor der Barriere reduziert und damit das Zentrum aufgewertet werden. Die Option einer solchen Spange soll daher offen gehalten werden. Eine kurzfristige Realisierung ist wegen der erwarteten Kosten und der alleinigen Finanzierung durch die Gemeinde Goldach nicht vorgesehen, zumal dadurch der angestrebte Autobahnanschluss konkurrenziert würde.

Die anderen örtlichen Umfahrvarianten konnten nach einem umfangreichen Variantenstudium fallen gelassen werden. Dies betrifft neben grossräumigen Umfahrungslösungen auch Vorschläge wie eine Tiefer- und Höherverlegung des Bahntrassees oder eine Unterführung.

Das Industriegebiet Bleichi soll über die Tübacherstrasse direkt an die A1 angebunden werden

4.2.5 Industrieanbindung Bleichi (V4 / ÖV4)

Das Industriegebiet Bleichi / Rietli ist nur über die Rietbergstrasse an das Hauptstrassennetz angebunden. An der Rietbergstrasse liegen etliche Wohnbauten. Durch die Steigung bestehen erhöhte Lärmimmissionen. Über die Tübacherstrasse besteht eine Verbindung zum Autobahnanschluss, welche zu einem grossen Teil durch unempfindliches Gebiet (Industriegebiet) führt. Eine neue direkte Verbindung vom Industriegebiet in die Tübacherstrasse soll zu einer Entlastung der Rietbergstrasse vom Lastwagenverkehr führen.

Im Rahmen der Erschliessungs- und Bebauungsplanung sind die Möglichkeiten einer Erschliessung mit Anschlussgleisen eingehend zu prüfen.

4.3 Kantonsstrassen

Das Umfeld entlang der Kantonsstrassen soll aufgewertet werden

Die Gestaltung der St. Gallerstrasse mit einem Mittelbereich stärkt die Querbeziehungen und reduziert das Geschwindigkeitsniveau

Die Tübacherstrasse soll als Kernfahrbahn gestaltet werden

4.3.1 Zielsetzungen und Grundsätze (K1)

Das Kantonsstrassennetz ist teilweise mit hohen Verkehrszahlen belastet. Die Kantonsstrassen sind gleichzeitig wichtige Verbindungen für den Veloverkehr, Umfeld für eine beträchtliche Zahl von Bewohnern und trennen wichtige Fusswegverbindungen. Deshalb werden Wege gesucht, mit denen:

- die trennende Wirkung der Strasse für den Langsamverkehr verbessert;
- die Lärm- und Luftbelastung reduziert;
- und das räumliche Umfeld aufgewertet;

werden kann.

Mit den Mitteln der Strassenraumgestaltung wird eine bessere Integration der Strasse ins Ortsbild und ein Miteinander der beteiligten Verkehrsteilnehmer gesucht. Die Prioritäten bei der Umsetzung sind dort zu setzen, wo aus Gründen der Verkehrssicherheit sowie besonderer Anforderungen an das Umfeld ein höherer Handlungsbedarf besteht. Die entsprechenden Ideen für die Umgestaltung der Hauptstrassen sind durch Normalprofile dargelegt.

4.3.2 St. Gallerstrasse (K2.1 / K2.2 / K2.3)

Die St. Gallerstrasse ist das Rückgrat der Verkehrserschliessung der Agglomeration und bildet die direkte Verbindung von Rorschach zum Autobahnanschluss. Sie ist auf den einzelnen Teilstücken unterschiedlich belastet und weist Verkehrsvolumen von 12'000 Fzg./Tg. bis 20'000 Fzg./Tg. auf. Insbesondere im östlichen Teilstück tangiert sie ein empfindliches Umfeld - im westlichen Teilstück liegen an ihr grosse Schulbezirke. Mit dem Neubau des Coops ist mit vermehrtem Publikum zu rechnen. Mit einer Umgestaltung der St. Gallerstrasse mit einem Mittelbereich sollen die Querbeziehungen im Zentrum gestärkt und die Geschwindigkeiten reduziert werden. Priorität hat die Umsetzung im östlichen Teilabschnitt, wo insbesondere bei der Linde ein empfindliches Umfeld tangiert wird.

4.3.3 Seestrasse / Tübacherstrasse (K3 / K4)

Die Seestrasse wie die Tübacherstrasse weisen mit 6'000 bis 7'000 Fzg./Tg. moderate Verkehrsbelastungen auf. Defizite bestehen hinsichtlich dem Übergang in den Innerortsbereich, der Integration in das Umfeld, der Überquerbarkeit und den Lärmeinwirkungen auf anliegende Wohnnutzungen. Vorgesehene Massnahmen auf der Seestrasse und der Tübacherstrasse betreffen eine Verbesserung der Fussgängerübergänge sowie eine Strassenraumgestaltung, die zu einer reduzierten Geschwindigkeit führt. Auf der Tübacherstrasse soll mit der Markierung von zwei Radstreifen und der gleichzeitigen Entfernung der Mittelmarkierung eine Kernfahrbahn geschaffen werden.

4.4 Gemeindestrassen

Der Verkehr soll auf dem übergeordneten Verkehrsnetz gebündelt werden

Das Dorfzentrum soll belebt werden

Wohnquartiere sollen als verkehrsberuhigte Zellen mit freiwillig Tempo 30 gestaltet und vom Durchgangsverkehr entlastet werden

4.4.1 Zielsetzungen und Grundsätze (G1)

Gerade die Strassenräume entlang der Hauptstrasse, der Schulstrasse, der Blumenstrasse und der Sulzstrasse prägen Goldachs Ortsbild, gleichzeitig dienen sie auch als Verbindungsstrassen und weisen teilweise erhebliche Verkehrszahlen auf. Die Gemeinde strebt eine Entlastung von sensiblen Siedlungsgebieten vom Verkehr an. Eine Verbesserung der Umfeldqualität wird kurz- und mittelfristig angestrebt.

Die Verkehrsströme werden daher auf dem übergeordneten Netz konzentriert (St. Gallerstrasse / Seestrasse / Tübacherstrasse / Sulzstrasse / Hauptstrasse / Bruggmühlestrasse / Schulstrasse / Untereggerstrasse / Rietbergstrasse).

4.4.2 Aufwertung des Zentrums (G2 / G3 / G5)

(Hauptstrasse / Dorfplatz Bahnhofplatz / Blumenstrasse)

Mit dem Ergebnis aus dem Wettbewerb besteht über die Hauptstrasse, den Dorfplatz und den Bahnhofsbereich eine prämierte Projektidee, welche die Basis für eine Aufwertung des Ortszentrums bildet. Die Gemeinde strebt eine rasche Umsetzung dieser Ideen an, um das Dorfzentrum als Begegnungsraum zu beleben.

Eine stärkere Bedeutung soll gemäss Verkehrsrichtplanung die Blumenstrasse erhalten, welche verkehrlich entlastet und gestalterisch aufgewertet werden soll.

4.4.3 Bruggmühlestr. / Sulzstr. / Schulstr. / Rietbergstr. (G4 / G6 / G7 / G8)

Auf der Bruggmühlestrasse, Sulzstrasse, Schulstrasse und der Rietbergstrasse sind die Verhältnisse recht eng, deshalb ist innerhalb der bestehenden Strassenräume nur ein kleiner Gestaltungsspielraum vorhanden. Angestrebt wird eine Verbesserung der Verkehrssicherheit, eine Aufwertung der Umfeldqualität und eine Reduktion der Lärm- und Luftimmissionen. Priorität besteht bei der Sanierung von gefährlichen Übergängen. Durch eine optische Reduktion der Fahrbahnbreite kann das Geschwindigkeitsniveau reduziert werden. Auf der Schulstrasse soll in Richtung Dorfzentrum ein Radstreifen markiert und der Mittelstreifen entfernt werden. Auf der Rietbergstrasse ist auf dem oberen Teilstück die Verlängerung des separaten Fuss- und Radweges vorgesehen.

4.4.4 Verkehrsberuhigung / freiwillig Tempo 30 (G9)

Das Quartierstrassennetz bildet gleichzeitig Wohn- und Aufenthaltsraum für die Anwohner und ist auch Schulweg für viele Kinder. Deshalb sollen die Wohngebiete mit neun verkehrsberuhigten Zellen mit „freiwillig Tempo 30“ gestaltet und vom Schleichwegverkehr entlastet werden. Die Verkehrsberuhi-

gung soll auch in Zukunft auf dem Konzept freiwillig Tempo 30 beruhen. Dieses soll neu auf gesamte Quartiere und nicht mehr alleine auf einzelne Strassenzüge beschränkt bleiben. Die Option, nach Bedarf Tempo 30 polizeilich zu signalisieren, bleibt offen. Wichtig ist, dass diese Massnahmen von den Anwohnern begrüsst und getragen werden.

Die Industriegebiete sollen möglichst direkt an das übergeordnete Strassennetz angebunden werden.

4.4.5 Erschliessung Industriequartiere (G10)

Die Industrie- und Gewerbegebiete von Goldach liegen verteilt auf drei hauptsächliche Standorte im Rietli, in der Blumenegg und im Gebiet Blumenfeld. Deren Erschliessung tangiert Wohn- und Zentrumsgebiete. Die Industriegebiete sollen möglichst direkt an das übergeordnete Strassennetz angebunden werden, ohne dass dazu empfindliches Siedlungsgebiet übermässig tangiert wird.

4.5 Langsamverkehr

Attraktive Bedingungen für den Fuss- und Radverkehr schaffen die Voraussetzungen für mehr Lebensqualität

4.5.1 Ziele und Grundsätze (L1)

Rund 40 bis 45 Prozent aller Wege werden zu Fuss oder mit dem Velo zurück gelegt. Dem Fuss- und Veloverkehr gebührt deshalb eine hohe Aufmerksamkeit. Dabei ist zu berücksichtigen, dass im Fussverkehr viele Kinder und ältere Personen unterwegs sind, welche oftmals im Verkehr überfordert sind.

Die Gemeinde strebt eine Erhöhung des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr an. Dazu ist ein dichtes und sicheres Fuss- und Radwegnetz und ein attraktives Umfeld insbesondere an Orten mit hohem Publikumsverkehr zu schaffen. Sämtliche Massnahmen auf dem Strassennetz sind jeweils aus dem Blickfeld des Langsamverkehrs besonders zu überprüfen.

4.5.2 Fusswegnetz (L2, L3, L4)

Ein engmaschiges Fusswegnetz entspricht den Bedürfnissen der Fussgängerinnen und Fussgänger. Attraktiv sind Wegverbindungen abseits von stark befahrenen Strassen. Wichtig sind gute Übergänge für den Fussverkehr auf dem Strassennetz. So sollen folgende neue Wegverbindungen ins Netz aufgenommen werden:

Folgende Wegverbindungen werden ins Netz aufgenommen:

- Wanderwegverbindung entlang Goldach Badi bis Tübacherstrasse
- Wanderwegverbindung entlang Goldach Bruggmühle - Blumenhalde
- Fusswegverbindung Libellenstrasse - Thannstrasse
- Fusswegverbindung Thannstrasse - Weinhaldenstrasse (im Rahmen der Überbauung)
- Fusswegverbindung Seewydenstrasse - Seeheimstrasse
- Fusswegverbindung Fliederstrasse - Ochsengartenweg
- Fusswegverbindung Gallusstrasse - Breitenweg

Es sollen neue Fusswegverbindungen geschaffen und Gefahrenstellen saniert werden

- Fuss- und Radwegverbindung Froheim - Sulzstrasse / Bahnhof - Sulzstrasse
- Verlängerung des separaten Fuss- und Radweges entlang Sulzstrasse bis Gemeindegrenze

Auf dem Fusswegnetz gilt es zudem verschiedene Gefahrenstellen zu sanieren. Dies betrifft insbesondere die Übergänge von stark belasteten Strassen. Eine auf das Bedürfnis des Fussverkehrs ausgerichtete Wegweisung ergänzt ein attraktives Wegnetz.

Ein attraktives Wegnetz für den Veloverkehr kann mit neuen Verbindungen, der Sanierung von Gefahrenstellen und einer Verbesserung der Veloabstellplätze geschaffen werden

4.5.3 Velowegnetz (L5, L6, L7)

Um das Velowegnetz zu ergänzen, sollen folgende neue Verbindungen geschaffen werden:

- Verlängerung des best. sep. Fuss- und Radweges entlang der Rietbergstrasse
- Velogerechter Ausbau des Warteggweges (kantonale Radwegroute)
- Fuss- und Radwegverbindung Froheim - Sulzstrasse / Bahnhof - Sulzstrasse
- Verlängerung des Fuss- und Radweges entlang Sulzstrasse bis Gemeindegrenze

Die Hauptstrassen bilden generell wichtige Verbindungen auch für den Radverkehr. Deshalb sind die Bedingungen für den Veloverkehr auf den Kantonsstrassen zu verbessern. Teil eines attraktiven Velowegnetzes sind auch komfortable und sicher eingerichtete Veloabstellanlagen etwa beim Bahnhof, den Schulen, bei den Wohnungen, am Arbeitsplatz und bei Einkaufsgeschäften.

4.5.4 Schulwegsicherheit / Behindertengerechtigkeit der Verkehrswege (L8, L9)

Ein sicheres Fuss- und Velowegnetz umfasst auch die Kantons- und Quartierstrassen

Eine Analyse der goldacher Schulwege hat gezeigt, dass die einzelnen Schulen jeweils nicht fest zugewiesene Quartiere, sondern faktisch die ganze Gemeinde als Einzugsgebiet haben. Umso wichtiger ist es, dass ein flächendeckendes, sicheres Fuss- und Radwegnetz besteht, welches den besonderen Bedürfnissen der Kinder entgegen kommt. Dazu zählen neben separaten Fuss- und Velowegen, verkehrsberuhigte Quartierstrassen und sichere Übergänge bei den Hauptstrassen.

Unter dem Oberbegriff der behindertengerechten Gestaltung sind alle Massnahmen zusammengefasst, welche eine komfortable und gefahrlose Verkehrsteilnahme für Menschen gewährleisten, die auf Grund des Alters oder körperlicher / geistiger Einschränkungen benachteiligt sind. Alleine aus demographischen Gründen kommt einer behinderten- und altersgerechten Gestaltung des Strassenraumes eine strategische Bedeutung zu.

4.6 Öffentlicher Verkehr

Die Gemeinde Goldach soll besser mit dem ÖV abgedeckt werden

Der Bahnhof Goldach soll zu einem attraktiven Tor des öffentlichen Verkehrs werden

Ein gemeinsames Ortsbus-System der Gemeinden stärkt die Standort-Attraktivität der Region

4.7 Ruhender Verkehr

Die Verfügbarkeit der Parkplätze wird durch eine Bewirtschaftung erhöht

4.6.1 Ziele und Grundsätze (ÖV1)

Der öffentliche Verkehr nimmt heute im internen Verkehr innerhalb der Agglomeration Rorschach eine eher untergeordnete Rolle ein. Der öffentliche Verkehr hat aber insbesondere innerhalb dicht besiedelter Agglomerationen eine wichtige Aufgabe und soll Marktanteile gewinnen. Dadurch werden auf dem Strassennetz Kapazitäten geschaffen und die innere Erschliessung der Agglomeration Goldach-Rorschach-Rorschacherberg gestärkt.

Angestrebt wird eine bessere Abdeckung des Siedlungsgebietes an den öffentlichen Verkehr. Das gesamte Baugebiet ist innerhalb einer Distanz von 300 m an eine Bahn- oder Bushaltestelle anzubinden.

4.6.2 Bahnverkehr (ÖV3)

Wichtigstes Element der Verkehrserschliessung ist die S-Bahn, welche im Rahmen des vorgesehenen Ausbaus der S-Bahn St. Gallen gestärkt werden soll. Der Bahnhof Goldach soll in den nächsten Jahren ein neues, frisches Gesicht erhalten und zu einem zeitgemässen Auftritt des öffentlichen Verkehrs im Ortsbild beitragen. Eine neue SBB-Haltestelle im Rietli soll weiter offen gehalten werden.

4.6.3 Busverkehr (ÖV2)

Der Busverkehr ist im innerstädtischen Verkehr bisher kaum präsent. Mit einem Ortsbussystem mit drei Durchmesserlinien im Viertelstundentakt für die Agglomeration Rorschach könnte der ÖV im innerstädtischen Verkehr an Bedeutung gewinnen und zu einem verbindenden Element mit einem gemeinsamen Auftritt der drei Gemeinden Goldach, Rorschach und Rorschacherberg werden. Eine direkte Buserschliessung des Bahnhofes Rorschach (Schnellzugshalte) sowie eine Verdichtung der Verbindungen nach St. Gallen sind anzustreben. Diese Planung ist gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden innerhalb der Region weiter zu verfolgen.

4.7.1 Parkplatzangebot und Bewirtschaftung (R1, R2)

Während rund 23 Stunden am Tag wird das Fahrzeug zum Stehzeug. Es bestehen verschiedene öffentlich zugängliche Parkplatzanlagen innerhalb und ausserhalb des Zentrumsbereiches. Eine Vergrösserung des Parkplatzangebotes steht derzeit nicht zur Diskussion. Mit einer Bewirtschaftung der Parkplätze soll die Verfügbarkeit der Parkplätze jedoch verbessert werden. Zentrumsnahe Parkplätze sollen mit einer Parkzeitbeschränkung von drei Stunden belegt werden. Dadurch werden sie nicht mehr durch Dauerparkierer belegt und stehen für Kunden und Besucher zur Verfügung.

In Wohngebieten sollen – wo nötig – die Parkierung auf den Quartierstrassen mit der Bezeichnung von Parkfeldern geordnet werden. Die Parkfelder dienen einerseits der Ordnung im Quartier und können eine verkehrsberuhigende Wirkung erzielen. Bei einem Druck durch Fremdparkierer im Quartier kann die blaue Zone mit Anwohnerprivileg etc. geprüft werden.

5 Umsetzungsprioritäten und Kostenübersicht

5.1 Zusammenstellung

Nr.	Massnahme	Umsetzung			Kosten
		Kurz	Mittel	Lang	
Siedlungsentwicklung					
S 1	Siedlungsentwicklung			X	-
Verkehrsführung					ca. Fr. 13 – 15 Mio
V1	Verkehrsführung generell	X			-
V2.1	Autobahnanschluss			X	Gem. Kanton
V2.2	Autobahnanschluss – flankierende Massnahmen			X	Gem. Kanton
V3	Südumfahrung generell			X	
V3.1	Südumfahrung Westteil			X	Fr. 10'000'000.-
V3.2	Südumfahrung Kernbereich			X	Fr. 1'800'000.-
V3.3	Südumfahrung – flankierende Massnahmen			X	Fr. 500'000.-
V4	Industrieanbindung Bleichi		X		Fr. 1'200'000.-
Kantonsstrassen					ca. Fr. 3 Mio
K1	Kantonsstrassen generell	X			
K2.1	St. Gallerstrasse Westteil		X		Fr. 900'000.-
K2.2	St. Gallerstrasse Ostteil	X			Fr. 1'100'000.-
K2.3	Kreisel Einmündung Sonnenhaldenstr. / St. Gallerstrasse	X			Fr.
K3	Seestrasse			X	Fr. 800'000.-
K4	Tübacherstrasse	X			Fr. 170'000.-
Gemeindestrassen					ca. Fr. 5 – 6 Mio
G1	Gemeindestrassen generell	X	X		
G2	Hauptstrasse	X			Fr. 950'000.-
G3	Dorfplatz / Bahnhofplatz	X			Fr. 600'000.-
G4	Bruggmühlestrasse		X		Fr. 150'000.-
G5	Blumenstrasse	X			Fr. 800'000.-
G6	Sulzstrasse	X	X		Fr. 850'000.-
G7	Schulstrasse	X			Fr. 200'000.-
G8	Rietbergstrasse		X		Fr. 200'000.-
G9	Verkehrsberuhigung / freiwillig Tempo 30	X			Fr. 290'000.-
G10	Erschliessung Industriegebiete		X		Fr. 1'500'000.-
G11	Untereggerstrasse		X		

L	Langsamverkehr				ca. Fr. 1 Mio
L1	Fuss- und Radwegnetz	X			Fr. 300'000.-
L2	Neue Fusswegverbindungen	X			Fr. 150'000.-
L3	Gefahrenstellen Fusswegnetz	X			Fr. 100'000.-
L4	Wegweisung Fusswegnetz	X			Fr. 150'000.-
L5	Neue Radwegverbindungen	X			Fr. 150'000.-
L6	Gefahrenstellen Velowegnetz	X			Fr. 150'000.-
L7	Veloabstellplätze	X			Fr. 150'000.-
L8	Schulwegsicherheit	X			
L9	Behindertengerechtigkeit der Verkehrswege	X			
ÖV	Öffentlicher Verkehr				
ÖV1	Öffentlicher Verkehr generell		X		Fr. 500'000.-/J
ÖV2	Busangebot		X		
ÖV3	Haltestellen des öffentlichen Verkehrs			X	
R	Ruhender Verkehr				
R1	Parkplatzangebot		X		Fr.
R2	Parkplatzbewirtschaftung	X			Fr.

5.2 Umsetzungspriorität

Als Umsetzungshorizont wurden folgende Zeiträume angenommen:

- Kurzfristig: Umsetzung innert 5 Jahren angestrebt
- Mittelfristig: Umsetzung innert 5 – 10 Jahren angestrebt
- Langfristig: Umsetzung nach mehr als 10 Jahren angestrebt

6 Diskussion

6.1 Einleitung

Die Kernaussagen der Verkehrsplanung wurden einerseits im Verkehrsforum, andererseits an der WuGa vorgestellt. Nachfolgend sind die wichtigsten Ergebnisse dieser Mitwirkungsverfahren dargestellt:

6.2 A1-Anschluss und Südumfahrung

Zu beiden Vorhaben gibt es naturgemäss unterschiedliche Meinungen. Für Kritiker sind diese Lösungsansätze zu teuer und es werde noch mehr Verkehr erzeugt, anderen geht die Umsetzung zu langsam. Zudem wurde angeführt, dass mit der Südumfahrung ein Naherholungsgebiet tangiert und der Verkehr lediglich verlagert wird.

Derzeitig wird vom Kanton die technische Machbarkeit und Zweckmässigkeit des Autobahnanschlusses geprüft. Fundierte Aussagen über die Vor- und Nachteile des Anschlusses sind erst mit diesen Untersuchungen möglich. Auf Grund des derzeitigen Wissensstandes unterstützt der Gemeinderat die Bestrebungen, um das Ortszentrum vom Verkehr zu entlasten und Entwicklungsperspektiven im südlichen Ortsteil der Gemeinde offen zu halten.

Die Südumfahrung ist eine Option, um bei allfälligen negativen Entscheidungen zum A1-Anschluss oder Verzögerungen auf Stufe Bund oder Kanton eigene Handlungsmöglichkeiten der Gemeinde offen zu halten. Diese Lösung obsiegte im Variantenstudium gegenüber den anderen Lösungsansätzen klar, weil sie den Verkehr im Zentrum wirksam reduziert und ortsbaulich integriert werden kann.

6.3 Gemeindestrassen

Hauptstrasse

Zur Zielsetzung einer Verkehrsreduktion und räumlichen Aufwertung der Hauptstrasse herrscht allgemein Übereinstimmung. Fragen bestehen zur Detailgestaltung. Diese wurde im Rahmen eines Wettbewerbes ermittelt. Da es naturgemäss zu Gestaltungsfragen immer unterschiedliche Meinungen gibt, hält der Gemeinderat an den Empfehlungen der breit zusammengesetzten Jury fest.

Schulstrasse / Bruggmühlestrasse

Verschiedentlich wurde eine Entlastung der Schulstrasse und der Bruggmühlestrasse gewünscht. Eine solche Entlastung kann kurzfristig nicht realisiert werden. Geprüft wurde ein Einbahnsystem mit unterschiedlichen Varianten auch unter Einbezug der Blumenstrasse. Die Verkehrsuntersuchung ergab, dass ein Einbahnsystem insgesamt zu Mehrverkehr führt und unerwünschte Verkehrsverlagerungen mit entsprechenden Kapazitätsschwierigkeiten an den Knoten St. Gallerstrasse / Bruggmühlestrasse resp. St. Gallerstrasse / Blumen-

strasse führt. Eine Verbesserung der Situation soll daher mit der Sanierung von Problemstellen angegangen

Verkehrsberuhigung / Tempo 30

Zu den Vorschlägen in den Quartieren gingen relativ viele Eingaben ein, die entsprechend der eigenen Betroffenheit teilweise aber nur einzelne Örtlichkeiten betrafen. Grundsätzlich besteht ein grosser Konsens für eine Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren. Teilweise wurde die Rechtmässigkeit der freiwilligen Lösung angezweifelt. Zudem wurde vorgeschlagen, Quartierstrassen zu sperren (z. B. Klosterstrasse) oder nur dem Zubringerverkehr offen zu halten.

Der Gemeinderat hält nach intensiver Diskussion an der Freiwilligkeit von Tempo 30 fest, um einerseits zeitraubende und aufwändige Rechtsverfahren zu vermeiden und den finanziellen wie zeitlichen Aufwand dafür begrenzen zu können. Die Eingaben zu einzelnen Orten werden im Rahmen der detaillierten Umsetzung der Massnahmen einbezogen.

6.4 Langsamverkehr

Die Vorschläge zum Langsamverkehr wurden allgemein unterstützt und als prioritär eingestuft.

6.5 Öffentlicher Verkehr

Die vorgeschlagene Förderung des öffentlichen Verkehrs hat bei den Eingaben positive Reaktionen ausgelöst, auch wenn noch Fragen zum Kosten-Nutzen-Verhältnis offen sind. Diese werden im Rahmen der weiteren Planung zu berücksichtigen sein. Es wurden weitere Ausbauschritte etwa in Richtung St. Gallen oder für neue Bahnhaltstellen im Rietli oder bei der Industrie Blumenfeld vorgeschlagen.

Während der Abstand zwischen dem Bahnhof Goldach und der Haltestelle Rorschach Stadt mit nur 2 km für eine zusätzliche Haltestelle zu kurz sein dürfte, ist die Realisation einer Haltestelle Rietli nach dem bereits beschlossenen Bau der Haltestellen Steinach und Arbon wegen fehlenden Fahrplanreserven kurz- bis mittelfristig kaum möglich. Dennoch wurde die Haltestelle aber in den Richtplan der Gemeinde aufgenommen.

6.6 Ruhender Verkehr

Zahlreiche Eingaben wurden zur vorgeschlagenen Bewirtschaftung der Parkplätze eingebracht, die jedoch völlig konträr ausfielen. Während einige jede Bewirtschaftung als freiheitseinschränkend und gewerbefeindlich ablehnen, fordern andere eine finanzielle Bewirtschaftung der Parkplätze.

Dem Gemeinderat geht es primär darum, die Erhältlichkeit der Parkplätze für Kunden im Zentrum zu erhöhen und die Belegung durch Dauerparkierer zu vermeiden. Eine monetäre Bewirtschaftung oder Verkürzung der zulässigen Parkdauer steht dann wieder zur Diskussion, wenn das Angebot zu knapp ist.

Verzeichnisse

Gemeinde Goldach SG

Revision der Verkehrsrichtplanung

Planungsbericht

- Arbeitsgemeinschaft Ing. Büro Nagel+Steiner, Roland Müller: Gemeinde Goldach Verkehrserfassung, Resultate der Verkehrszählung vom Donnerstag, 24. Oktober 2002, 17. März 2003, St. Gallen
- Strittmatter Partner AG, 2004: Verkehrsrichtplanung: Analyse, Anforderungen, Netz, Bericht vom 3. April 2004, St. Gallen
- Strittmatter Partner AG, 2004: Verkehrsrichtplanung: Zusammenstellung Umfahrungsvarianten 1 – 10, 24. Mai 2004, St. Gallen
- Strittmatter Partner AG, 2004: Verkehrsrichtplanung: Langsamverkehr / Gestaltungsgrundsätze, 8. Juni 2004, St. Gallen
- Strittmatter Partner AG, 2004: Arbeitspapier Tempo 30 Zonen, 30. September 2004
- Strittmatter Partner AG, 2004: Arbeitspapier Ruhender Verkehr, 30. September 2004
- Strittmatter Partner AG, 2004: Arbeitspapier Begegnungszone, 30. September 2004
- Strittmatter Partner AG, 2004: Arbeitspapier Buskonzept, 30. September 2004
- Strittmatter Partner AG, 2005: Arbeitspapier Einbahn Schulstrasse, 12. Januar 2005

Projektleitung:

Armin Meier-Uffer

dipl. Ing. FH SIA Raumplaner FSU

dipl. Wirtschaftsingenieur FH

Planer Reg. A

Leitende Sachbearbeitung:

Andreas Bernhardsgrütter

dipl. Siedlungsplaner HTL FSU

Verkehringenieur SVI

Strittmatter Partner AG

Vadianstrasse 37

9001 St. Gallen

Telefon: +41 71 222 43 43

Telefax: +41 71 222 26 09

www.strittmatter-partner.ch