
Massnahmen

2. Dezember 2005

Revision der Verkehrsrichtplanung

Inhaltsverzeichnis

Gemeinde Goldach SG

Revision der Verkehrsrichtplanung

Massnahmen

1	Einleitung	3
1.1	Vorbemerkung	3
1.2	Umsetzung in Schritten	3
1.3	Abstimmungsstand	4
1.4	Umsetzungspriorität	4
2	Inhaltsverzeichnis	5
3	Massnahmenblätter	7
	Impressum	8

1 Einleitung

1.1 Vorbemerkung

Die vorliegenden Massnahmenblätter sind das Ergebnis der Planung in einem ersten Teil. Darin wurden die Ziele und Grundsätze der Verkehrsplanung festgelegt und wichtige Marksteine für das weitere Vorgehen definiert. In den Massnahmenblättern wurden diese Vorgaben im Sinne eines Arbeitsinstrumentes umgesetzt.

In einem zweiten Teil sollen für einzelne definierte Orte Lösungsvorschläge in Situationsplänen erarbeitet werden. Dies betrifft einerseits wichtige Strassenzüge, andererseits aber auch einzelne Problemorte wie etwa Gefahrenstellen. Die Ergebnisse dieser weiteren Arbeiten werden in einer notwendigen Überarbeitung der Massnahmenblätter in die vorliegende Struktur eingefügt und mit allenfalls weiteren Blättern ergänzt. In diesem Sinn handelt es sich beim vorliegenden Katalog um einen Zwischenstand.

1.2 Umsetzung in Schritten

Die Verkehrsrichtplanung Goldach ist mit der Abgabe der Schlussakten nicht abgeschlossen. Die im Gemeinderat und Verkehrsforum erarbeiteten Massnahmen sind die Grundlage für eine weitergehende rollende Planung, in der die zahlreichen Massnahmen im Sinne eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses verfeinert und schliesslich umgesetzt werden sollen. Diese Aufgabe soll durch ein geeignetes Arbeitsinstrument erleichtert werden.

Jede Massnahme wird auf einem eigenen Blatt kurz dargestellt. Die jeweiligen Nummern der Massnahmen sind im Plan örtlich definiert. Weitergehende Erläuterungen und Herleitungen finden sich in den verschiedenen Berichten zur Verkehrsrichtplanung. Dies erlaubt eine Fokussierung auf das Wesentliche. Das Ergebnis ist ein handliches Arbeitsinstrument für die mit der Umsetzung betraute Behörde.

Die aufgezeigten Massnahmen erlauben eine sukzessive Verbesserung der Goldacher Verkehrssituation. Die einzelnen Massnahmen können zu einem grossen Teil unabhängig voneinander und zeitlich gestaffelt umgesetzt werden.

1.3 Abstimmungsstand

Die einzelnen Massnahmen sind unterschiedlich tief bearbeitet. Für bestimmte Orte bestehen fertige Projekte, an anderer Stelle sind erst grobe Vorstellungen vorhanden. Deshalb bestehen Unterschiede der Massnahmen bezüglich des Abstimmungsstandes. Folgende Definitionen wurden für die Massnahmen verwendet:

Vororientierung

Projektideen, welche noch weitergehende Planungen und Abklärungen benötigen. Es besteht aber ein Konsens über die Notwendigkeit von Massnahmen.

Zwischenergebnis

Es besteht Konsens über die Art der Massnahme. Diese ist räumlich indes noch unvollständig auf andere Sachbereiche abgestimmt. Erst nach weiteren Abklärungen können die Massnahmen in ein konkretes Projekt überführt werden.

Festlegung

Massnahmen, die räumlich definiert und politisch abgestützt sind. Die Auswirkungen der Massnahmen können abgeschätzt werden.

1.4 Umsetzungspriorität

Als Umsetzungshorizont wurden folgende Zeiträume angenommen:

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

2 Inhaltsverzeichnis

Siedlungsentwicklung

S 1 Siedlungsentwicklung

Verkehrsführung

V 1 Verkehrsführung generell

V 2.1 Autobahnanschluss

V 2.2 Autobahnanschluss – flankierende Massnahmen

V 3 Südumfahrung generell

V 3.1 Südumfahrung Westteil

V 3.2 Südumfahrung Kernbereich

V 3.3 Südumfahrung – flankierende Massnahmen

V 4 Industrianbindung Bleichi

Kantonsstrassen

K 1 Kantonsstrassen generell

K 2.1 St. Gallerstrasse Westteil

K 2.2 St. Gallerstrasse Ostteil

K 2.3 Kreisel Einmündung Sonnenhaldenstr. / St. Gallerstrasse

K 3 Seestrasse

K 4 Tübacherstrasse

Gemeindestrassen

G 1 Gemeindestrassen generell

G 2 Hauptstrasse

G 3 Dorfplatz / Bahnhofplatz

G 4 Bruggmühlestrasse

G 5 Blumenstrasse

G 6 Sulzstrasse

G 7 Schulstrasse

G 8 Rietbergstrasse

G 9 Verkehrsberuhigung / freiwillig Tempo-30

G 10 Erschliessung Industriegebiete

G 11 Untereggerstrasse

L Langsamverkehr

L 1 Fuss- und Radwegnetz

L 2 Neue Fusswegverbindungen

L 3 Gefahrenstellen Fusswegnetz

L 4 Wegweisung Fusswegnetz

L 5 Neue Radwegverbindungen

L 6 Gefahrenstellen Velowegnetz

L 7 Veloabstellplätze

L 8 Schulwegsicherheit

L9 Behindertengerechtigkeit der Verkehrswege

ÖV Öffentlicher Verkehr

ÖV1 Öffentlicher Verkehr generell

ÖV2 Busangebot

ÖV3 Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

ÖV4 Anschlussgeleise

R Ruhender Verkehr

R1 Parkplatzangebot

R2 Parkplatzbewirtschaftung

3 Massnahmenblätter

Massnahmentitel	SIEDLUNGSENTWICKLUNG Bereich
Siedlungsentwicklung	S1 Massnahmen Nr.
	7. April 2005 Datum

Abstimmungsstand

Vororientierung
 Zwischenstand
 Festlegung

Umsetzungshorizont

kurzfristig
 mittelfristig
 langfristig

AUSGANGSLAGE

Die Gemeinde Goldach ist Teil der Agglomeration Rorschach. Goldach weist ein starkes Wachstum auf. Dies führt auch zu Mehrverkehr. Derzeitig sind wohl keine eigentlichen Kapazitätsengpässe vorhanden, doch nimmt die Angebotsqualität des Strassennetzes (z. B. Wartezeiten an Kreuzungen und am Bahnübergang) mit steigender Verkehrsintensivität ab.

Die bestehenden Zonenplanreserven sind entweder bald ausgeschöpft oder sind nicht auf dem Markt erhältlich. Deshalb stellt sich die Frage nach einer Ausdehnung des Siedlungsgebietes. Grössere Landreserven sind insbesondere an den Hängen oberhalb des Dorfes vorhanden. Eine starke Siedlungsausdehnung im oberen Dorfteil kann insbesondere zu Schwierigkeiten im Ortszentrum führen. Die Siedlungsstruktur hat einen starken Einfluss auf das Verkehrsverhalten. Eine dichte Stadt der kurzen Wege ist auch eine Stadt der Fussgänger und ÖV-Benutzer, während wenig dichte Einfamilienhausgebiete kaum mit dem öffentlichen Verkehr und dem Fussverkehr erschlossen werden können.

Die Versorgungsstruktur verändert sich mit dem Bau von Einkaufszentren und Fachmärkten an den Siedlungsrändern.

ZIELE

- Abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsplanung
- Schaffung und Bewahrung der Entwicklungsspielräume der Gemeinde Goldach
- Verkehrsarme Siedlungsstrukturen schaffen
- Stärkung der Versorgungsstrukturen in der Gemeinde

MASSNAHMEN

- Bauliche Verdichtung in Zentrumsnähe
- Förderung von Detailhandelsflächen im Zentrum und nicht an der Peripherie
- Konzentration der Bauentwicklung auf gut mit dem öffentlichen Verkehr erschliessbare Lagen

Massnahmentitel	SIEDLUNGSENTWICKLUNG	Bereich
Siedlungsentwicklung	S1	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

KOSTEN

im Rahmen der Ortsplanung

BEMERKUNGEN

STAND

WEITERE SCHRITTE

- Umsetzung im Rahmen der Ortsplanung

ZUSTÄNDIGKEITEN

Federation	- Gemeinderat
weitere Stellen	- Amt für Raumentwicklung - Grundeigentümer

KOORDINATIONSBEDARF

Massnahmentitel	VERKEHRSFÜHRUNG <small>Bereich</small>
Verkehrsführung generell	V1 <small>Massnahmen Nr.</small>
	7. April 2005 <small>Datum</small>

Abstimmungsstand

Vororientierung
 Zwischenstand
 Festlegung

Umsetzungshorizont

kurzfristig
 mittelfristig
 langfristig

AUSGANGSLAGE

Das Kantons- und Hauptstrassennetz im Siedlungsgebiet von Goldach ist teilweise einer starken Verkehrsbelastung ausgesetzt. Da der grossräumige Durchgangsverkehr über die A1 abgewickelt wird, handelt es sich beim Verkehr in Goldach vorwiegend um lokalen und regionalen Ziel-, Quell- und Binnenverkehr der Agglomeration Rorschach.

Auf Grund der finanziellen Begebenheiten sind Lösungsvarianten mit neuen Strassen erst mittel- bis längerfristig umsetzbar. Zudem ist die Realisierbarkeit auf Grund von politischen und rechtlichen Vorgaben oft unsicher.

In jüngster Zeit sind vermehrt Lösungsansätze auf dem bestehenden Strassennetz entstanden, mit denen der Verkehr in den meisten Fällen nicht reduziert, wohl aber ortsverträglicher abgewickelt werden kann.

ZIELE

- Die Erreichbarkeit des Lebens- und Wirtschaftsraumes ist zu erhalten
- Die negativen Auswirkungen des Verkehrs sind zu minimieren
- Verbesserungen sollen innert einer angemessenen Frist umsetzbar sein

MASSNAHMEN

- Die bestehenden Möglichkeiten für eine mittel- bis längerfristige Entlastung des innerörtlichen Strassennetzes werden offen gehalten, resp. weiter verfolgt.
- Die Möglichkeiten für kurz- und mittelfristige Verbesserungen auf dem bestehenden Strassennetz mittels gestalterischen Massnahmen sind schrittweise umzusetzen.

Massnahmentitel	VERKEHRSFÜHRUNG	Bereich
Verkehrsführung generell	V1	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

KOSTEN

BEMERKUNGEN

STAND

- Studie Anschluss Witen
- abgeschlossenes grobes Variantenstudium über Linienführung einer Umfahrung
- Gestaltungsgrundsätze über wichtige Kantons- und Gemeindestrassen

WEITERE SCHRITTE

- Zweckmässigkeitsprüfung Anschluss Witen gem. V2
- Vertiefung der Planung für Umfahrungslösungen gem. V3
- Gestaltungskonzepte über wichtige Kantons- und Gemeindestrassen

ZUSTÄNDIGKEITEN

Federführung	Gemeinde Goldach
weitere Stellen	Tiefbauamt des Kt. St. Gallen Gemeinden Rorschach, Rorschacherberg und Tübach

KOORDINATIONSBEDARF

Massnahmentitel	VERKEHRSFÜHRUNG <small>Bereich</small>
Autobahnanschluss	V2.1 <small>Massnahmen Nr.</small>
	7. April 2005 <small>Datum</small>

Abstimmungsstand

Vororientierung
 Zwischenstand
 Festlegung

Umsetzungshorizont

kurzfristig
 mittelfristig
 langfristig

AUSGANGSLAGE

Die Agglomeration Goldach / Rorschach / Rorschacherberg ist lediglich über den Autobahnanschluss Meggenhus und die St. Gallerstrasse an das Hochleistungsnetz angebunden. Der Abstand zwischen den zwei Autobahnanschlüssen beträgt ca. 10 km.

Da die St. Gallerstrasse als Hauptzubringer zum Autobahnanschluss dient, weist sie einen hohen Verkehrsanfall auf.

Es bestehen verschiedene Studien und Verkehrsuntersuchungen, wie ein Autobahnanschluss im Bereich Witen realisiert werden kann. Im 14. Strassenbauprogramm des Kantons St. Gallen ist eine Zweckmässigkeitsprüfung enthalten. Ziel muss sein, den Autobahnanschluss inner vernünftiger Frist in die Infrastrukturplanung des Bundes (Sachplan Strassen) einzubringen.

Es ist darauf zu achten, dass ein solcher Autobahnanschluss mit der angestrebten Umfahrung von Rorschach (Tieferlegung SBB-Trasse) kombiniert werden kann.

ZIELE

- Reduktion der Verkehrsbelastung im empfindlichen Siedlungsgebiet
- Verbesserte Verkehrsanbindung der Agglomeration Goldach / Rorschach / Rorschacherberg

MASSNAHMEN

- Das Trasse für den Anschluss ist im Rahmen der Ortsplanung frei zu halten. (Planungszone erlassen bei grösseren Bauvorhaben im Korridor)
- Regionaler Konsens suchen; Aufbau eines politischen Lobbying

Massnahmentitel	VERKEHRSFÜHRUNG	Bereich
Autobahnanschluss	V2.1	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

KOSTEN

Kosten gem. Kanton SG - noch keine Kostenschätzung vorhanden

BEMERKUNGEN

- Vergleich: Strittmatter Partner AG 2003, RPG Rorschach: Studie Autobahnanschluss Rorschach - Goldach, St. Gallen
- Vergleich: Diverse Studien zur Linienführung
- Da es sich beim Autobahnanschluss Witen um eine langfristige Planung handelt, sind für kurz- und mittelfristige Verbesserungen auf dem bestehenden Strassennetz weitere Massnahmen umzusetzen.

STAND

- Konzept
- Festlegung Verkehrsrichtplanung

WEITERE SCHRITTE

- Durchführung der NISTRA durch das kantonale Tiefbauamt
- Konsolidierung der Anschlussvariante in den Nachbargemeinden durch die Gemeinde
- Im Rahmen des Strassenbauprogrammes 04/08 Vorhaben einbringen

ZUSTÄNDIGKEITEN

Federführung	Kantonales Tiefbauamt
weitere Stellen	Regionalplanungsgruppe Rorschach Gemeinden Goldach, Rorschacherberg und Rorschach

KOORDINATIONSBEDARF

Massnahmentitel	Bereich
Autobahnanschluss – flankierende Massnahmen	VERKEHRSFÜHRUNG
	Massnahmen Nr.
	V2.2
	Datum
	7. April 2005

Abstimmungsstand

Vororientierung
 Zwischenstand
 Festlegung

Umsetzungshorizont

kurzfristig
 mittelfristig
 langfristig

AUSGANGSLAGE

Die Realisierung eines neuen Autobahnanschlusses im bereits besiedelten Gebiet führt zu einer Verlagerung der Verkehrsflüsse. Der neue Autobahnanschluss zieht als "Trichter" Verkehr auf sich zu, welcher in bisher wenig belasteten Wohngebieten zu Mehrbelastungen führen kann.

Die Realisierbarkeit eines solchen Projektes wird beeinträchtigt, wenn durch allfällige Mehrbelastungen entlang einzelner Strassen negativ betroffene Bevölkerungsteile bestehen.

Bei Fehlen von flankierenden Massnahmen, besteht die Gefahr, dass der Entlastungseffekt auf dem bisherigen Strassennetz durch den Mehrverkehr mittelfristig wieder aufgefüllt wird.

ZIELE

- Schonung von empfindlichen Baugebieten
- Erhaltung des Entlastungseffektes auf dem bestehenden Strassennetz

MASSNAHMEN

- Auf eine direkte Verbindung zwischen der Florastrasse und dem Anschluss Witen wird verzichtet
- Keine Anbindung der Industrie Rorschach an die Sulzstrasse ohne Anschluss Witen
- Einführung einer Begegnungszone auf der Hauptstrasse sowie Dorfplatz spätestens bei Inbetriebnahme der Südumfahrung prüfen

Massnahmentitel Autobahnanschluss – flankierende Massnahmen	Bereich
	VERKEHRSFÜHRUNG
	Massnahmen Nr.
	Datum
	7. April 2005

KOSTEN

Kosten gem. Kanton SG - noch keine Kostenschätzung vorhanden

BEMERKUNGEN

- Vergleich: Strittmatter Partner AG 2003, RPG Rorschach: Studie Autobahnanschluss Rorschach - Goldach, St. Gallen

STAND

- Studie
- Festlegung Verkehrsrichtplanung

WEITERE SCHRITTE

- Aufhebung der Baulinien im Bereich Frohheim (falls vorhanden)
- Festlegung eines Massnahmenpaketes im Rahmen der Zweckmässigkeitsprüfung

ZUSTÄNDIGKEITEN

Federführung	Tiefbauamt Kt. St. Gallen
weitere Stellen	Regionalplanungsgruppe Rorschach Gemeinden Goldach, Rorschach, Rorschacherberg

KOORDINATIONSBEDARF

- Verkehrsplanung Gde. Rorschach

Massnahmentitel	VERKEHRSFÜHRUNG	Bereich
Südfahrt generell	V3	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

KOSTEN

Vergl. V3.1 bis V 3.3; Total: 12 bis 15 Mio Franken

BEMERKUNGEN

- Vergleich Lösungsvarianten: Es soll nur noch die Südfahrt gemäss Vorschlag der Strittmatter Partner AG 2004, St. Gallen weiter verfolgt werden.

STAND

- Konzept
- Festlegung kommunale Verkehrsrichtplanung

WEITERE SCHRITTE

- Ergebnis Abklärungen Autobahnanschluss Witen abwarten (Aufnahme Sachplan Strassen)
- Vorläufig noch keine Planungsschritte: warten auf Strassenbauprogramm 04/08
- Sofern ein Anschluss witen nicht oder nicht innert nützlicher Frist erwartet werden kann: Die genauere Linienführung mit Kostenschätzung wird mit Vorprojekt weiter untersucht
- Bei grösseren Bauprojekten im Bereich: Planungszone erlassen

ZUSTÄNDIGKEITEN

Federführung	Gemeinderat Goldach
weitere Stellen	Gemeinde Tübach (Anschluss St. Gallerstrasse liegt ausserhalb Gde. Goldach)

KOORDINATIONSBEDARF

- H1: Gestaltung Hauptstrasse
- V2: A1-Anschluss Witen

Massnahmentitel	VERKEHRSFÜHRUNG <small>Bereich</small>
Südumfahrung Westteil	V3.1 <small>Massnahmen Nr.</small>
	7. April 2005 <small>Datum</small>

Abstimmungsstand

Vororientierung
 Zwischenstand
 Festlegung

Umsetzungshorizont

kurzfristig
 mittelfristig
 langfristig

AUSGANGSLAGE

Das Gebiet Paradisli ist ein coupiertes Gelände und teilweise mit Wald bedeckt. Die künftige Linienführung der Südumfahrung tangiert die historische Eisenbahnbrücke und das Bahntrassees.

Es bestehen verschiedene Varianten zur groben Linienführung der Südumfahrung im Westteil; die Wahl des Trassees ist derzeit noch offen.

ZIELE

- Die Südumfahrung soll sich harmonisch ins Gelände einfügen, die historische Eisenbahnbrücke ist als solche zu berücksichtigen.
- Die Einwirkung auf das Naherholungsgebiet Aueli ist zu minimieren
- Die Realisierbarkeit ist durch eine kostengünstige Variante zu erhöhen

MASSNAHMEN

- Im Falle grösserer Vorhaben im Korridor den Erlass einer Planungszone prüfen und Baulinien, gestützt auf ein Vorprojekt ausscheiden.

Massnahmentitel	VERKEHRSFÜHRUNG	Bereich
Südfahrt Westteil	V3.1	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

KOSTEN

ca. Fr. 10'000'000.-

BEMERKUNGEN

- Bestehende Varianten gem. Voruntersuchung

STAND

- Konzept

WEITERE SCHRITTE

- Vertieftes Variantenstudium und Aufzeigen der Vor- und Nachteile im Rahmen des Vorprojektes

ZUSTÄNDIGKEITEN

weitere Stellen	Gemeinderat
Federführung	

KOORDINATIONSBEDARF

Massnahmentitel	VERKEHRSFÜHRUNG <small>Bereich</small>
Südfahrt Kernbereich	V3.2 <small>Massnahmen Nr.</small>
	7. April 2005 <small>Datum</small>

Abstimmungsstand

Vororientierung
 Zwischenstand
 Festlegung

Umsetzungshorizont

kurzfristig
 mittelfristig
 langfristig

AUSGANGSLAGE

Die grobe Linienführung wurde im Rahmen des Variantenstudiums zu den Umfahrungslösungen festgelegt. Die Südfahrt tangiert im Bereich der Neumühlestrasse den historischen Ortskern von Goldach. Die räumliche enge Situation macht den Abbruch von verschiedenen Liegenschaften notwendig.

ZIELE

- Ortsverträgliche Linienführung und bauliche Integration der Südfahrt im Ortskern
- Grundlage für Verhandlungen mit betroffenen Grundeigentümern

MASSNAHMEN

- Im Falle grösserer Vorhaben im Korridor den Erlass einer Planungszone prüfen und Baulinien, gestützt auf ein Vorprojekt ausscheiden.

Massnahmentitel	VERKEHRSFÜHRUNG	Bereich
Südfahrt Kernbereich	V3.2	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

KOSTEN

ca. Fr. 1'800'000.-

BEMERKUNGEN

STAND

- Konzept
- Festlegung Verkehrsrichtplan

WEITERE SCHRITTE

- Erstellung eines Vorprojektes in Zusammenarbeit zwischen Ingenieur und Architekten

ZUSTÄNDIGKEITEN

Federführung	Gemeinderat
weitere Stellen	Betroffene Grundeigentümer

KOORDINATIONSBEDARF

- V3.3 Südfahrt flankierende Massnahmen

Massnahmentitel Südfahrt – flankierende Massnahmen	Bereich
	VERKEHRSFÜHRUNG
	Massnahmen Nr.
	V3.3
	Datum
	7. April 2005

Abstimmungsstand

Vororientierung
 Zwischenstand
 Festlegung

Umsetzungshorizont

kurzfristig
 mittelfristig
 langfristig

AUSGANGSLAGE

Die kürzeste Verbindung zwischen St. Gallerstrasse und der Sulzstrasse / Rorschacherberg führt auch mit einer Südfahrt über die Hauptstrasse.

Mit der Südfahrt wird die Zufahrt zwischen dem südlichen Ortsteil und dem Zentrum neu definiert.

Die heute unübersichtliche Situation im Bereich Konsumstrasse, Metzgergasse und Neumühlestrasse kann bereinigt und aufgewertet werden.

ZIELE

- Weitmögliche Entlastung der Hauptstrasse vom Durchgangs- wie auch vom innerörtlichen Verkehr
- Aufwertung des Umfeldes insbesondere im alten Ortskern zwischen Bahn und neuer Südfahrt

MASSNAHMEN

- Die Knoten werden bei den Einmündungen so gestaltet, dass der Verkehr auf die neue Südfahrt gelenkt wird.
- Umgestaltung und stärkere Verkehrsberuhigung des Zentrumsbereiches
- Einführung einer Begegnungszone auf der Hauptstrasse sowie Dorfplatz spätestens bei Inbetriebnahme der Südfahrt prüfen

Massnahmentitel Südfahrtung – flankierende Massnahmen	Bereich
	VERKEHRSFÜHRUNG
	Massnahmen Nr.
	V3.3
	Datum
	7. April 2005

KOSTEN

ca. Fr. 500'000.-

BEMERKUNGEN

- Die im Rahmen des Wettbewerbes über das Ortszentrum erfolgten Lösungsvorschläge sind noch davon ausgegangen, dass der Verkehr weiterhin über das bestehende Strassennetz geführt werden muss.

STAND

- Gestaltungsvorschlag über die Hauptstrasse im Rahmen des Wettbewerbes

WEITERE SCHRITTE

- Erstellung eines Vorprojektes in Zusammenarbeit zwischen Ingenieur und Architekten / Landschaftsarchitekten

ZUSTÄNDIGKEITEN

Federführung	Gemeinderat
weitere Stellen	Betroffene Grundeigentümer

KOORDINATIONSBEDARF

- V3.2 Südfahrtung Kernbereich
- G2: Umgestaltung Hauptstrasse: Der Gestaltungsvorschlag aus dem Wettbewerb sollte im Sinne einer Etappierung Lösungsmöglichkeiten aufzeigen, wie eine stärkere Verkehrsreduktion genutzt werden kann.

Massnahmentitel	VERKEHRSFÜHRUNG <small>Bereich</small>
Industrieanbindung Bleichi	V4 <small>Massnahmen Nr.</small>
	7. April 2005 <small>Datum</small>

Abstimmungsstand

Vororientierung
 Zwischenstand
 Festlegung

Umsetzungshorizont

kurzfristig
 mittelfristig
 langfristig

AUSGANGSLAGE

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.

Im bestehenden Richtplan ist eine Strassenerschliessung von der Tübacherstrasse in das Industriegebiet Bleichi enthalten.

ZIELE

- Direkte Anbindung des Industriegebietes an das übergeordnete Verkehrsnetz.
- Reduktion des Lastwagenverkehrs auf der Rietbergstrasse und im Ortszentrum von Goldach.

MASSNAHMEN

- Koordination mit der Gemeinde Tübach
- Das Trasse wird in Form von Baulinien (evtl. mit Überbauungsplan) gesichert.
- Eine Finanzierung der Strasse in Form von Erschliessungsbeiträgen der Grundeigentümer im Industriegebiet wird angestrebt.

Massnahmentitel	VERKEHRSFÜHRUNG	Bereich
Industrieanbindung Bleichi	V4	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

KOSTEN

Fr. 1'200'000.-

BEMERKUNGEN

STAND

Festlegung kommunale Richtplanung

WEITERE SCHRITTE

- Erstellung eines Strassenprojektes

ZUSTÄNDIGKEITEN

Federführung	Bauverwaltung
weitere Stellen	Grundeigentümerschaft

KOORDINATIONSBEDARF

Massnahmentitel	KANTONSSTRASSEN	Bereich
Kantonsstrasse generell	K1	Massnahmen Nr.
	27. Oktober 2004	Datum

Abstimmungsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Umsetzungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig
	<input type="checkbox"/> Zwischenstand		<input type="checkbox"/> mittelfristig
	<input checked="" type="checkbox"/> Festlegung		<input type="checkbox"/> langfristig

AUSGANGSLAGE

Bestehendes Kantonsstrassennetz mit:

- St. Gallerstrasse (DTV: 12'900 bis 20'500 Fzg/Tg)
- Seestrasse (DTV 6'800 Fzg/Tg)
- Tübacherstrasse (DTV 6'700 Fzg/Tg)

Das übergeordnete Strassennetz - insbesondere die St. Gallerstrasse - dient als Rückgrat der Besiedelung für alle Verkehrsarten und nimmt neben der Durchleitung auch in hohem Mass Feinerschlussfunktionen wahr.

Gemäss kantonalem Richtplan sind die Staatsstrassen in der Gemeinde Goldach auf Grund des hohen Konfliktpotenzials zwischen Verkehr und Umfeld als potenziell sanierungsbedürftig ausgewiesen.

ZIELE

- Reduktion der Immissionen
- Aufwertung der Aufenthaltsqualität und des Umfeldes
- Verbesserungen sollen innert angemessener Frist umgesetzt werden können

MASSNAHMEN

- Durch eine Umgestaltung des bestehenden Strassennetzes sind innert nützlicher Frist Verbesserungen auf dem innerörtlichen Strassennetz anzustreben.
- Prioritäten bei der Umsetzung sind dort zu setzen, wo aus Gründen der Verkehrssicherheit sowie besonderen Anforderungen an das Umfeld ein höherer Handlungsbedarf besteht. Dazu zählt die St. Gallerstrasse auf dem östlichen Teilstück.
- Massnahmen, welche ohne besondere bauliche Massnahmen umsetzbar sind, sollen ebenfalls kurzfristig umgesetzt werden.
- Bei Massnahmen an den Werkleitungen und Sanierungen des Strassenkörpers sind auch Massnahmen im Sinne einer Umfeldaufwertung vorzunehmen.

Massnahmentitel	KANTONSSTRASSEN	Bereich
Kantonsstrasse generell	K1	Massnahmen Nr.
	27. Oktober 2004	Datum

KOSTEN

BEMERKUNGEN

STAND

WEITERE SCHRITTE

- Gestaltungskonzept über westliche St. Gallerstrasse
- Erarbeitung von entsprechenden Strassenprojekten

ZUSTÄNDIGKEITEN

Federführung	Kant. Tiefbauamt
weitere Stellen	Kantonspolizei Gemeinde Goldach

KOORDINATIONSBEDARF

- Vergl. auch flankierende Massnahmen zur Verkehrsführung im Rahmen von Umfahrungslösungen in einem mittel- bis längerfristigen Umsetzungshorizont

Massnahmentitel	KANTONSSTRASSEN <small>Bereich</small>
St. Gallerstrasse Westteil	K2.1 <small>Massnahmen Nr.</small>
	7. April 2005 <small>Datum</small>

Abstimmungsstand

Vororientierung
 Zwischenstand
 Festlegung

Umsetzungshorizont

kurzfristig
 mittelfristig
 langfristig

AUSGANGSLAGE

Die St. Gallerstrasse ist die mit bis zu 20'000 Fahrzeugen / Tag am stärksten belastete Achse in Goldach. Die Verkehrsbelastung ist aber unterschiedlich: Im Teilstück zwischen Kronenkreisel und Einmündung Bruggmühlestrasse beträgt die Verkehrsbelastung "lediglich" 13'000 Fahrten, nach der Einmündung in Richtung Autobahnanschluss sind es dann über 20'000 Fahrten.

Die St. Gallerstrasse führt entlang von Wohn- und Mischgebieten sowie von Schulanlagen. Die Bauten wenden sich aber vom Strassenraum ab. Der optische Eindruck entspricht einer "Einfallsachse". Bei einzelnen Bauten wird der Alarmwert und bei vielen Bauten der Immissionsgrenzwert gem. LSV überschritten.

ZIELE

- Reduktion der Lärm- und Luftemissionen
- Bessere bauliche Integration der Strasse in das Umfeld
- Verbesserte Überquerbarkeit
- Radfahrer als im Strassenraum gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer fördern

MASSNAHMEN

- Gestaltung der Strasse mit einem Mittelbereich (Vergleich Anhang Querschnitt)
- Integration der Vorbereiche in die Strassenraumgestaltung
- Überprüfung der bestehenden LSA-Anlage beim Fusswegübergang und bei der Einmündung Bruggmühlestrasse

Massnahmentitel	KANTONSSTRASSEN	Bereich
St. Gallerstrasse Westteil	K2.1	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

KOSTEN

ca. Fr. 900'000.-

BEMERKUNGEN

- Auf Grund des räumlichen Umfeldes liegt die Priorität einer Umgestaltung im Ostteil der St. Gallerstrasse; besondere Aufmerksamkeit ist aber den Fussgängerübergängen zu widmen.

STAND

- Projekt mit LSA-gesteuertem Knoten
- Variante alternatives Normalprofil

WEITERE SCHRITTE

- Kurzfristige Verbesserung auf der Basis von geänderten Markierungen anstreben (z.B. Kernfahrbahn)
- Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes über die St. Gallerstrasse

ZUSTÄNDIGKEITEN

Federführung	Kant. Tiefbauamt
weitere Stellen	Bauverwaltung

KOORDINATIONSBEDARF

- V2.2 Anschluss Witen
- V2.3 Südumfahrung

Massnahmentitel	KANTONSSTRASSEN <small>Bereich</small>
St. Gallerstrasse Ostteil	K2.2 <small>Massnahmen Nr.</small>
	7. April 2005 <small>Datum</small>

Abstimmungsstand

Vororientierung
 Zwischenstand
 Festlegung

Umsetzungshorizont

kurzfristig
 mittelfristig
 langfristig

AUSGANGSLAGE

Die St. Gallerstrasse weist auf dem Westteil rund 16'700 Fahrten pro Tag auf. Sie quert im Bereich der Linde / Einmündung Blumenstrasse das historische Ortszentrum. Teilweise bestehen enge Platzverhältnisse. Mit dem Neubau des Coops am Kronenkreisel verlagern sich Zentrumsnutzungen an die St. Gallerstrasse. Auf Grund der hohen Verkehrsbelastung und der gefahrenen Geschwindigkeiten ist das queren, wie auch das Einmünden für Linksabbieger schwierig. Die St. Gallerstrasse ist - insbesondere auf dem Ostteil - der Unfallschwerpunkt in der Gemeinde. Bei etlichen Bauten wird der Alarmwert und bei vielen weiteren Bauten der Immissionsgrenzwert der Lärmschutzverordnung überschritten.

ZIELE

- Reduktion der Lärm- und Luftemissionen
- Bessere bauliche Integration der Strasse in das Umfeld
- Verbesserte Überquerbarkeit
- Radfahrer als im Strassenraum gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer fördern

MASSNAHMEN

- Kurzfristige Verbesserung auf der Basis von geänderten Markierungen anstreben (z.B. Kernfahrbahn)
- Integrale Umgestaltung des Strassenraumes, wobei eine Gestaltung mit Mittelbereich angestrebt wird.

Massnahmentitel	KANTONSSTRASSEN	Bereich
St. Gallerstrasse Ostteil	K2.2	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

KOSTEN

ca. Fr. 1'100'000.-

BEMERKUNGEN

- Massnahme in erster Priorität
- Evtl. flankierende Massnahmen Anschluss Witen notwendig zur starken Erhöhung des Durchgangswiderstandes

STAND

- Variante alternatives Normalprofil

WEITERE SCHRITTE

- Erarbeitung eines Gestaltungskonzeptes im Rahmen dieser Verkehrsrichtplanung

ZUSTÄNDIGKEITEN

Federführung	Kant. Tiefbauamt
	Gemeinde Goldach
weitere Stellen	Kantonspolizei
	Gemeinde Rorschach

KOORDINATIONSBEDARF

Massnahmentitel	KANTONSSTRASSEN	Bereich
Kreisel Einmündung Sonnenhalde- strasse / St. Gallerstrasse	K2.3	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

Abstimmungsstand

Vororientierung
 Zwischenstand
 Festlegung

Umsetzungshorizont

kurzfristig
 mittelfristig
 langfristig

AUSGANGSLAGE

Die Einmündung Sonnenhaldestrasse ist schwierig, da der linkseinbiegende Verkehr kaum in den Verkehr einbiegen kann. Die Sonnenhaldestrasse quert ein Wohnquartier und ist teilw. verkehrsberuhigt gestaltet. Sie ist die kürzeste Verbindung von Rorschach ins Gebiet Rietli.

Es besteht ein Projekt für den Bau eines Kreisels.

ZIELE

- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Reduktion des Durchgangsverkehrs und damit Aufwertung des Wohnumfeldes an der Sonnenhaldestrasse
- Verstetigung des Verkehrsflusses auf der St. Gallerstrasse

MASSNAHMEN

Massnahmentitel	KANTONSSTRASSEN	Bereich
Kreisel Einmündung Sonnenhalde- strasse / St. Gallerstrasse	K2.3	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

KOSTEN

BEMERKUNGEN

Vorteile des Kreisels:

- Verstetigung des Verkehrsflusses
- Verstetigung der Verkehrssicherheit

Nachteile:

- Der Bau eines Kreisels könnte zu Mehrverkehr auf der Sonnenhaldenstrasse führen
- Flächenverbrauch

STAND

- Vorprojekt für Kreisel liegt vor
- Enthalten in Strassenbauprogramm 2004-2008

WEITERE SCHRITTE

- Variantenstudium im Rahmen des Gestaltungskonzeptes St. Gallerstrasse

ZUSTÄNDIGKEITEN

weitere Stellen	Federführung	Tiefbauamt Kt. St. Gallen
		Gemeinde Goldach

KOORDINATIONSBEDARF

Massnahmentitel	KANTONSSTRASSEN	Bereich
Seestrasse	K3	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

Abstimmungsstand

Vororientierung
 Zwischenstand
 Festlegung

Umsetzungshorizont

kurzfristig
 mittelfristig
 langfristig

AUSGANGSLAGE

Die Seestrasse verbindet Rorschach mit Horn und weist ein Verkehrsaufkommen von ca. 6'800 Fahrzeugen pro Tag auf. Die Verkehrsbelastung ist tendenziell abnehmend. Die Seestrasse trennt mit der Bahnlinie das Siedlungsgebiet von der Seepromenade und Freibad. Die privaten Gärten sind durch dichte Hecken vom Strassenraum abgegrenzt. Auf dem östlichen Teilgebiet besteht ein beidseitiger Radstreifen, im westlichen Teil wird der Fuss-, Rad- und Skatingweg auf einem verbreiterten Trottoir geführt. Aus Gründen des Lärmschutzes besteht ein Sanierungsbedarf.

Der bauliche Übergang zwischen den Gemeinden Horn, Goldach und Rorschach ist kaum spürbar. Die Situation bei der Barriere ist insbesondere für den Langsamverkehr unbefriedigend.

ZIELE

- Reduktion der Lärm- und Luftemissionen
- Verbesserte Überquerbarkeit
- Situation für den Radverkehr verbessern

MASSNAHMEN

- Alternatives Normalprofil im Rahmen grösserer Sanierungen prüfen
- Massnahmen zur Verbesserung der Überquerbarkeit an den Übergängen
- Kurzfristig die Entfernung der Mittelmarkierung und breitere Radstreifen prüfen - dadurch können tendenziell reduzierte Geschwindigkeiten erreicht werden.
- Evtl. optische Markierung der Gemeinde Goldach im Strassenraum z. B. mit dem Einsatz der blauen Farbe.

Massnahmentitel	KANTONSSTRASSEN	Bereich
Seestrasse	K3	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

KOSTEN

ca. Fr. 800'000.-

BEMERKUNGEN

- Evtl. flankierende Massnahmen im Zusammenhang mit den Anschluss Witen notwendig

STAND

- Variante alternatives Normalprofil

WEITERE SCHRITTE

- Lösungsvorschlag für Übergänge und der Barriere erarbeiten

ZUSTÄNDIGKEITEN

Federführung	Tiefbauamt
weitere Stellen	Gemeinde
	SBB

KOORDINATIONSBEDARF

Massnahmentitel	KANTONSSTRASSE	Bereich
Tübacherstrasse	K4	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

Abstimmungsstand

Vororientierung
 Zwischenstand
 Festlegung

Umsetzungshorizont

kurzfristig
 mittelfristig
 langfristig

AUSGANGSLAGE

Die Tübacherstrasse weist ca. 6'700 Fzg./Tag auf. Sie bildet die Verbindung zwischen Tübach, Goldach nach Rorschach. Die Tübacherstrasse ist beidseitig mit Wohnbauten belegt. Die Immissionsgrenzwerte entlang der Strasse sind überschritten. Der Anteil des Durchgangsverkehrs beträgt ca. 45 Prozent.

ZIELE

- Reduktion der Lärm- und Luftemissionen
- Verbesserte Überquerbarkeit für den Langsamverkehr
- Verbesserungen für den Radverkehr in Längsrichtung

MASSNAHMEN

- Einrichtung einer Kernfahrbahn prüfen
- Erhöhung der Sicherheit beim Fusswegüberganges im Bereich Warteggweg

Massnahmentitel	KANTONSSTRASSE	Bereich
Tübacherstrasse	K4	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

KOSTEN

ca. Fr. 170'000.-

BEMERKUNGEN

- Mit der Anbindung des Industriegebietes Rietli kann der Verkehr auf der Tübacherstrasse leicht reduziert werden.

STAND

- Variante alternatives Normaprofil

WEITERE SCHRITTE

- Überprüfung der Fusswegübergänge im Rahmen der weiteren Verkehrsrichtplanung
- Ummarkierung

ZUSTÄNDIGKEITEN

Federführung	Kant. Tiefbauamt
weitere Stellen	Gemeinde Goldach

KOORDINATIONSBEDARF

- V4: Industrienbindung Rietli

Massnahmentitel	GEMEINDESTRASSEN <small>Bereich</small>
Gemeindestrassen generell	G1 <small>Massnahmen Nr.</small>
	7. April 2005 <small>Datum</small>

Abstimmungsstand

Vororientierung
 Zwischenstand
 Festlegung

Umsetzungshorizont

kurzfristig
 mittelfristig
 langfristig

AUSGANGSLAGE

Das Gemeindestrassennetz übernimmt auch Ortsverbindungsfunktionen, dient aber vornehmlich der Grob- und Feinerschliessung des Siedlungsgebietes. Einzelne Gemeindestrassen sind mit Schleichverkehr belastet.

Insbesondere die Schul-, Bruggmühle-, Rietberg- und Sulzstrasse weisen teilweise erhebliche Verkehrsbelastungen von 5'000 bis 10'000 Fahrzeugen pro Tag auf.

Weite Teile des Ortszentrums von Goldach an der Hauptstrasse, Unteregger-, Neumühle- und Blumenstrasse werden von Gemeindestrassen erschlossen. Dadurch besteht ein grösserer Handlungsspielraum der Gemeinde.

ZIELE

- Entlastung von sensiblen Siedlungsgebieten vom motorisierten Verkehr
- Aufwertung des Gemeindestrassennetzes als multifunktionale Räume
- Eine Verbesserung der Umfeldqualität soll bereits kurz- und mittelfristig erreicht werden können

MASSNAHMEN

- Konzentration der Verkehrsströme auf dem übergeordneten Netz: St. Gallerstrasse, Seestrasse, Tübacherstrasse, Sulzstrasse, Hauptstrasse, Bruggmühlestrasse, Schulstrasse, Untereggerstrasse, Rietbergstrasse
- Schaffung von verkehrsarmen und verkehrsberuhigten Gebieten innerhalb des Siedlungsgebietes
- Umgestaltung der Strassenräume entsprechend den Verkehrs- und Umfeldanforderungen

Umklassierung des Strassennetzes:

- Rückklassierung Blumenstrasse zur Sammelstrasse
- Rückklassierung Bruggmühlestrasse zur Sammelstrasse als Teil der flankierenden Massnahmen zur Südumfahrung (V3) prüfen

Massnahmentitel	GEMEINDESTRASSEN	Bereich
Gemeindestrassen generell	G1	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

KOSTEN

BEMERKUNGEN

STAND

- Variante alternatives Normalprofil

WEITERE SCHRITTE

- Umsetzung anhand der nachfolgenden Massnahmenblätter

ZUSTÄNDIGKEITEN

weitere Stellen	Gemeinde
Federführung	

KOORDINATIONSBEDARF

- V2: Anschluss Witen
- V3: Südumfahrung
- L: Langsamverkehr

Massnahmentitel	GEMEINDESTRASSEN <small>Bereich</small>
Hauptstrasse	G2 <small>Massnahmen Nr.</small>
	7. April 2005 <small>Datum</small>

Abstimmungsstand

Vororientierung

Zwischenstand

Festlegung

Umsetzungshorizont

kurzfristig

mittelfristig

langfristig

AUSGANGSLAGE

Die Hauptstrasse ist mit einer beträchtlichen Verkehrsbelastung von ca. 10'000 Fahrten pro Tag belegt. Bei Schliesszeiten der Barriere entstehen Rückstaus. Wartezeiten bei der Barriere werden subjektiv als störend empfunden, führen aber objektiv auch während Spitzenstunden zu Wartezeiten von durchschnittlich unter einer Minute. Staus beeinträchtigen aber auch die Aufenthaltsqualität im Strassenraum.

An der Hauptstrasse liegt der Kern von Goldach mit Gemeindeverwaltung, etlichen Geschäften und Bahnhof.

Die Hauptstrasse ist ein Unfallschwerpunkt, insbesondere für den Fussverkehr.

Über die künftige Gestaltung der Hauptstrasse wurde ein Ideenwettbewerb durchgeführt.

ZIELE

- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Aufwertung der Umfeldqualität
- Belebung des Zentrums
- Reduktion der Lärm- und Luftimmissionen

MASSNAHMEN

- Umsetzung des 1. Preises aus dem Wettbewerb
- Als flankierende Massnahme zur einem neuen Autobahnanschluss oder der Südumfahrung die Einführung einer Begegnungszone prüfen

Massnahmentitel	GEMEINDESTRASSEN	Bereich
Hauptstrasse	G2	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

KOSTEN

ca. Fr. 600'000.-

BEMERKUNGEN

- Bei einer allfälligen Realisation der Südumfahrung reduziert sich der Verkehr auf ca. 6'000 bis 7'000 Fahrten pro Tag.

STAND

- Wettbewerbsarbeiten (Vorprojekt)
- Variante alternatives Normalprofil

WEITERE SCHRITTE

- Erstellung eines Bauprojektes durch oder unter der Beteiligung der Projektverfasser des ersten Preises aus dem Wettbewerb. Berücksichtigung der Kritik des Preisgerichtes bei der Überarbeitung der Planung.

ZUSTÄNDIGKEITEN

Federführung	Gemeinde
weitere Stellen	Polizei (Begegnungszone)

KOORDINATIONSBEDARF

- Vergl. V3.2, Südumfahrung - flankierende Massnahmen

Massnahmentitel	GEMEINDESTRASSEN <small>Bereich</small>
Dorfplatz / Bahnhofplatz	G3 <small>Massnahmen Nr.</small>
	7. April 2005 <small>Datum</small>

Abstimmungsstand

Vororientierung
 Zwischenstand
 Festlegung

Umsetzungshorizont

kurzfristig
 mittelfristig
 langfristig

AUSGANGSLAGE

Auf dem Dorfplatz ist ein provisorischer Kreislauf eingerichtet, welcher sich grundsätzlich bewährt hat. Schwierige Situationen mit gewagten Überholmanövern entstehen bei geschlossener Barriere. Eine grundsätzliche verkehrliche Verbesserung der Situation ist erst nach einer allfälligen Realisation der Südumfahrung möglich.

Der Dorfplatz und das Bahnhofsgelände waren im Wettbewerbsgebiet "Bahnhofplatz - Hauptstrasse" integriert.

Die SBB planen in absehbarer Zeit den Bau eines zweiten Gleises. Dadurch sollen sich die Schliesszeiten der Barriere etwas reduzieren.

ZIELE

- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Aufwertung der Umfeldqualität
- Stärkung des Bahnhofgebietes als Visitenkarte Goldachs und des öffentlichen Verkehrs
- Reduktion der Lärm- und Luftimmissionen

MASSNAHMEN

- Umsetzung des 1. Preises aus dem Wettbewerb
- Signalisation einer Begegnungszone mit der Realisation Südumfahrung/Autobahnanschluss prüfen

Massnahmentitel	GEMEINDESTRASSEN	Bereich
Dorfplatz / Bahnhofplatz	G3	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

KOSTEN

ca. Fr. 600'000.-

BEMERKUNGEN

- Bei einer mittelfristig geplanten Realisation der Südumfahrung reduziert sich der Verkehr auf ca. 6'000 bis 7'000 Fahrten pro Tag.

STAND

- Wettbewerbsarbeiten (Vorprojekt)

WEITERE SCHRITTE

- Erstellung eines Bauprojektes durch oder unter der Beteiligung der Projektverfasser des ersten Preises aus dem Wettbewerb. Berücksichtigung der Kritik des Preisgerichtes bei der Überarbeitung der Planung.

ZUSTÄNDIGKEITEN

Federation	Gemeinde
weitere Stellen	

KOORDINATIONSBEDARF

- Vergl. V3.2, Südumfahrung - flankierende Massnahmen
- Vergl. ÖV 3: Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

Massnahmentitel	GEMEINDESTRASSEN <small>Bereich</small>
Bruggmühlestrasse	G4 <small>Massnahmen Nr.</small>
	7. April 2005 <small>Datum</small>

Abstimmungsstand

Vororientierung
 Zwischenstand
 Festlegung

Umsetzungshorizont

kurzfristig
 mittelfristig
 langfristig

AUSGANGSLAGE

Die Bruggmühlestrasse ist beidseitig mit Wohn- und Gewerbebauten bebaut. Sie weist ein Verkehrsvolumen von ca. 8'000 Fzg/Tg auf. Ein Teil der Strasse ist mit einem Mittelbereich ausgeführt.

ZIELE

- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Aufwertung der Umfeldqualität
- Reduktion der Lärm- und Luftimmissionen

MASSNAHMEN

- Optische Reduktion der Fahrbahnbreite durch gestalterische Mittel
- Rückstufung als Sammelstrasse und weitere Verkehrsberuhigung bei einem allfälligen Bau der Südumfahrung/Autobahnanschluss prüfen
- Optische Akzentuierung des Radverbindungs-Überganges Warteggweg

Massnahmentitel Bruggmühlestrasse	GEMEINDESTRASSEN	Bereich
	G4	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

KOSTEN

ca. Fr. 150'000.-

BEMERKUNGEN

- Der Einbau des schmalen Mittelbereiches hat zu einer Reduktion der Geschwindigkeiten geführt und insbesondere weniger Überholmanövern geführt

STAND

- Variante künftiges Normalprofil

WEITERE SCHRITTE

- Lösungsvorschlag für Fahrrad-Routen-Querung im Rahmen Verkehrsrichtplanung

ZUSTÄNDIGKEITEN

Federführung	Gemeinde
weitere Stellen	

KOORDINATIONSBEDARF

- Vergl. V3.2, Südumfahrung - flankierende Massnahmen

Massnahmentitel	GEMEINDESTRASSEN	Bereich
Blumenstrasse	G5	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

Abstimmungsstand

Vororientierung

Zwischenstand

Festlegung

Umsetzungshorizont

kurzfristig

mittelfristig

langfristig

AUSGANGSLAGE

Die Blumenstrasse ist die historische Nord-Süd-Verbindung und weist teilweise einen historischen Baubestand auf. Sie ist derzeit als Ortsverbindungsstrasse eingeteilt.

An verschiedenen Stellen fehlt ein Fussgängerschutz.

ZIELE

- Reduktion der Verkehrsbelastung
- Aufwertung des ursprünglichen Siedlungskerns und entsprechende Gestaltung als wichtige innerörtliche Verbindungsachse.
- Stärkung der Blumenstrasse als wichtige Fuss- und Radwegverbindung

MASSNAHMEN

- Rückstufung der Blumenstrasse als Sammelstrasse
- Konzentration des Verkehrs auf das übergeordnete Strassennetz
- Bauliche Aufwertung des Umfeldes optional mit einer flächigen Verkehrsberuhigung und Mischverkehrsflächen zu prüfen.

Massnahmentitel	GEMEINDESTRASSEN	Bereich
Blumenstrasse	G5	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

KOSTEN

ca. Fr. 800'000.-

BEMERKUNGEN

STAND

- Variante künftiges Normalprofil

WEITERE SCHRITTE

- Erarbeitung eines Gestaltungskonzeptes im Rahmen dieser Verkehrsrichtplanung

ZUSTÄNDIGKEITEN

weitere Stellen	Gemeinde
Federführung	

KOORDINATIONSBEDARF

Massnahmentitel	GEMEINDESTRASSEN	Bereich
Sulzstrasse	G6	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

Abstimmungsstand

Vororientierung
 Zwischenstand
 Festlegung

Umsetzungshorizont

kurzfristig
 mittelfristig
 langfristig

AUSGANGSLAGE

Die Sulzstrasse dient als Ortsverbindungsstrasse zwischen Goldach und Rorschacherberg und weist ein Verkehrsvolumen von ca. 6'200 Fahrten auf, wovon die Hälfte Durchgangsverkehr in Richtung Rorschacherberg ist. Bei geschlossener Barriere entstehen Rückstaus. Die Strasse liegt recht eng zwischen zwei Baureihen, was die Lärmsituation verschärft. Der Gestaltungsspielraum ist auf Grund der vorhandenen Platzverhältnisse eingeschränkt.

Die Sulzstrasse dient als kantonale Radverkehrsrouten. Schwierig ist insbesondere der Übergang vom Veloweg in den Innerortsbereich, wo viele Velofahrende auf dem Trottoir bleiben.

Es bestehen zwei Projekte: Einerseits für eine Reduktion der Einmündung der Appenzellerstrasse, andererseits für eine Verlängerung des Fuss- und Radweges bis zur Gemeindegrenze.

Ebenfalls nicht gelöst ist die Situation der Bushaltestelle im Bereich der AVZ.

ZIELE

- Verbesserung der Verkehrssicherheit insbesondere für den Fuss- und Radverkehr
- Reduktion der Lärmbelastung durch eine Reduktion der Geschwindigkeiten
- Aufwertung der Bushaltestelle bei der AVZ.

MASSNAHMEN

- Optische Reduktion der Fahrbahn durch überfahrbare Seitenbereiche prüfen
- Mögliche provisorische Gestaltung mit Belagseinfärbung am Strassenrand
- Schaffung einer Bushaltestelle mit angemessener Ausstattung; Schaffung einer Bucht prüfen

Massnahmentitel	GEMEINDESTRASSEN	Bereich
Sulzstrasse	G6	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

KOSTEN

ca. Fr. 850'000.-

BEMERKUNGEN

- Vergl. Foto mit Belagseinfärbung am Rand: Die Fahrzeuge vergrössern den Abstand zum Trottoir.

STAND

- Variante alternatives Normalprofil
- Strassenprojekt Verlängerung Fuss- und Radweg Sulzstrasse bis Gemeindegrenze
- Strassenprojekt Reduktion der Einmündung Appenzellerstrasse

WEITERE SCHRITTE

- Erarbeitung Gestaltungskonzept im Rahmen der Verkehrsrichtplanung über den Innerortsbereich
- Auflage und Baukredite für den Bau des Radweges entlang Sulzstrasse bzw. des Rückbaus der Einmündung

ZUSTÄNDIGKEITEN

Federführung	Gemeinde
weitere Stellen	Postauto St. Gallen AG Rad- und Wanderwegfachstelle SG

KOORDINATIONSBEDARF

- Vergleich L5: Neue Fuss- und Radwegverbindung Sulzstrasse - Bahnhof
- Vergleich V3: Südumfahrung

Massnahmentitel	GEMEINDESTRASSEN <small>Bereich</small>
Schulstrasse	G7 <small>Massnahmen Nr.</small>
	7. April 2005 <small>Datum</small>

Abstimmungsstand

Vororientierung
 Zwischenstand
 Festlegung

Umsetzungshorizont

kurzfristig
 mittelfristig
 langfristig

AUSGANGSLAGE

Die Schulstrasse verbindet den Kronenkreisel mit der Hauptstrasse und führt an der Schulanlage vorbei. Sie weist ein Verkehrsvolumen von ca. 5'000 Fahrzeugen auf. Ein Fussgängerübergang ist bereits mit Fussgängerinseln gesichert.

ZIELE

- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus
- Verbesserung der Überquerbarkeit
- Reduktion der Lärmimmissionen

MASSNAHMEN

- Reduktion der optischen Fahrbahnbreite (Vergl. Sulzstrasse)
- Optische Akzentuierung der Fussgängerübergänge, evtl. örtliche Reduktion der Fahrbahnbreite auf eine Spur (Übergang Dufourstrasse)
- Entfernung des Mittelstreifens und Markierung eines Radstreifens in Fahrtrichtung Dorfzentrum.

Massnahmentitel	GEMEINDESTRASSEN	Bereich
Schulstrasse	G7	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

KOSTEN

ca. Fr. 200'000.-

BEMERKUNGEN

- Vergl. Bericht Einbahnsystem Schulstrasse

STAND

- Variante alternatives Normalprofil

WEITERE SCHRITTE

- Erarbeitung eines Gestaltungskonzeptes an einzelnen Stellen (Fussgängerübergänge) im Rahmen der weiteren Bearbeitung der Richtplanung

ZUSTÄNDIGKEITEN

weitere Stellen	Federführung	Verkehrsplaner
		Gemeinde

KOORDINATIONSBEDARF

Massnahmentitel	GEMEINDESTRASSEN <small>Bereich</small>
Rietbergstrasse	G8 <small>Massnahmen Nr.</small>
	7. April 2005 <small>Datum</small>

Abstimmungsstand

Vororientierung
 Zwischenstand
 Festlegung

Umsetzungshorizont

kurzfristig
 mittelfristig
 langfristig

AUSGANGSLAGE

Die Rietbergstrasse verbindet die Seestrasse mit dem Kronenkreisel. Sie weist eine Verkehrsbelastung von ca. 4'700 Fahrzeugen auf. Der Anteil des Durchgangsverkehrs beträgt lediglich 7 Prozent. Die Rietbergstrasse führt durch ein Wohngebiet. Auf Grund der Industrieanbindung (erhöhter LKW-Anteil) sowie der Steigung bestehen erhebliche Immissionen.

Mit einer allfälligen Realisation einer Verkehrsanbindung des Industriegebietes Rietli könnte der Verkehr um rund 30 Prozent reduziert werden.

Die Rietbergstrasse hat auf einem Teilstück einen separaten Fuss- und Radweg.

ZIELE

- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Aufwertung der Umfeldqualität
- Reduktion der Lärm- und Luftimmissionen

MASSNAHMEN

- Verlängerung des bestehenden separaten Fuss- und Radweges im oberen Teilstück
- Verbesserung des Fussgängerschutzes im Bereich der Einmündung zur Langrütistrasse

Massnahmentitel	GEMEINDESTRASSEN	Bereich
Rietbergstrasse	G8	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

KOSTEN

ca. Fr. 200'000.-

BEMERKUNGEN

STAND

WEITERE SCHRITTE

- Erarbeitung Gestaltungskonzept über oberes Teilstück

ZUSTÄNDIGKEITEN

weitere Stellen	Federführung	Gemeinde Verkehrsplaner

KOORDINATIONSBEDARF

- K4: Industrienbindung Rietli

Massnahmentitel	GEMEINDESTRASSEN <small>Bereich</small>
Verkehrsberuhigung / freiwillig Tempo-30	G9 <small>Massnahmen Nr.</small>
	7. April 2005 <small>Datum</small>

Abstimmungsstand

Vororientierung
 Zwischenstand
 Festlegung

Umsetzungshorizont

kurzfristig
 mittelfristig
 langfristig

AUSGANGSLAGE

Die Gemeinde Goldach hat eigene Elemente und Massnahmen entwickelt, mit denen bereits eine Verkehrsberuhigung schrittweise umgesetzt wird. Auf einzelnen Quartierstrassen wurden Tafeln mit der Beschriftung "Freiwillig Tempo 30" aufgestellt.

Das gesamte Quartierstrassennetz dient auch als wichtige Fuss- und Velowegverbindung. Neben der Erschliessungsfunktion für den Fahrverkehr ist das Quartierstrassennetz auch ein wichtiger Aufenthaltsbereich insbesondere für Kinder und ältere Menschen.

ZIELE

- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Aufwertung des Wohnumfeldes
- Reduktion der Lärmimmissionen
- Kostengünstige und rasche Umsetzung
- Konzentration des Verkehrs auf das übergeordnete Verkehrsnetz

MASSNAHMEN

- Ausscheidung von verkehrsberuhigten Zellen
- Flächenhafte Einführung von Tempo 30 (freiwillig) in Wohnquartieren
- Kontrolle der Wirkung durch periodische Tempomessungen

Massnahmentitel Verkehrsberuhigung / freiwillig Tempo-30	Bereich
	GEMEINDESTRASSEN
	Massnahmen Nr.
	G9
	Datum
	7. April 2005

KOSTEN

ca. Fr. 290'000.-

BEMERKUNGEN

- Die Realisierung von verkehrsberuhigenden Massnahmen führt oft zu Kontroversen. Ein frühzeitiger Einbezug der Bevölkerung sowie eine offensive Kommunikation ist daher wichtig.
- Die Realisierung der Massnahmen muss von einer Mehrheit aus dem Quartier getragen werden
- Vergl. Strittmatter Partner AG, Arbeitspapier Tempo-30-Zonen, St. Gallen, 30.9.2004

STAND

- Festlegung Verkehrsrichtplanung

WEITERE SCHRITTE

- Erarbeitung eines flächenhaften Umsetzungskonzeptes
- Wo notwendig, zusätzliche Verkehrsuntersuchungen erstellen
- Realisierung auf Wunsch aus dem betroffenen Quartier

ZUSTÄNDIGKEITEN

Federführung	Gemeinde
weitere Stellen	Kantonspolizei

KOORDINATIONSBEDARF

Massnahmen-titel	GEMEINDESTRASSEN <small>Bereich</small>
Erschliessung Industrie- und Gewerbegebiete	G10 <small>Massnahmen Nr.</small>
	7. April 2005 <small>Datum</small>

Abstimmungsstand	<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung	Umsetzungshorizont	<input type="checkbox"/> kurzfristig
	<input checked="" type="checkbox"/> Zwischenstand		<input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig
	<input type="checkbox"/> Festlegung		<input type="checkbox"/> langfristig

AUSGANGSLAGE

Das Industrie- und Gewerbegebiet von Goldach liegen verteilt auf drei hauptsächliche Standorte im Rietli, in der Blumenegg und im Gebiet Blumenfeld. Deren Erschliessung ist in verschiedener Hinsicht noch nicht optimal:

- Rietli:** Anbindung an die Autobahn über die Rietbergstrasse, die empfindliches Siedlungsgebiet quert.
- Blumenegg:** Instabile, für eine bauliche Entwicklung nur beschränkt genügend ausgebaute Zufahrt.
- Blumenfeld:** Anbindung über die Gemeinde Rorschach. Eine Anbindung an die Sulzstrasse würde zu starkem Mehrverkehr im Zentrum von Goldach führen.

ZIELE

- Die Industriegebiete sollen möglichst direkt an das übergeordnete Strassennetz angebunden werden, ohne dass dazu empfindliches Siedlungsgebiet übermässig tangiert wird.

MASSNAHMEN

Rietli (Zwischenergebnis)

- Bau einer direkten Verbindung des Industriegebietes nach Süden an die Tübacherstrasse.

Blumenegg (Vororientierung)

- Ausbau der bestehenden Zufahrt oder Reduktion des Industrie-Gewerbegebietes auf die heutige Nutzung (Verzicht auf eine bauliche Erweiterung des Standortes). Umnutzung zu einer WG-Zone und Verkleinerung der Zone prüfen. Wendemöglichkeit für LKW mit Anhänger prüfen. Mögliche direkte Anbindung über Südspange.

Blumenfeld (Vororientierung)

- Anbindung Richtung Süden erst mit dem Bau einer allfälligen, neuen Autobahnzufahrt im Gebiet Witen

Massnahmentitel Erschliessung Industrie- und Gewerbegebiete	Bereich
	GEMEINDESTRASSEN
	Massnahmen Nr.
	Datum
	7. April 2005

KOSTEN

Fr. 1'500'000.- (Ausbau Blumeneggstrasse)

BEMERKUNGEN

STAND

- Festlegung Linienführung Industrie Bleichi in Verkehrsrichtplanung
- Zweckmässigkeitsprüfung Autobahnanschluss Witen (Verfahren kant. Tiefbauamt pendent)

WEITERE SCHRITTE

- Information von Tübach
- Projekt ausarbeiten; Fahrbeziehungen Anschluss Tübacherstrasse prüfen.

ZUSTÄNDIGKEITEN

Federführung	Gemeinde
weitere Stellen	Kanton Tiefbauamt

KOORDINATIONSBEDARF

Vergl. V4 (Industrieanbindung Bleichi)

Massnahmentitel	GEMEINDESTRASSEN <small>Bereich</small>
Untereggerstrasse	G11 <small>Massnahmen Nr.</small>
	2. Dezember 2005 <small>Datum</small>

Abstimmungsstand

Vororientierung
 Zwischenstand
 Festlegung

Umsetzungshorizont

kurzfristig
 mittelfristig
 langfristig

AUSGANGSLAGE

Die Untereggerstrasse verfügt ausserhalb des Siedlungsgebietes zwischen der Unterführung der Autobahn bis zur Gemeindegrenze über einen für eine Postautolinie knappen Querschnitt. Ebenfalls verläuft in diesem Bereich eine Querung für Amphibien. Im Rahmen einer Sanierung der Fahrbahn soll das Profil so angepasst werden, dass der Normbegegnungsfall PW/LW bei ortsgerechter und von LW/LW bei reduzierter Geschwindigkeit.

Gleichzeitig mit einer Sanierung sollen fest installierte Querungsmöglichkeiten für Amphibien unter der Fahrbahn geschaffen werden.

ZIELE

- Sicherstellung sicherer Kreuzungsmöglichkeiten für PW und LW (bei reduzierter Geschwindigkeit)
- Schaffung von permanenten Querungsmöglichkeiten für Amphibien
- Keine Beschleunigung der Fahrgeschwindigkeiten durch einen übermässigen Ausbau

MASSNAHMEN

- Berücksichtigung im Rahmen eines grösseren Sanierungsbedarfes

Massnahmentitel	GEMEINDESTRASSEN	Bereich
Untereggerstrasse	G11	Massnahmen Nr.
	2. Dezember 2005	Datum

KOSTEN

BEMERKUNGEN

STAND

WEITERE SCHRITTE

ZUSTÄNDIGKEITEN

Federation	Gemeinde
weitere Stellen	Kantonspolizei

KOORDINATIONSBEDARF

Massnahmentitel	LANGSAMVERKEHR	Bereich
Fuss- und Radwegnetz, generell	L1	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

Abstimmungsstand

Vororientierung
 Zwischenstand
 Festlegung

Umsetzungshorizont

kurzfristig
 mittelfristig
 langfristig

AUSGANGSLAGE

Zahlreiche Wege werden im Nahbereich erledigt. Der Fuss- und Radverkehr hat in den letzten Jahren an Verkehrsanteilen verloren. Das Fuss- und Radwegnetz umfasst neben den separaten Wegen auch das Gemeinde- und Kantonsstrassennetz (Trottoirs).

Eine Aufstellung zeigt, dass zu sämtlichen Schulen Schülerinnen und Schüler aus allen Quartieren kommen. Kinder sind deshalb angewiesen, auch stark befahrene Hauptstrassen sicher queren zu können. Das Fuss- und Radwegnetz ist deshalb stark aus dem Blickfeld der Schulwegsicherung zu betrachten.

Eine starke Hierarchisierung des Wegnetzes führt weniger zum Ziel, als eine flächenhafte Aufwertung, da insbesondere Fussgänger den kürzesten Weg wählen, auch wenn dieser neben einer Hauptroute durchführt.

Es besteht ein übergeordnetes kantonales Wanderwegnetz und Velowegnetz mit wichtigen Funktionen im Bereich des Freizeitverkehrs. Für die täglichen Besorgungen im Alltag ist aber das innerörtliche Fuss- und Velowegnetz entscheidender.

ZIELE

- Erhöhung des Anteils des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr
- Attraktives, dichtes und sicheres Fuss- und Radwegnetz
- Attraktives Umfeld insbesondere an Orten mit grösserem Publikumsverkehr

MASSNAHMEN

- Sämtliche Massnahmen auf dem Strassennetz sind jeweils aus dem Blickwinkel des Langsamverkehrs besonders zu überprüfen.
- Ergänzung des Fuss- und Radwegnetzes
- Sanierung von einzelnen Gefahrenstellen
- Flächenhafte Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren
- Verbesserung der Überquerbarkeit von Hauptstrassen
- Aufwertung des Umfeldes im Ortszentrum
- Bei Einbahnregelung generell mit Velogegenverkehr

Massnahmentitel	LANGSAMVERKEHR	Bereich
Fuss- und Radwegnetz, generell	L1	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

KOSTEN

Total ca. 1'000'000.- (Vergl. folgende Massnahmenblätter)

BEMERKUNGEN

STAND

- Festlegung des Netzes im Plan
- Massnahmenkatalog

WEITERE SCHRITTE

- Schrittweise Umsetzung gem. Massnahmenkatalog
- (- Allfällige Verfeinerung und Vertiefung der Planung)

ZUSTÄNDIGKEITEN

Federführung	Gemeinde
weitere Stellen	Kant. Tiefbauamt (Kantonsstrassen) Fachstelle Fuss- und Wanderwege

KOORDINATIONSBEDARF

- Vergl. Massnahmenblätter K: Kantonsstrassen
- Vergl. Massnahmenblätter G: Gemeindestrassen

Massnahmentitel	LANGSAMVERKEHR	Bereich
Neue Fusswegverbindungen	L2	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

Abstimmungsstand

Vororientierung
 Zwischenstand
 Festlegung

Umsetzungshorizont

kurzfristig
 mittelfristig
 langfristig

AUSGANGSLAGE

Ein engmaschiges Fusswegnetz kommt den Bedürfnissen der Fussgängerinnen und Fussgänger entgegen. Sackgassen führen zu unbeliebten Umwegen. Attraktiv sind Wegverbindungen abseits stark befahrener Hauptstrassen.

ZIELE

- Erhöhung des Anteils des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr
- Attraktives, dichtes und sicheres Fuss- und Radwegnetz

MASSNAHMEN

Folgende Wegverbindungen werden ins Netz aufgenommen:

- Wanderwegverbindung entlang der Goldach von der Badi bis zur Tübacherstrasse
- Wanderwegverbindung entlang der Goldach Bruggmühle - Blumenhalde
- Fusswegverbindung Libellenstrasse - Thannstrasse
- Fusswegverbindung Thannstrasse - Weinhaldenstrasse (im Rahmen der Überbauung)
- Fusswegverbindung Seewydenstrasse - Seeheimstrasse
- Fusswegverbindung Fliederstrasse - Ochsenartenweg
- Fusswegverbindung Gallusstrasse - Breitenweg
- Fuss- und Radwegverbindung Froheim - Sulzstrasse / Bahnhof - Sulzstrasse
- Verlängerung des separaten Fuss- und Radweges entlang Sulzstrasse bis Gemeindegrenze

Massnahmentitel	LANGSAMVERKEHR	Bereich
Neue Fusswegverbindungen	L2	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

KOSTEN

ca. Fr. 300'000.-

BEMERKUNGEN

- Die meisten Fusswegverbindungen dienen auch als Velowegverbindungen - und umgekehrt.

STAND

- Aufnahme in Verkehrsrichtplanung

WEITERE SCHRITTE

- Sicherung der Wegrechte
- Erstellung von Projekten (Wartegg-Bahnhof in 1. Priorität)
- Ergänzung des Strassenplanes

ZUSTÄNDIGKEITEN

Federführung	Gemeinde
weitere Stellen	Private Grundeigentümer

KOORDINATIONSBEDARF

Vergl. L5: Neue Velowegverbindungen

Massnahmentitel	LANGSAMVERKEHR	Bereich
Gefahrenstellen Fusswegnetz	L3	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

Abstimmungsstand

Vororientierung
 Zwischenstand
 Festlegung

Umsetzungshorizont

kurzfristig
 mittelfristig
 langfristig

AUSGANGSLAGE

Kinder und ältere Personen sind überdurchschnittlich oft zu Fuss unterwegs. Sie sind auch besonders gefährdet im Verkehr. In der örtlichen Auswertung der Unfälle der letzten fünf Jahre sind Fussgänger-Unfälle auf der Hauptstrasse und dem Dorfplatz (7 Unfälle) sowie dem westlichen Teil der St. Gallerstrasse (3 Unfälle) und auch auf der Seestrasse (1 Unfall) verzeichnet.

ZIELE

- Förderung des Fussverkehrs
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

MASSNAHMEN

Sanierung der folgenden Gefahrenstellen:

- Seestrasse: Konflikte zwischen Fussgängern, Radfahrern und Skatingfahrern in besucherreichen Zeiten / Querungen der Seestrasse und Schranke
- Stelzenrebenweg und Bachfeldstrasse: Konflikt mit Mofas
- Enge Bereiche östliche St. Gallerstrasse
- Einmündung Klosterstrasse / Blumenstrasse fehlender Fussgängerschutz
- Tübacherstrasse, Fussgängerübergang beim Warteggweg
- Hauptstrasse / Bahnhofplatz / Dorfplatz
- Engnisse im Bereich Dammweg und Neumühlestrasse
- Sulzstrasse: Velos auf dem Trottoir / Überquerung zur Appenzellerstrasse
- Querung Bruggmühlestrasse durch Warteggweg

Massnahmentitel	LANGSAMVERKEHR	Bereich
Gefahrenstellen Fusswegnetz	L3	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

KOSTEN

ca. Fr. 150'000.-

BEMERKUNGEN

STAND

- Aufnahme der Gefahrenstellen

WEITERE SCHRITTE

- örtliche Überprüfung und Lösungsvorschläge zu den bezeichneten Situationen im Rahmen der weiteren Bearbeitung der Verkehrsrichtplanung

ZUSTÄNDIGKEITEN

Federführung	Verkehrsplaner
weitere Stellen	Gemeinde
	Schulgemeinde

KOORDINATIONSBEDARF

- Vergl. L6 Gefahrenstelle Radverkehr

Massnahmentitel	LANGSAMVERKEHR	Bereich
Wegweisung Fusswegnetz	L4	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

Abstimmungsstand

Vororientierung
 Zwischenstand
 Festlegung

Umsetzungshorizont

kurzfristig
 mittelfristig
 langfristig

AUSGANGSLAGE

Das Wanderwegnetz ist mit Schildern bezeichnet, ansonsten fehlt eine nach einheitlichen Kriterien erstellte Wegweisung für Fussgänger.

ZIELE

- Förderung des Fussverkehrs

MASSNAHMEN

- Erstellung einer auf die Bedürfnisse der Fussgänger abgestimmte Wegweisung
- Einheitliches Signalisationskonzept für die ganze «Stadt am See»

Massnahmentitel	LANGSAMVERKEHR	Bereich
Wegweisung Fusswegnetz	L4	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

KOSTEN

ca. Fr. 100'000.-

BEMERKUNGEN

- Allenfalls in Zusammenarbeit mit den Gemeinden Rorschach und Rorschacherberg

STAND

WEITERE SCHRITTE

- Erstellung eines Wegweisungskonzeptes für Goldach mit Angaben über Standorte der Tafeln, wichtige Ziele, Wegzeiten

ZUSTÄNDIGKEITEN

Federführung	Gemeinde
weitere Stellen	

KOORDINATIONSBEDARF

Massnahmentitel	LANGSAMVERKEHR	Bereich
Neue Radwegverbindungen	L5	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

Abstimmungsstand

Vororientierung
 Zwischenstand
 Festlegung

Umsetzungshorizont

kurzfristig
 mittelfristig
 langfristig

AUSGANGSLAGE

Auf dem kantonalen Radwegnetz-Plan sind bereits einige geplante Verbindungen auf Gemeindegebiet von Goldach bezeichnet. Es besteht ein Projekt zur Realisierung eines Fuss- und Radweges entlang der Sulzstrasse bis zur Gemeindegrenze Rorschacherberg.

ZIELE

- Förderung des Radverkehrs
- Verbesserung der Verkehrssicherheit

MASSNAHMEN

Folgende neuen Radwegverbindungen werden in den Plan aufgenommen:

- 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 separaten Fuss- und Radweges entlang Sulzstrasse bis Gemeindegrenze

Massnahmentitel	LANGSAMVERKEHR	Bereich
Neue Radwegverbindungen	L5	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

KOSTEN

ca. Fr. 150'000.-

BEMERKUNGEN

STAND

- Aufnahme im kant. Radwegplan
- Aufnahme im kommunalen Verkehrsrichtplan
- Strassenprojekt Fuss- und Radweg Sulzstrasse

WEITERE SCHRITTE

- Erstellung der entsprechenden Projekte
- Landerwerb
- Auflage und Ausschreibung des Fuss- und Radweges entlang der Sulzstrasse

ZUSTÄNDIGKEITEN

Federführung	Gemeinde
weitere Stellen	Kant. Fachstelle Fuss- und Radwege

KOORDINATIONSBEDARF

- Vergl. L2: neue Fusswegverbindungen

Massnahmentitel	LANGSAMVERKEHR	Bereich
Gefahrenstellen Velowegnetz	L6	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

Abstimmungsstand

Vororientierung
 Zwischenstand
 Festlegung

Umsetzungshorizont

kurzfristig
 mittelfristig
 langfristig

AUSGANGSLAGE

Velofahrende sind recht schnell unterwegs, aber nicht durch eine Karrosse geschützt. Daher sind sie bei Unfällen stark gefährdet. Entlang stark befahrener Strassen weichen Velofahrer oft auf das Trottoir aus, was zu Konflikten mit dem Fussverkehr führt. An verschiedenen Stellen fehlt auf dem Strassennetz der Platz, um für Velofahrer separate Spuren vorzusehen.

ZIELE

- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Förderung des Veloverkehrs

MASSNAHMEN

Generelle Verbesserungen für Radfahrer entlang der Kantonsstrassen.

Sanierung der folgenden Gefahrenstellen:

- Engnis Warteggweg
- Künzlerpass
- Velowegübergang an der Bruggmühlestrasse
- Engnis Neumühlestrasse (Schulhaus-Ochsen)
- Anfang des Radweges Sulzstrasse
- Bahnübergang Dorfplatz

Massnahmentitel	LANGSAMVERKEHR	Bereich
Gefahrenstellen Velowegnetz	L6	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

KOSTEN

ca. Fr. 150'000.-

BEMERKUNGEN

STAND

- Aufnahme der Gefahrenstellen

WEITERE SCHRITTE

- örtliche Überprüfung und Lösungsvorschläge zu den bezeichneten Situationen im Rahmen der weiteren Bearbeitung der Verkehrsrichtplanung
- kurzfristige Verbesserungen über Markierungen anstreben

ZUSTÄNDIGKEITEN

Federführung	Gemeinde
weitere Stellen	Kanton

KOORDINATIONSBEDARF

- Vergl. L3 Gefahrenstelle Fussverkehr

Massnahmentitel	LANGSAMVERKEHR	Bereich
Veloabstellplätze	L7	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

Abstimmungsstand	<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung	Umsetzungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig
	<input type="checkbox"/> Zwischenstand		<input type="checkbox"/> mittelfristig
	<input type="checkbox"/> Festlegung		<input type="checkbox"/> langfristig

AUSGANGSLAGE

Zu einem attraktiven Velowegnetz gehören auch entsprechende Abstellanlagen. Velos sind oftmals Vandalenakten ausgesetzt oder werden gestohlen. Zudem ist der Sitz der Witterung ausgesetzt. Viele verwenden für den Weg zum Bahnhof ein nicht mehr ganz fahrtüchtiges "Bahnhofsvelo".

Oft fehlen in Mehrfamilienhäusern eine genügende Anzahl von Veloabstellplätzen. Während im Baureglement der Gemeinde eine Mindestzahl für die Berechnung der Parkplätze vorgeschrieben ist, fehlen entsprechende Vorschriften für Velos.

Folgende Voraussetzungen sind bei der Planung von Veloabstellanlagen zu beachten:

- Treppenfrier Zugang
- Anordnung nahe am Eingang
- gedeckt und mit Sicherheitseinrichtungen
- gut einsehbar und hell / freundlich
- evtl. Schliessfächer für Velohelme und Regenschutz

ZIELE

- Förderung des Veloverkehrs
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

MASSNAHMEN

- Aufnahme einer Vorschrift über die Mindestanzahl und Anordnung von Veloabstellplätzen bei Mehrfamilienhäusern (Richtwert: 1 Veloabstellplatz / Zimmer), Arbeitsplätzen und Verwaltung in das Baureglement aufnehmen
- Neue resp. verbesserte Veloabstellplätze bei der Migros
- Integration von Veloabstellplätzen im Rahmen der Neugestaltung der Hauptstrasse
- Sicherheitseinrichtungen für Velos beim Bahnhof
- Die Einrichtung gedeckter Veloabstellplätze bei den Bushaltestellen Kronenplatz, Sonnenhalde und TZM-Kellen wird angestrebt
- Verlegung der Veloständer beim Schulhaus Rosenacker (um die Velofahrer aus dem Oberdorf auf die Achse Warteggweg zu leiten)

Massnahmentitel	LANGSAMVERKEHR	Bereich
Veloabstellplätze	L7	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

KOSTEN

ca. Fr. 150'000.-

BEMERKUNGEN

STAND

Aufnahme in Verkehrsrichtplanung

WEITERE SCHRITTE

- Gespräch mit Grundeigentümer (Migros)
- Projektierung der Anlagen beim Bahnhof

ZUSTÄNDIGKEITEN

Federführung	Gemeinde
weitere Stellen	SBB
	Migros

KOORDINATIONSBEDARF

- Vergl. G2: Hauptstrasse
- Vergl. G3: Dorfplatz / Bahnhofplatz

Massnahmentitel	LANGSAMVERKEHR	Bereich
Schulwegsicherheit	L8	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

Abstimmungsstand

Vororientierung
 Zwischenstand
 Festlegung

Umsetzungshorizont

kurzfristig
 mittelfristig
 langfristig

AUSGANGSLAGE

Was für Fussgänger und Radfahrer im Allgemeinen zutrifft, nämlich deren erhöhte Gefährdung, gilt für Kinder im Speziellen. Diese sind entweder aufgrund der eingeschränkten Beweglichkeit und/oder reduzierten Aufnahmefähigkeit durch einen hektischen Verkehr speziell gefährdet. Aufgrund fehlender Alternativen sind Schüler besonders auf fussverkehrsgerechte Siedlungen angewiesen. Bezüglich der Anforderungen und Verhaltensweisen kann auf die vorhergehenden Abschnitte «Fussgänger» und «Veloverkehr» verwiesen werden.

Die Analyse der goldacher Schulwege zeigt, dass die einzelnen Schulen jeweils nicht fest zugewiesene Quartiere, sondern faktisch die ganze Gemeinde als Einzugsgebiet haben. Die Überlagerung der verschiedenen Schulwege führt damit zu einem engen Netz von Fuss- und Radverbindungen, die sich im Nahbereich der einzelnen Schulen entsprechend konzentrieren. Die Relevanz des Schulverkehrs ist damit vor allem im unmittelbaren Nahbereich der Schulen besonders gross.

ZIELE

- Gleichmässigen Verkehrsablauf auf situationsgerechtem Geschwindigkeitsniveau fördern
- Strassen mit Bezug auf den Menschen und das bauliche und landschaftliche Umfeld (Gebietstyp, Art und Mass der Umfeldnutzungen, strassen-räumliche Situation) gestalten.
- Strassen so gestalten, dass angepasstes Verkehrsverhalten resultiert und aus Fehlverhalten resultierende Gefährdungen möglichst ausgeschlossen, bzw. minimiert werden.

MASSNAHMEN

- analog den Massnahmenblättern zum übrigen Langsamverkehr, zu Tempo 30 und zu den Begegnungszonen
- höhere Umsetzungspriorität im Nahbereich der Schulen

Massnahmentitel	LANGSAMVERKEHR	Bereich
Schulwegsicherheit	L8	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

KOSTEN

in den Kosten zu den Kantons- und Gemeindestrassen sowie Langsamverkehr enthalten

BEMERKUNGEN

STAND

Aufnahme in Verkehrsrichtplanung

WEITERE SCHRITTE

ZUSTÄNDIGKEITEN

Federführung	Gemeinde (Gemeindestrassen)
	Kanton (Kantonsstrassen)
weitere Stellen	Schulen
	Polizei

KOORDINATIONSBEDARF

Massnahmentitel	LANGSAMVERKEHR	Bereich
Behindertengerechtigkeit der Verkehrswege	L9	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

Abstimmungsstand

Vororientierung

Zwischenstand

Festlegung

Umsetzungshorizont

kurzfristig

mittelfristig

langfristig

AUSGANGSLAGE

Unter dem Oberbegriff der behindertengerechten Gestaltung sind alle Massnahmen zusammengefasst, welche die komfortable und gefahrlose Verkehrsteilnahme für Menschen gewährleisten, die aufgrund des Alters oder körperlicher/geistiger Einschränkungen handicapiert sind. Alleine als demographischen Gründen (höhere Lebenserwartung und Überalterung) kommt einer behinderten- oder altersgerechten Gestaltung des Verkehrsraumes eine strategische Bedeutung zu.

ZIELE

- Strassen so gestalten, dass angepasstes Verkehrsverhalten resultiert und aus Fehlverhalten resultierende Gefährdungen möglichst ausgeschlossen, bzw. minimiert werden.
- Strassenraum konsequent behindertengerecht gestalten

MASSNAHMEN

- Schweizer Norm 521 500 für behindertengerechtes Bauen konsequent anwenden
- Ausstattung des Strassenraumes mit ausreichenden Sitzmöglichkeiten
- Grünphasen von Lichtsignalen auf «langsame» Fussgänger ausrichten
- Bei Fussgängerstreifen Absenkung Trottoir ausführen
- Bei öffentlich zugänglichen Parkplätzen Behindertenparkfelder erstellen

Im Übrigen gelten die Hinweise zur Schulwegsicherheit und zum Fussverkehr sinngemäss.

Massnahmentitel Behindertengerechtigkeit der Verkehrswege	LANGSAMVERKEHR	Bereich
	L9	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

KOSTEN

in den Kosten zu den Kantons- und Gemeindestrassen sowie Langsamverkehr enthalten

BEMERKUNGEN

STAND

Aufnahme in Verkehrsrichtplanung

WEITERE SCHRITTE

- Analyse des Strassenraumes mit Unterstützung von procap und Prioritätenplan erstellen

ZUSTÄNDIGKEITEN

Federführung	Gemeinde (Gemeindestrassen)
	Kanton (Kantonsstrassen)
weitere Stellen	procap
	Polizei

KOORDINATIONSBEDARF

Massnahmentitel	ÖFFENTLICHER VERKEHR Bereich
Öffentlicher Verkehr generell	ÖV ₁ Massnahmen Nr.
	7. April 2005 Datum

Abstimmungsstand	<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung	Umsetzungshorizont	<input type="checkbox"/> kurzfristig
	<input type="checkbox"/> Zwischenstand		<input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig
	<input type="checkbox"/> Festlegung		<input type="checkbox"/> langfristig

AUSGANGSLAGE

Goldach ist einerseits über die S-Bahn mit jeweils zwei Verbindungen pro Stunde in Richtung Rorschach und St. Gallen verbunden. Die S-Bahn bildet das Rückgrat der ÖV-Erschliessung in der Agglomeration. Im Rahmen der Angebotsplanung zur S-Bahn St. Gallen ist eine dritte Linie auf der Strecke zwischen St. Gallen und Heerbrugg in Diskussion.

Die Agglomeration Rorschach ist mit Postautos erschlossen. Das Angebot wurde mit der neuen Haltestelle in Rorschach ausgebaut. Die Postautolinien haben den Charakter von Regionalbuslinien und stellen die Verbindungen in die Region her. Für die interne Feinerschliessung innerhalb der Agglomeration sind sie aber eher ungeeignet. Die Qualität der öffentlichen Verkehrserschliessung in der Gemeinde Goldach entspricht im Umkreis des Bahnhofes einer Angebotsqualität "C". In weiten Teilen des Siedlungsgebietes besteht eine Angebotsqualität "D". Etliche Wohn- und Arbeitsplatzgebiete sind mit dem öffentlichen Verkehr nicht erschlossen. Der öffentliche Verkehr hat gegenüber dem motorisierten Individualverkehr Marktanteile verloren.

ZIELE

- Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr ist zu erhöhen
- Angebotsqualität C im gesamten Zentrum der Gde. Goldach
(Angebotsqualität C: Max. 300 m zu einer Haltestelle mit Halbstundentakt Bahnlinie oder Viertelstundentakt Regionalbus / 10 Minutentakt Ortsbus)
- Angebotsqualität D im gesamten Siedlungsgebiet
(Angebotsqualität D: Max. 300 m zu einer Haltestelle mit Stundentakt Bahnlinie oder Halbstundentakt Regionalbus / Ortsbus)

MASSNAHMEN

- Abstimmung von Siedlungspolitik und öffentlicher Verkehrserschliessung
- Verbesserung des ÖV-Angebotes insbesondere im nördlichen Dorfteil
- Attraktiver Auftritt

Massnahmentitel	ÖFFENTLICHER VERKEHR	Bereich
Öffentlicher Verkehr generell	ÖV1	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

KOSTEN

BEMERKUNGEN

- Siehe: Plan Angebotsqualität ÖV im Anhang

STAND

- Festlegung Verkehrsrichtplanung

WEITERE SCHRITTE

- Umsetzung gem. nachfolgenden Massnahmenblättern

ZUSTÄNDIGKEITEN

Federführung	Region Rorschach-Bodensee
weitere Stellen	Volkswirtschaftsdepartement
	Verkehrsbetriebe
	Gemeinden in der Region

KOORDINATIONSBEDARF

- Planung S-Bahn St. Gallen

Massnahmentitel	ÖFFENTLICHER VERKEHR Bereich
Busangebot	ÖV ₂ Massnahmen Nr.
	2. Dezember 2005 Datum

Abstimmungsstand

Vororientierung Zwischenstand Festlegung

Umsetzungshorizont

kurzfristig mittelfristig langfristig

AUSGANGSLAGE

Es bestehen folgende regionale Buslinien:

- 880.24 Rorschach-Goldach-St. Gallen (Direktkurse) Linie 41; 12 Kurspaare; nur an Pendlerzeiten
- 880.24 Rorschacherberg-Goldach-St. Gallen (Direktk.) Linie 42; 3 Kursp.; nur an Pendlerzeiten
- 880.25 Rorschach-Goldach-Untereggen-St.Gallen Linie 43; 25 Kurspaare (Halbstundentakt)
- 880.30: Rorschach-Goldach: 6 Kurspaare
- 880.40 Rorschach-Goldach-Tübach-Horn-Steinach-Arbon: 6 Kurspaare

Die Verbindung nach Tübach-Arbon ist mit dem Neubau der Bahnhaltestelle Steinach gefährdet. Es besteht eine ungenügende Abdeckung eines Teils des Zentrums sowie einzelner Wohn- und Arbeitsplatzgebiete. Zudem fehlen Verbindungen im Nahbereich.

Gemäss Pendlerstatistik kann der öffentliche Verkehr insbesondere in Richtung St. Gallen einen erheblichen Verkehrsanteil von ca. 40 Prozent abdecken, während der ÖV im Verkehr mit Rorschach, Arbon oder Rorschacherberg eine eher untergeordnete Bedeutung aufweist.

Hinsichtlich Betrieb sind die Behinderungen des öffentlichen Verkehrs durch den Individualverkehr auf der St. Gallerstrasse zunehmend problematisch. Insbesondere die langen Staus Richtung Goldach zwischen Autobahnanschluss Meggenhus und Verzweigung Bruggmühlestrasse.

ZIELE

- Vergl. ÖV₁

MASSNAHMEN

- Durchmesserlinie von Goldach zum Bahnhof Rorschach mit Anbindung an Schnellzugshalte prüfen
- Die Realisierung eines Agglomerationsbusses im Sinne eines Ortsbussystems für die Agglomeration Rorschach ist zu prüfen. Bisherige Schulbusangebote können durch Ortsbussystem ersetzt werden
- Taktverdichtung in Richtung St. Gallen im Rahmen der Regionalplanung prüfen
- Möglichkeit zur Busbevorzugung auf der St. Gallerstrasse im Sinne eines Staumanagement prüfen.

Massnahmentitel Busangebot	ÖFFENTLICHER VERKEHR	Bereich
	ÖV2	Massnahmen Nr.
	2. Dezember 2005	Datum

KOSTEN

vgl. «Machbarkeitsstudie Stadtbuskonzept» Regio Rorschach-Bodensee

BEMERKUNGEN

vgl. «Machbarkeitsstudie Stadtbuskonzept» Regio Rorschach-Bodensee

STAND

- Machbarkeitsstudie als Entscheidungsgrundlage für die Planung eines Versuchsbetriebes

WEITERE SCHRITTE

- Motivation der Gemeinden Rorschach und Rorschacherberg
- Eingabe an die Regio Rorschach-Bodensee

ZUSTÄNDIGKEITEN

Federation	Regio Rorschach-Bodensee
weitere Stellen	Volkswirtschaftsdepartement Verkehrsbetriebe Gemeinden in der Region

KOORDINATIONSBEDARF

- Planung S-Bahn St. Gallen

Massnahmentitel	ÖFFENTLICHER VERKEHR <small>Bereich</small>
Haltestellen des öffentlichen Verkehrs	ÖV₃ <small>Massnahmen Nr.</small>
	2. Dezember 2005 <small>Datum</small>

Abstimmungsstand

Vororientierung
 Zwischenstand
 Festlegung

Umsetzungshorizont

kurzfristig
 mittelfristig
 langfristig

AUSGANGSLAGE

Der Bahnhof und die Bushaltestellen dienen als Zugang zum öffentlichen Verkehr und bilden gleichzeitig eine Visitenkarte für die Verkehrsbetriebe wie auch für die Gemeinde. Bahnhof, Kirche und Rathaus sind wichtige ortsbauliche Merkmale.

Mit dem vorgesehenen Bau des zweiten Geleises (2005/06) sind im Bereich des Bahnhofes Umbauten in Sicht. Allerdings ist derzeit noch offen, was die SBB als Grundeigentümerin plant. Im Rahmen des Ideenwettbewerbes Bahnhofplatz - Hauptstrasse sind erste Überbauungs- und Gestaltungsvorschläge eingegangen und bewertet worden.

Eine neue Bahn-Haltestelle im Rietli ist derzeit nicht aktuell, da eine neue Haltestelle in Steinach realisiert wird. Bei einem neuen Angebotskonzept zwischen St. Gallen und Chur und der S-Bahn St. Gallen kann eine Haltestelle Goldach-Rietli neu beurteilt werden.

Es ist vorgesehen, die Bushaltestelle bei der Post neu auf der Hauptstrasse anzuordnen. Dadurch können zeitraubende Wendemanöver vermieden werden.

ZIELE

- Stärkung des öffentlichen Verkehrs
- Optimale Verknüpfung zwischen den verschiedenen Verkehrsarten
- bessere Anbindung im nördlichen Dorfteil

MASSNAHMEN

- Umgestaltung des Bahnhofgebietes gem. Wettbewerbskonzept und Empfehlungen des Preisgerichtes
- Einheitlicher Auftritt der Bushaltestellen in der Gemeinde als Teil eines neuzeitlichen Auftritts des öffentlichen Verkehrs schaffen mit Wetterschutz, Sitzgelegenheiten, gut lesbaren Fahrplänen, evtl. elektronischer Fahrgastinformation sowie teilw. mit Veloabstellplätzen (Evtl. im Rahmen eines vorgeschlagenen Agglomerationsbuses einheitlicher regionaler Auftritt)
- Realisierung einer Haltestelle im Rietli weiter verfolgen.
- Haltestelle Sulzstrasse aufwerten

Massnahmentitel	ÖFFENTLICHER VERKEHR	Bereich
Haltestellen des öffentlichen Verkehrs	ÖV3	Massnahmen Nr.
	2. Dezember 2005	Datum

KOSTEN

Kosten Bahnhofsplatz im Massnahmenblatt G3 enthalten

BEMERKUNGEN

- Bei einem neuen Angebotskonzept zwischen St. Gallen und Chur und der S-Bahn St. Gallen kann eine Haltestelle Goldach Rietli neu beurteilt werden. (Bemerkung AÖV)

STAND

- Wettbewerbsarbeit (Vorprojekt)

WEITERE SCHRITTE

- Gemeinsame Projektorganisation SBB / Gemeinde für Umsetzung der Planung am Bahnhof schaffen
- Anforderungsprofil und Gestaltungsvorschlag für Bushaltestellen erarbeiten

ZUSTÄNDIGKEITEN

Federführung	SBB (Bahnhaltstellen)
	Gemeinde (Bushaltstellen)
weitere Stellen	Gemeinde (Bahnhaltstellen)
	Geschäftsstelle Ostwind
	Amt für öffentlicher Verkehr

KOORDINATIONSBEDARF

- Ausbau Doppelspur Rorschach - St. Gallen
- Vergl. V3.3: Südumfahrung - flankierende Massnahmen
- Vergl. G3 Dorfplatz / Bahnhofplatz
- Planung S-Bahn St. Gallen (Bemerkung AÖV)

Massnahmentitel	ÖFFENTLICHER VERKEHR <small>Bereich</small>
Anschlussgeleise	ÖV4 <small>Massnahmen Nr.</small>
	2. Dezember 2005 <small>Datum</small>

Abstimmungsstand

Vororientierung
 Zwischenstand
 Festlegung

Umsetzungshorizont

kurzfristig
 mittelfristig
 langfristig

AUSGANGSLAGE

Gemäss kantonalem Richtplan ist in den Gebieten Rietli und Blumenfeld die Neu- und Zusatzerschliessung mit Anschlussgeleisen zu fördern. Im Gebiet Unteres Äueli ist dies zu prüfen. Auch wenn im Moment kein Bedarf für solche Industriegeleise erforderlich erscheint, sollen eine solche Erschliessung als Option erhalten bleiben.

ZIELE

Möglichkeit einer Erschliessung mit Anschlussgeleisen im Rahmen der baulichen Entwicklung dieser Areale prüfen und zumindest als Option für künftige Bedürfnisse offen halten.

MASSNAHMEN

Im Rahmen der Erschliessungs- und Bebauungsplanung die Erschliessung mit Anschlussgeleisen konzeptionell prüfen und nach Bedarf über Sondernutzungspläne oder über Verträge rechtlich sichern.

Massnahmentitel	ÖFFENTLICHER VERKEHR	Bereich
Anschlussgeleise	ÖV4	Massnahmen Nr.
	2. Dezember 2005	Datum

KOSTEN

BEMERKUNGEN

vgl. Kantonaler Richtplan, Koordinationsblatt IV 35

STAND

WEITERE SCHRITTE

ZUSTÄNDIGKEITEN

weitere Stellen	Federführung
-----------------	--------------

KOORDINATIONSBEDARF

Massnahmentitel	RUHENDER VERKEHR	Bereich
Parkplatzangebot	R1	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

Abstimmungsstand

Vororientierung
 Zwischenstand
 Festlegung

Umsetzungshorizont

kurzfristig
 mittelfristig
 langfristig

AUSGANGSLAGE

Es bestehen verschiedene öffentlich zugängliche Parkplatzanlagen innerhalb und ausserhalb des Zentrumsbereiches. Eine Vergrösserung des Parkplatzangebotes auf öffentlichem Grund steht derzeit nicht zur Diskussion.

Die Verfügbarkeit von Parkplätzen ist ein wichtiges Kriterium bei der Verkehrsmittelwahl.

Die Verfügbarkeit einzelner Parkplätze kann mit einer Bewirtschaftung beeinflusst werden.

In verschiedenen Wohngebieten aus den 40-er bis 60-er Jahren besteht ein knappes Parkplatzangebot. Die Anwohner weichen auf den öffentlichen Strassenraum aus.

ZIELE

- Erhaltung des bestehenden Angebotes.
- Erhaltung der Zugänglichkeit für sämtliche Verkehrsteilnehmer
- Begrenzung des Verkehrswachstums

MASSNAHMEN

- Bei allfälligen örtlichen und zeitlichen Engpässen wird mit Mitteln der Parkplatzbewirtschaftung die Verfügbarkeit wieder hergestellt.
- Bei allfälligen neuen Nutzungen ist ein ausreichendes Angebot zu realisieren, wobei jedoch auf eine zurückhaltende Anzahl hingewirkt wird.
- Die Anordnung von gemeinschaftlichen Quartier-Parkinganlagen in Wohnquartieren wird - wenn notwendig - geprüft.
- Ordnung der Parkierung im Quartier durch eingezeichnete Parkfelder insbesondere zusammen mit der Einführung von freiwillig Tempo 30

Massnahmentitel	RUHENDER VERKEHR	Bereich
Parkplatzangebot	R1	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

KOSTEN

BEMERKUNGEN

- Zentrale (Quartier-) Parkanlagen lassen sich finanziell nur dann realisieren, wenn gleichzeitig die Parkplätze in der Umgebung monetär bewirtschaftet werden und die Zahl der oberirdischen Plätze abgebaut wird.

STAND

- Projektidee

WEITERE SCHRITTE

- Erhebung des Parkplatzbedarfes und der Nachfrage in Wohnquartieren mit zu knappem Parkplatzangebot und allenfalls Koordination / Unterstützung bei privaten Bemühungen für ein Quartier-Parking.

ZUSTÄNDIGKEITEN

Federführung	Private Grundeigentümer
weitere Stellen	Gemeinde

KOORDINATIONSBEDARF

- Vergleich: R 2: Parkplatzbewirtschaftung

Massnahmentitel	RUHENDER VERKEHR	Bereich
Parkplatzbewirtschaftung	R2	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

Abstimmungsstand

Vororientierung
 Zwischenstand
 Festlegung

Umsetzungshorizont

kurzfristig
 mittelfristig
 langfristig

AUSGANGSLAGE

Im Zentrumsbereich bestehen unübersichtliche Verhältnisse - teilw. werden Vorplätze verstellt. In verschiedenen Wohngebieten bestehen Schwierigkeiten mit parkierten Fahrzeugen im Strassenraum. Dies betrifft insbesondere folgende Strassen:

- Pestallozzi-, Quellen- und Grünaustrasse
- Staudenackerstrasse
- Tannstrasse

Es bestehen verschiedene Möglichkeiten für eine Regelung bei einzelnen Strassenzügen:

- Einzeichnung von einzelnen Parkfeldern im Strassenraum (führt zu "Ordnung")
- Verfügung von Parkverboten
- Einführung von blauen Zonen mit Anwohnerparkkarten (Erhöht Erhältlichkeit der Parkplätze)
- Monetäre Bewirtschaftung: (Erhöht Umlauf der einzelnen Felder; Verursachergerechtigkeit)
- Erstellung von zentralen (Quartier-) Parkinganlagen zur Entlastung der Strassenräume

ZIELE

- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Erhaltung der Zugänglichkeit der Zufahrten
- Verbesserung der Verfügbarkeit der Parkplätze
- Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsarten

MASSNAHMEN

- Die Parkzeit der Zentrumsplätze wird einheitlich auf 3 h festgelegt. Bei auftretenden Kapazitätsproblemen wird die blaue Zone/monetäre Bewirtschaftung neu geprüft
- Wo nötig, werden Parkfelder auf den Strassen eingezeichnet
- Durchsetzung der Parkzeitbeschränkung

Massnahmentitel	RUHENDER VERKEHR	Bereich
Parkplatzbewirtschaftung	R2	Massnahmen Nr.
	7. April 2005	Datum

KOSTEN

BEMERKUNGEN

- Die Parkplätze im Strassenraum üben - insbesondere bei einer versetzten Anordnung - eine verkehrsberuhigende Wirkung aus.

STAND

- Aufnahme Verkehrsrichtplanung

WEITERE SCHRITTE

- Gespräch mit Gewerbevertretern (im Zentrum)
- Erarbeitung eines Parkplatzreglementes
- Überprüfung der einzelnen Strassenzüge im Rahmen der Erarbeitung von Tempo-30-Zonen.

ZUSTÄNDIGKEITEN

Federführung	Gemeinde
weitere Stellen	Anwohner
	Gewerbe
	Polizei

KOORDINATIONSBEDARF

- G2: Hauptstrasse
- G8: Verkehrsberuhigung / Tempo-30-Zonen
- R1: Parkplatzangebot

Impressum

Gemeinde Goldach SG

Revision der Verkehrsrichtplanung

Massnahmen

Projektleitung:

Armin Meier-Uffer

dipl. Ing. FH SIA Raumplaner FSU

dipl. Wirtschaftsingenieur FH

Planer Reg. A

Leitende Sachbearbeitung:

Andreas Bernhardsgrütter

dipl. Siedlungsplaner HTL FSU

Verkehrsingenieur 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