



GEMEINDE **GOLDACH**

Volksabstimmung vom 17. November 2019

# Gutachten



**zur Urnenabstimmung vom 17. November 2019  
über die Kantonsstrasse zum See**

Obligatorischer Vernehmlassungsbeschluss des Gemeinderates  
im Rahmen der Anhörung nach Art. 35 Strassengesetz



# Inhaltsverzeichnis

<b>1. VERKEHRLICHE AUSGANGSLAGE IN DER REGION RORSCHACH</b>	<b>3</b>
<b>2. AUSWIRKUNGEN DER AKTUELLEN VERKEHRSORGANISATION UND BESCHRIEBENEN AUSGANGSLAGE AUF DIE REGION</b>	<b>4</b>
2.1 Gesamtheitliche Lösungsansätze	4
2.2 Konzept mit neuem Zubringer A1 Region Rorschach	5
<b>3. DAS TECHNISCHE PROJEKT IN KÜRZE – WORUM GEHT ES?</b>	<b>7</b>
3.1 Anschlussbauwerk an das Nationalstrassennetz	7
3.2 Kantonsstrasse zum See	7
3.3 Begleitmassnahmen	13
<b>4. TERMINPLAN</b>	<b>14</b>
4.1 Bundesverfahren	14
4.2 Kantonsverfahren	14
<b>5. KOSTEN</b>	<b>14</b>
5.1 Kostenanteil der Regionsgemeinden	14
5.2 Gesetzliche Regelung bezüglich Mitfinanzierung der Gemeinde Goldach	14
5.3 Beiträge von Bund und Kanton an die Gemeindeanteile	15
5.4 Finanzierung durch die Region	15
<b>6. ANHÖRUNG NACH ART. 35 DES STRASSENGESETZES</b>	<b>16</b>
6.1 Beurteilung – Abstimmungsempfehlung des Gemeinderates	16
<b>7. VERNEHMLASSUNGSBESCHLUSS DES GEMEINDERATES</b>	<b>16</b>
<b>8. ABSTIMMUNGSFRAGE</b>	<b>16</b>

# 1. Verkehrliche Ausgangslage in der Region Rorschach

Die Region Rorschach ist historisch gesehen ein bedeutender Verkehrsknoten, bei welchem die Verkehrsflüsse von und nach St. Gallen, Romanshorn und Rheintal/Vorarlberg zusammentreffen. Aufgrund der Grösse und Bedeutung der Bodenseeregion als Lebens- und Wirtschaftsraum ist das Gebiet auch einem bedeutenden Ziel- und Quellverkehr ausgesetzt. Nicht zuletzt aufgrund der Topografie sind die Hauptverkehrsträger in der Region Rorschach (Bahn, Autobahn, Kantonsstrassen) in West-Ost-Richtung ausgerichtet. Leistungsfähige Netzelemente in Nord-Süd-Richtung, die zu einer wesentlichen Entlastung der heute stark frequentierten Verkehrsachsen und damit zu einer siedlungsverträglichen Verkehrsabwicklung führen, konnten bisher nicht realisiert werden bzw. sind durch die bestehenden Bahnschranken in deren Wirkung eingeschränkt. Zwischen dem Anschluss Meggenhus/Mörschwil und der Ausfahrt Rheineck/Thal/Buriat weist die Autobahn A1 auf einer Länge von rund 11 Kilometern keinen Autobahnanschluss auf. Die Arbeitsplatzgebiete in Rorschach und Goldach sowie die Wohngebiete der ganzen Region sind damit wenig siedlungsverträglich an das übergeordnete Hochleistungsstrassennetz angebunden.

Charakteristisch für die Region ist auch die grosse Trennwirkung der Bahnlinie der SBB zwischen St. Gallen und Rorschach. Diese weist im Abschnitt von Goldach nach Rorschach insgesamt

sechs Bahnübergänge auf. Mit den künftigen Schliesszeiten von 35 bis 40 Minuten pro Stunde werden der Innerortsverkehr und die lokale Erreichbarkeit stark beeinträchtigt. Die geplante Unterführung im Bereich «Bahnhof Rorschach Stadt» sowie die sich in Umsetzung befindende Umfahrungsstrasse im Mühlegut in Goldach (Projekt Zentrumsentwicklung) ermöglichen eine innerstädtische Entlastung und verbesserte Erreichbarkeit. Hinsichtlich des zu erwartenden Verkehrsaufkommens in der Zukunft und unter Berücksichtigung eines massvollen Bevölkerungswachstums genügen sie indessen nicht, um die verkehrlichen Defizite ausreichend zu entschärfen.

Das bestätigt die Verkehrsanalyse, die ein spezialisiertes Ingenieurbüro im Auftrag des Tiefbauamtes des Kantons St. Gallen und der Gemeinde Goldach im Jahr 2019 durchführte.

Die VSS-Normen teilen die Verkehrsqualität in verschiedene Stufen gemäss untenstehender Tabelle ein.

Gestützt auf umfangreiche Verkehrserhebungen ermittelte das Ingenieurbüro die Verkehrsqualitätsstufen für die Knoten Waldeggkreisel, Lichtsignalanlage Bruggmühlestrasse und Kronenkreisel für das Jahr 2030. Dannzumal wird die Umfahrung Mühlegutstrasse in Betrieb sein. In die Überprüfung floss deshalb auch die Kreuzung Mühlegutstrasse/Bruggmühlestrasse ein.

Verkehrsqualitätsstufe	LSA	Kreisel	Vortrittsbelastet
<b>A</b> Sehr gut	weniger als 20 Sekunden	weniger als 10 Sekunden	weniger als 10 Sekunden
<b>B</b> Gut	20 bis 35 Sekunden	10 bis 20 Sekunden	10 bis 15 Sekunden
<b>C</b> Zufriedenstellend	35 bis 50 Sekunden	20 bis 30 Sekunden	15 bis 25 Sekunden
<b>D</b> Ausreichend	50 bis 70 Sekunden	30 bis 45 Sekunden	25 bis 45 Sekunden
<b>E</b> Mangelhaft	70 bis 100 Sekunden	mehr als 45 Sekunden	mehr als 45 Sekunden
<b>F</b> Völlig ungenügend	mehr als 100 Sekunden	Zufluss > Kapazität	Zufluss > Kapazität

Die Berechnungen zeigen je für die Spitzenstunden am Morgen und am Abend folgendes Bild:

### Morgenspitze

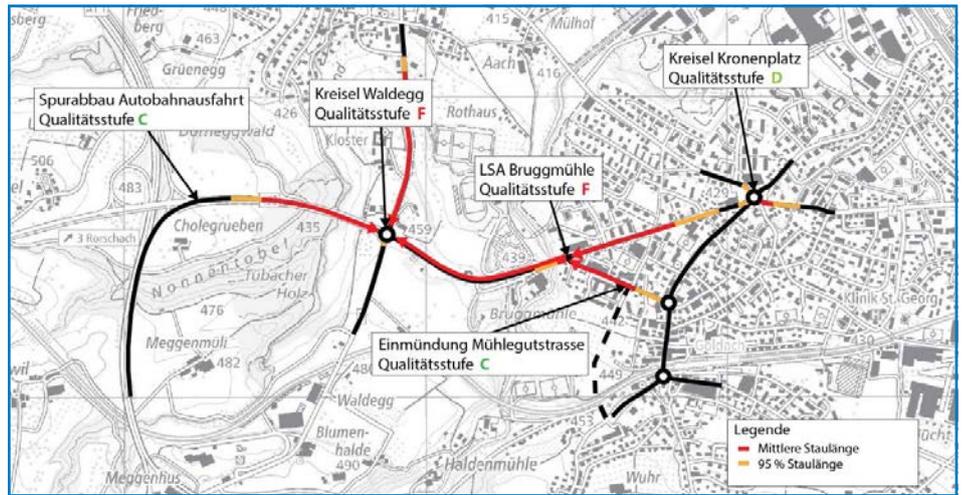
Sowohl die Lichtsignalanlage Bruggmühle als auch der Waldeggkreisel weisen die Qualitätsstufe F (völlig ungenügend) auf. Der Kronenkreisel vermag den Verkehr in der Qualitätsstufe D (ausreichend) aufzunehmen. Die Einmündung Mühlegutstrasse funktioniert mit der Qualität C (zufriedenstellend).

### Abendspitze

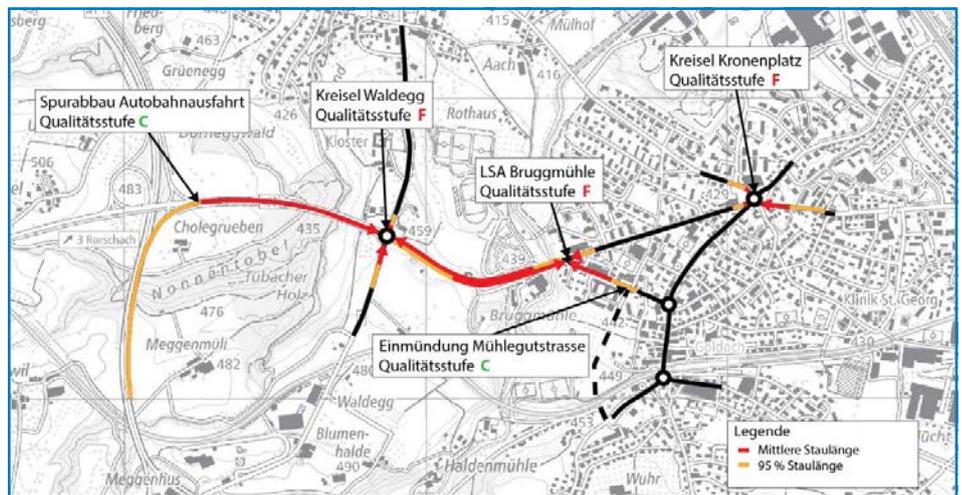
Noch prekärer präsentiert sich die Abendspitze. Zusätzlich zum Waldeggkreisel und zur Lichtsignalanlage Bruggmühlestrasse rutscht am Abend nun auch der Kronenkreisel in die Qualitätsstufe F. Die Einmündung Mühlegutstrasse bleibt in der Stufe C.

Es braucht folglich auch mit den SBB-Unterführungen zwingend eine Entlastung auf der Achse St. Gallerstrasse, um die Verkehrsmengen zu bewältigen.

Der detaillierte Bericht zum Verkehrssystemmanagement St. Gallerstrasse kann unter [www.goldach.ch](http://www.goldach.ch) (Verwaltung – Publikationen) eingesehen werden.



Morgenspitze



Abendspitze

## 2. Auswirkungen der aktuellen Verkehrsorganisation und beschriebenen Ausgangslage auf die Region

Die Kumulation der beschriebenen verkehrlichen Rahmenbedingungen führt dazu, dass primär die Ortszentren von Rorschach und Goldach sowie die zentralen Hauptachsen der Region einer starken Verkehrsbelastung ausgesetzt sind. Dieser Umstand mindert die Standortattraktivität im Allgemeinen und schmälert insbesondere auch die Aufenthaltsqualität in den Ortszentren selber. Auch bleiben gewerbliche Entwicklungsmöglichkeiten eingeschränkt. Durch die schlechte Erschliessungssituation der Gewerbe- und Industriebe-

triebe im Gebiet Blumenfeldstrasse wird der Schwerverkehr ins Zentrum von Rorschach gelenkt. Dadurch vermindert sich auch die Attraktivität einer Nutzung der Verkehrsflächen für den Langsamverkehr.

Die Verkehrsexperten prognostizieren eine erhebliche Steigerung der Mobilität bis ins Jahr 2040. Zudem gilt es zu berücksichtigen, dass die Bevölkerung in der Region weiter wächst. Diese Aussicht korrespondiert mit den Aussagen des kantonalen Richtplans, welcher Rorschach und

Umgebung als urbanen Verdichtungsraum festlegt und damit eine weitere Siedlungsentwicklung in der ganzen Region vorsieht (siehe Grafiken Seite 5).

### 2.1. GESAMTHEITLICHE LÖSUNGSANSÄTZE

Schon seit mehreren Jahrzehnten wird in der Region Rorschach intensiv über mögliche Lösungsansätze betreffend das bestehende Verkehrsproblem diskutiert. Im Vordergrund stehen dabei immer die folgenden Themen:

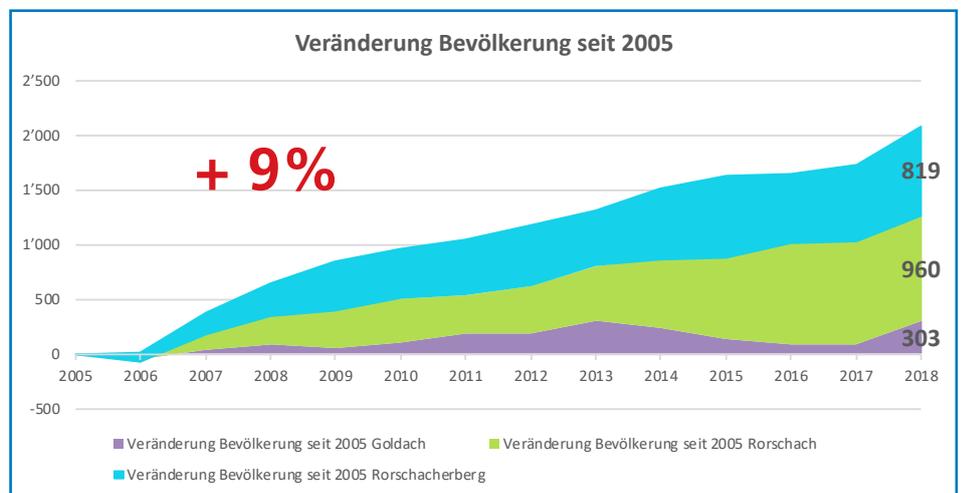
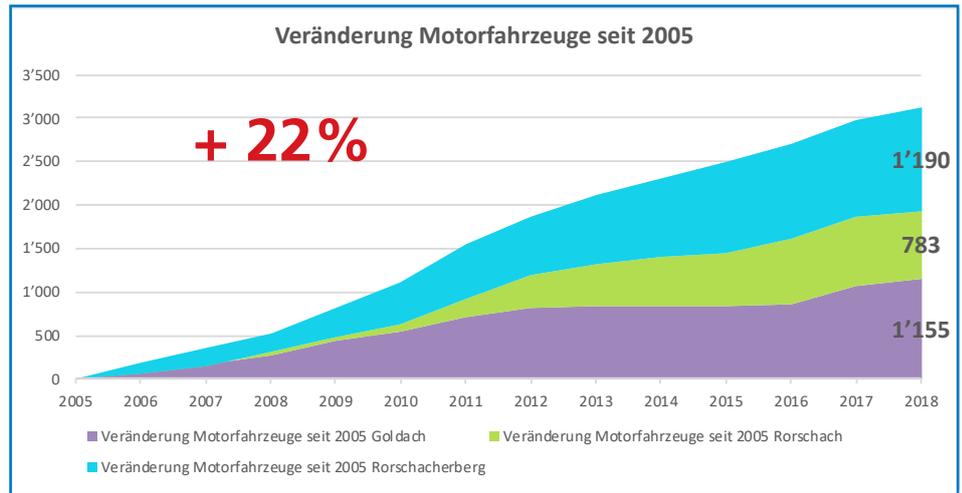
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Stadt Rorschach sowie der Gemeinden Rorschacherberg und Goldach;
- Verträgliche Abwicklung des Gesamtverkehrs (Motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr) und Verbesserung der Wohn- sowie Lebensqualität entlang der Hauptachsen;
- Entlastung der Ortskerne von Goldach und Rorschach vom Durchgangsverkehr;
- Direkte Erschliessung und Erreichbarkeit der Industrieareale im Grenzgebiet von Rorschach und Goldach an das übergeordnete Hauptverkehrsnetz samt Autobahn;
- Abstimmung der Siedlungsentwicklung und Verkehrskonzepte in den drei Gemeinden unter Berücksichtigung der verkehrlichen Herausforderungen für den gemeinsamen Siedlungsraum.

## 2.2. KONZEPT MIT NEUEM ZUBRINGER A1 REGION RORSCHACH

Im Jahr 2008 einigten sich die Gemeinden Rorschach, Rorschacherberg und Goldach auf eine gemeinsame Netzstrategie. Eine umfassende Korridorstudie mit Abklärung der verschiedenen Varianten für die Linienführung eines neuen Zubringers A1 der Region Rorschach führte schliesslich zu einer Gegenüberstellung der drei möglichen Anschlusspunkte «Witen», «Sulzberg» und «Neuhaus».

### 2.2.1 Mögliche Varianten

Im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung wurden die drei Varianten für einen möglichen Autobahnanschluss vertieft nach den Vorgaben des Bundes untersucht. Aus der Beurteilung im Jahr 2008 resultierte «Sulzberg» als effizienteste Lösung. Diese Variante wird aber politisch, städtebaulich und umweltrechtlich als nicht umsetzbar betrachtet. Aufgrund der zu erwartenden Verkehrsmengen des neuen Autobahnanschlusses müsste der Anschlussknoten «Rosenegg» in Rorschacherberg umgebaut werden. Dieser Umbau hätte im betroffenen, historisch gewachsenen und dicht bebauten Ortsteil von Rorschacherberg den Abbruch von mehreren Gebäuden zur Folge. Dieser massi-



ve Eingriff ist aus städtebaulicher Sicht nicht vertretbar und bliebe mit spürbaren Auswirkungen auf das direkte Siedlungsumfeld verbunden.

### 2.2.2 Variantenentscheid – Anschluss «Witen»

Die Variante «Witen» erzielt unter Einbezug der Kosten den höchsten Nutzen und wurde deshalb als die zweckmässigste Lösung eingestuft. Die Beurteilung erfolgte anhand der Methode nach NISTRA des Bundesamtes für Strassen (ASTRA). Der Variantenentscheid «Witen» wurde im Jahr 2016 durch eine vollumfängliche raumplanerische Überprüfung verifiziert. Diese bestätigte «Witen» als Bestvariante, welche in den Kriterien Verkehr, Siedlung, Umweltschutz und Entsorgung entsprechend besser abschnitt als die Anschlusspunkte «Sulzberg» und «Neuhaus». Einzig im Bereich Landschaft resultierte für «Witen» infolge des grösseren Flächenverbrauchs ausserhalb des Siedlungsgebiets eine tiefere Bewertung.

### 2.2.3 Mehr als nur eine Strasse – Entscheid zur Entwicklung eines Masterplans

Um die Entwicklung durch den neuen Autobahnzubringer siedlungsverträglich gestalten zu können, entschieden sich die drei Räte der betroffenen Gemeinden, einen Masterplan für die Region Rorschach zu erarbeiten. Dazu wurde eine regionale Projektorganisation mit Mitwirkung des Tiefbauamtes und des Amtes für Raumentwicklung und Geoinformation des Kantons St. Gallen eingesetzt. Die Projektgruppe erarbeitete den Masterplan, welcher aufzeigt, wie sich die Region Rorschach durch die Realisierung des neuen Autobahnanschlusses betreffend Nutzung, Bebauung, Freiraum und Verkehr in Zukunft entwickeln will.

### 2.2.4 Zielsetzungen für den Masterplan

Mit dem Masterplan «Autobahnanschluss plus – mehr als eine Strasse» sollen folgende Ziele erreicht werden:

### Gemeinsame Konzepte:

Die Gemeinden Rorschach, Goldach und Rorschacherberg erarbeiten gemeinsam und zusammen mit dem Kanton grenzüberschreitende Grundlagen und Konzepte, damit sich die Region am See auch für zukünftige Generationen positiv entwickeln kann.

### Zentren beleben:

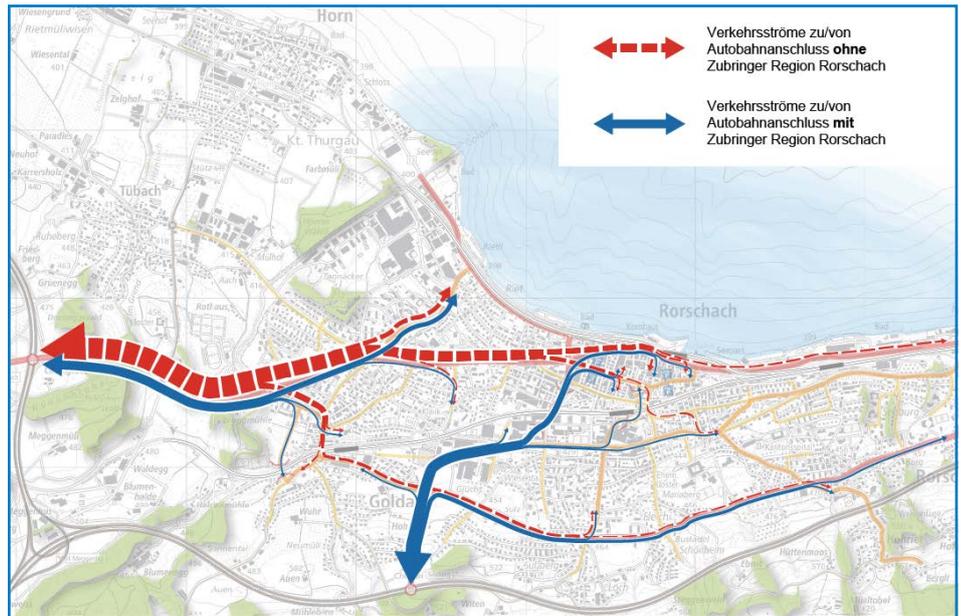
Der motorisierte Verkehr soll weitgehend an den Rand des Siedlungsraumes verlegt werden, um so die Zentren von Rorschach und Goldach zu Orten der Begegnung zu entwickeln. Der geplante Autobahnanschluss «Witen» reduziert die Verkehrsbelastung in grossen Teilen des Siedlungsgebiets und eröffnet weitere Entwicklungspotenziale.

### Verkehr entflechten:

Das Nebenzentrum Rorschach mit den umliegenden Gemeinden verfügt nur über einen wenig zentral gelegenen Autobahnanschluss im Westen des Siedlungsgebiets. Der nächste Anschluss im Osten (Rheineck/Thal) ist relativ weit entfernt. Entsprechend konzentriert sich ein grosser Teil des Ziel- und Quellverkehrs des «Stadtraums» mit rund 30'000 Einwohnern auf den einen Anschluss in Meggenhus/Mörschwil. Dieser «unverteilte» Binnenverkehr kann von den Zubringerstrassen nicht aufgenommen werden und es ergeben sich Kapazitätsengpässen zu den Hauptverkehrszeiten. Resultat bleibt eine grosse Belastung der Siedlungsräume entlang der städtischen Hauptverkehrsachsen. Darunter leidet die Aufenthaltsqualität. Schlechte Luft und Lärm bilden die konkreten Auswirkungen.

Der neue Autobahnanschluss «Witen» mit Zubringer bzw. neuer Kantonsstrasse zum See und Unterführung Industriestrasse eröffnet folgende Chancen:

- Die Entlastung und Aufwertung weiterer Teile des Siedlungsraums im Nebenzentrum Rorschach (inkl. Goldach und Rorschacherberg);
- Die Verbesserung der Erreichbarkeit weiterer Teile des Nebenzentrums Rorschach und Umgebung;



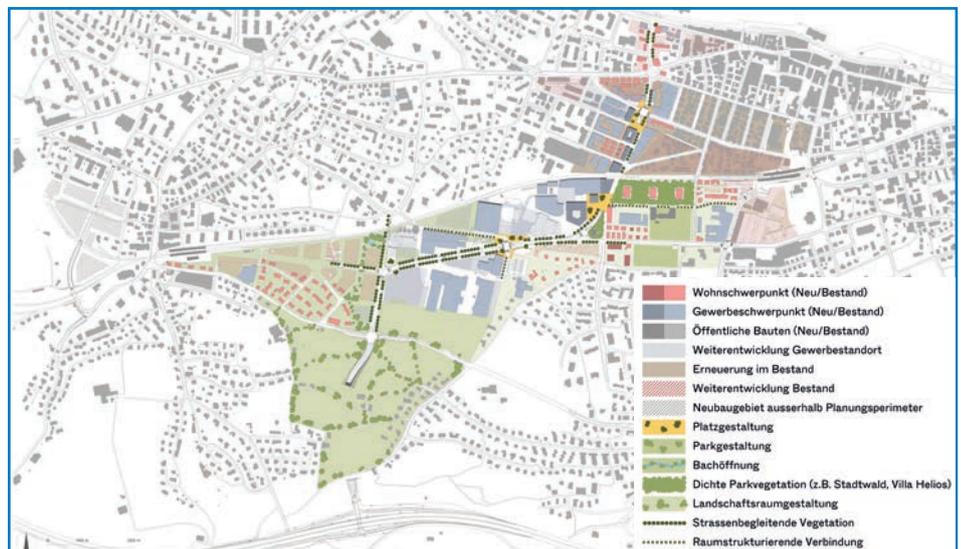
Mit dem neuen Autobahnanschluss und der Kantonsstrasse zum See werden deutlich mehr Anwohner von Verkehrslärm entlastet, als zusätzliche belastet werden.

- Das Setzen eines starken Entwicklungsimpulses für eines der am besten gelegenen Entwicklungsgebiete der ganzen Region: Durch den Bau des neuen Autobahnanschlusses Witen mit Zubringer entsteht im Bereich Goldach-Frohheim ein neuer, übergeordneter Eingang zum regionalen Siedlungsraum. Durch die hervorragende Erschliessung mit allen Verkehrsträgern (im direkten Einzugsbereich des S-Bahnhalts Goldach, mit guten Anbindungen ans Velonetz) eignet sich das heute teils unbebaute und stark unternutzte Gebiet her-

vorragend für die Entwicklung eines neuen Quartiers mitten im Siedlungsgebiet.

### Stadtücke schliessen:

Raumplanung hört nicht an den Gemeindegrenzen auf. Mit einer regionalen Konzeption des Verkehrssystems und einer gemeinsamen Siedlungsentwicklung an den Schnittstellen zwischen den Kommunen schafft die Region nachhaltige Lösungen für nächste Generationen. Dabei spielen Begegnungsräume, Grünflächen und Naherholungsgebiete eine zentrale Rolle.



Der neue Autobahnanschluss mit Kantonsstrasse zum See eröffnet umfangreiche Entwicklungsmöglichkeiten.

### Arbeitsplätze sichern:

Die Gewerbeflächen im Bereich Industrie- und Blumenfeldstrasse sollen siedlungsverträglich erneuert werden. Dort finden sowohl neue wie auch bestehende Betriebe, die an ihrem aktuellen Standort über keine Entwicklungsmöglichkeiten verfügen, neuen Raum. Sie profitieren vom neuen Anschluss der Stadt Rorschach bzw. der Gemeinde Goldach an die Autobahn.

### 2.2.5 Öffentliche Vernehmlassung

Im Spätsommer 2017 wurde der Masterplan im Rahmen eines öffentlichen Informationsanlasses vorgestellt. Im Anschluss fand eine breit angelegte öffentliche Vernehmlassung statt, welche zu einer Überarbeitung des Masterplanes führte. Die überarbeitete Version (Masterplan 2.0) macht insbesondere auch Aussagen zur verkehrli-

chen Situation in der Zukunft, falls «lediglich» zusätzliche Unterführungen, aber kein Anschluss an das übergeordnete Verkehrsnetz, realisiert werden. Nach Auffassung der Verkehrsexperten reichen zusätzliche Unterführungen indessen nicht, die Defizite in der Verkehrsorganisation nachhaltig zu lösen. Der konsolidierte Masterplan bzw. das erweiterte Vorprojekt wurde der Bevölkerung am 17. September 2019 vorgestellt. Der Kanton bestätigte die Machbarkeit.

### 2.2.6 Aufnahme im Agglomerationsprogramm

Das Projekt eines Autobahnzubringers mit neuer Kantonsstrasse zum See fand im Agglomerationsprogramm der dritten Generation Aufnahme als Projekt mit A-Priorität. Der Bund bescheinigte dem Vorhaben bereits im Januar 2018

eine hohe Wirksamkeit. So weist der neue Anschluss den schweizweit zweithöchsten Nutzen aller Strassenprojekte auf. Das gesamte Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee erreichte in der Prüfung die im nationalen Vergleich höchste Anzahl von neun Wirkungspunkten. Auch in das 17. Strassenbauprogramm des Kantons St. Gallen ist das Vorhaben aufgenommen. Entsprechend tragen Bund und Kanton weit über 90% der Gesamtkosten (vgl. nachfolgende Ziff. 5).

## 3. Das technische Projekt in Kürze – worum geht es?

### 3.1. ANSCHLUSSBAUWERK AN DAS NATIONALSTRASSENNETZ

Als Voraussetzung für das Projekt Kantonsstrasse zum See muss der Autobahnanschluss im «Witen» mit Zubringer bzw. Anschluss an die Sulzstrasse realisiert werden. Dieses Projekt wird durch das ASTRA bearbeitet. Im Bereich der Schnittstellen entspricht das Vorhaben dem Bearbeitungsstand vom März 2018. In der weiteren Bearbeitung sind insbesondere die Übergänge im Bereich der Sulzstrasse aufeinander abzustimmen.

Der Anschluss «Witen» ist als Vollanschluss ausgestaltet, das heisst, die Einfahrt von Goldach ist in beide Richtungen der A1 vorgesehen. Auch die Ausfahrt nach Goldach ist aus nördlicher und südlicher Fahrtrichtung möglich. Die Projektpläne weisen einen Tunnelbau von rund 300 Metern auf. Damit wird ein grosser Teil des Zubringers unter Terrain verlaufen.

Die südlichen Ein- und Ausfahrtsrampen des neuen Autobahnanschlusses kommen im Bereich nördlich des Schiessstandes Witen zwischen Witenholzstrasse sowie Autobahn zu liegen und unterqueren die Autobahn Richtung Zubringer bzw. Sulzstrasse. Die nördliche Ein- und Ausfahrtsrampen liegen westlich des heutigen Rastplatzes. Der Platzbedarf und auch der Bedarf an Waldflächen sind durch die unmittelbar an der Autobahn angeordneten Rampen massvoll. Der Anschlussknoten im Bereich der Sulzstrasse gehört ebenfalls zum Nationalstrassenprojekt.

### 3.2. KANTONSSTRASSE ZUM SEE

Zentrales Kernstück des Masterplans und Gegenstand des Abstimmungsgutachtens bildet die neue Kantonsstrasse zum See. Der Projektperimeter erstreckt sich von der Sulzstrasse bis zum Knoten Löwenstrasse bzw. Kreisel St. Gallerstrasse. Dabei wird der Knoten an der Sulzstrasse wie bereits erwähnt im Rahmen des ASTRA-Projektes geplant. Die neue Strasse folgt weitgehend der bestehenden Blumenfeldstrasse sowie der Industriestrasse.



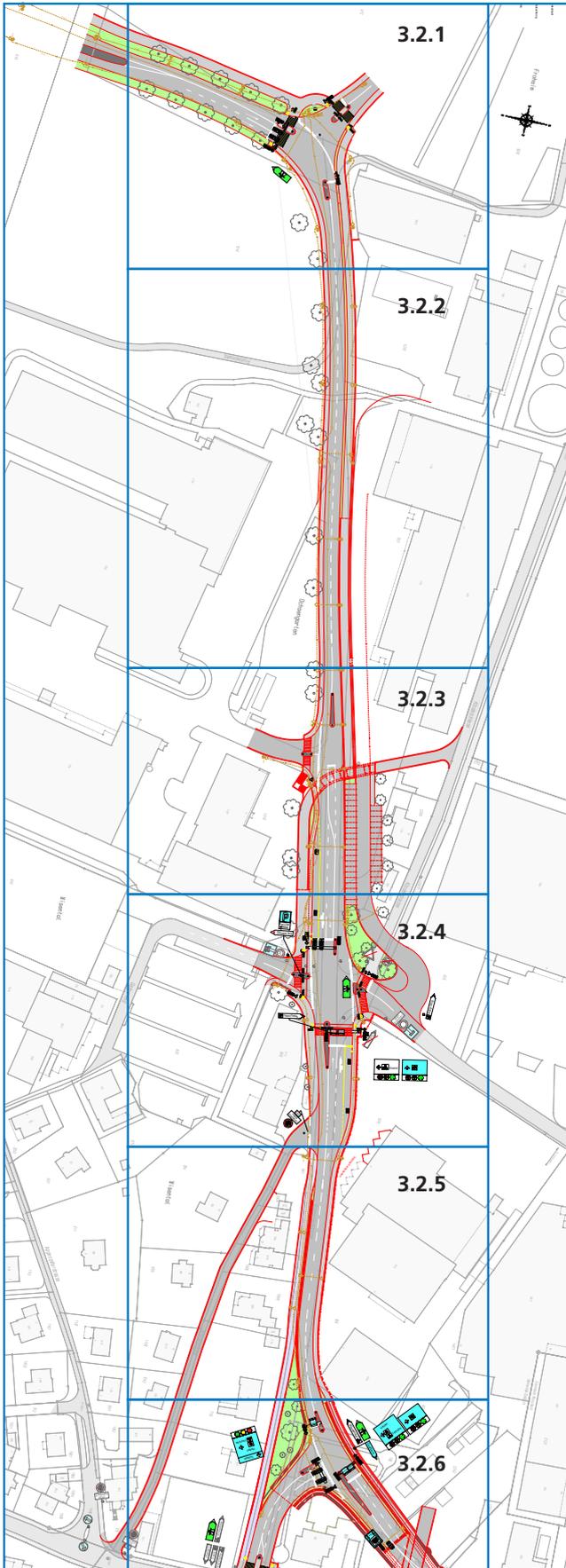
Die unmittelbar an der Autobahn angeordneten Rampen ermöglichen einen massvollen Landbedarf.



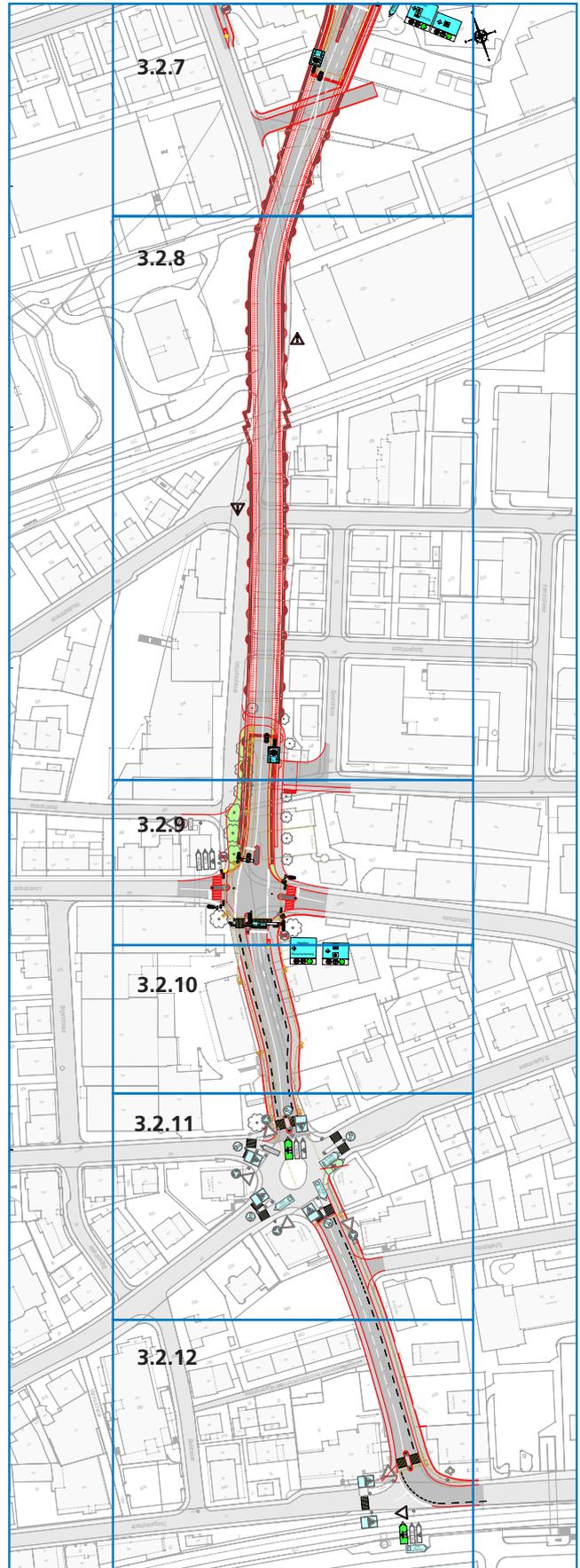
Der Anschlussknoten im Bereich der Sulzstrasse gehört zum Nationalstrassenprojekt.

## Kantonsstrasse zum See

### Abschnitt Süd: Knoten Sulzstrasse bis Tunnelportal Süd



### Abschnitt Nord: Tunnelportal Süd bis Knoten Thurgauerstrasse

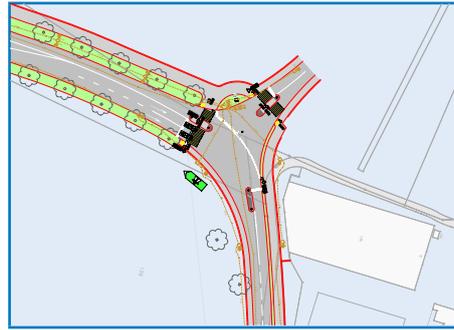




Die Visualisierung zeigt im Überblick die Einbettung des Autobahnzubringers und der Kantonsstrasse zum See in die bestehende Situation.

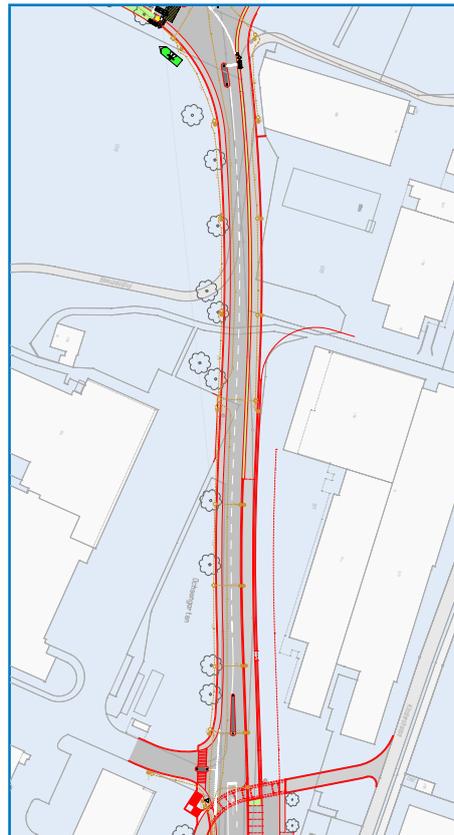
Gegenstand der Abstimmung ist einzig das Kantonsstrassenprojekt von unterhalb der Sulzstrasse in Goldach bis zur Thurgauerstrasse in Rorschach. Nachstehend wird das Vorhaben abschnittsweise erläutert.

### 3.2.1 Knoten Frohheimstrasse



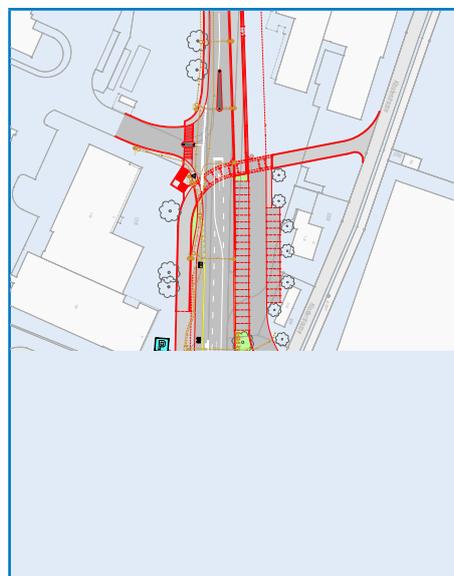
Die Erschliessung der angrenzenden Siedlungsgebiete plant die Gemeinde Goldach ab der neuen Kantonsstrasse. Der 3-armige Knoten wird mit einer Lichtsignalanlage (LSA) ausgerüstet und weist auch Querungen für den Langsamverkehr auf.

### 3.2.2 Abschnitt Blumenfeldstrasse



Die neue Strasse wird gegen die Industrie im Norden (ehemals Vlesia) mit einer Stützmauer abgeschlossen, damit dort die bestehenden Verkehrsflächen erhalten bleiben. Zwischen dem nördlichen Geh- und Radweg und der Strasse wird ein schmaler Grünstreifen zur optischen Trennung vorgesehen. Auf der Südseite der Strasse sollen Bäume mit grösseren Kronendurchmessern gemäss separatem Gestaltungskonzept der Gemeinde Goldach gepflanzt werden.

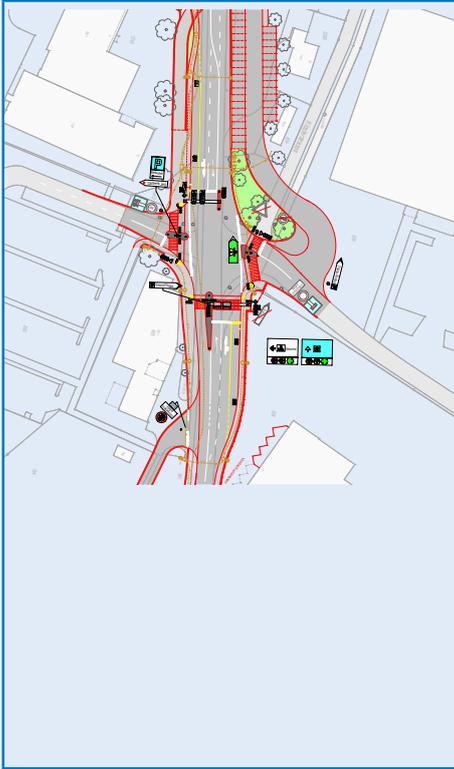
### 3.2.3 Abschnitt Knoten Froneri Switzerland S.A.



Für die Erschliessung des Industrieareals der Froneri Switzerland S.A. wird ein dreiarmliger Knoten gebaut. Diese Haupterschliessung wird ohne Lichtsignalanlage, jedoch mit einer Linksabbiegespur ausgebildet.

Damit Fussgänger und Velofahrer die neue Kantonsstrasse und die Zufahrtsstrasse für das nordseitige Industriegebiet konfliktfrei queren können, wird in der Blumenfeldstrasse eine neue Unterführung für den Langsamverkehr erstellt. Zudem wird ein Zugang zur Klosterstrasse geschaffen.

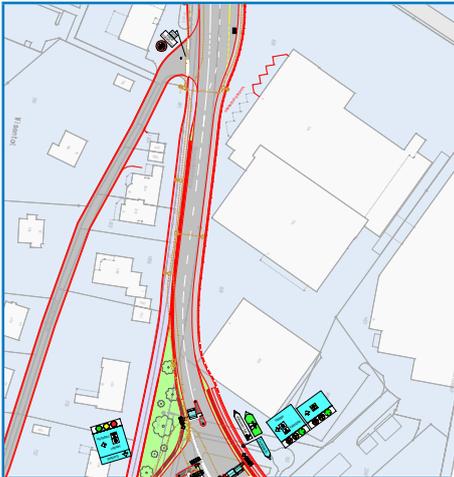
### 3.2.4 Abschnitt Knoten Gärtnerweg / Klosterstrasse



Dieser vierarmige Knoten wird mit einer Lichtsignalanlage ausgestaltet und hat auf den Hauptfahrbeziehungen separate Abbiegespuren. Im Knotenbereich befindet sich zudem eine Bushaltestelle, welche mit einer Einstiegshöhe von 22 cm behindertengerecht ausgebildet wird. An drei Stellen kann der Langsamverkehr die Strassen auf gleichem Niveau queren. Auf der Nordseite des Knotens liegt der Anschluss an die westseitige Gewerbezone. Die Befahrbarkeit mit Sattelschleppern ist sichergestellt. Im Knotenbereich werden – wo dies möglich bleibt – neue Bäume gemäss separatem Gestaltungskonzept der Gemeinde Goldach gepflanzt und bei entsprechender Möglichkeit auch bestehende Bepflanzungen stehen gelassen.



### 3.2.5 Abschnitt Knoten Gärtnerweg bis Knoten Pestalozzistrasse



In diesem Abschnitt sind die Platzverhältnisse relativ eng, da nördlich und südlich Bebauungen bestehen. Auf der Südseite wird der Geh- und Radweg so gelegt, dass die Gärten der angrenzenden Grundstücke der Wohnzone nur minimal beansprucht werden. Die bestehenden Zu- und Wegfahrten zu den Grundstücken müssen auf die Südseite hin an die Klosterstrasse verschoben werden. Zwischen der Kantonsstrasse zum See und dem Geh- und Radweg ist die Erstellung einer Lärmschutzwand erforderlich.

### 3.2.6 Knoten Pestalozzistrasse und Portalbereich Süd

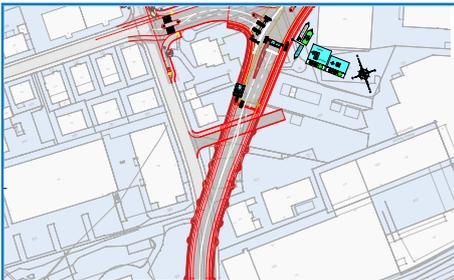


Unmittelbar vor dem Tunnel an der Industriestrasse wird ein dreiarmer Knoten mit Lichtsignalanlage erstellt. Damit wird hauptsächlich die Pestalozzistrasse erschlossen. Im Bereich des Knotens bestehen keine Querungen für den Langsamverkehr – einerseits aus Überlegungen zur Verkehrssicherheit, andererseits aber auch zur besseren Leistungsfähigkeit des Knotens. Der Knoten Pestalozzistrasse / Industriestrasse wird umgebaut und auf die veränderten Verkehrsbeziehungen angepasst.



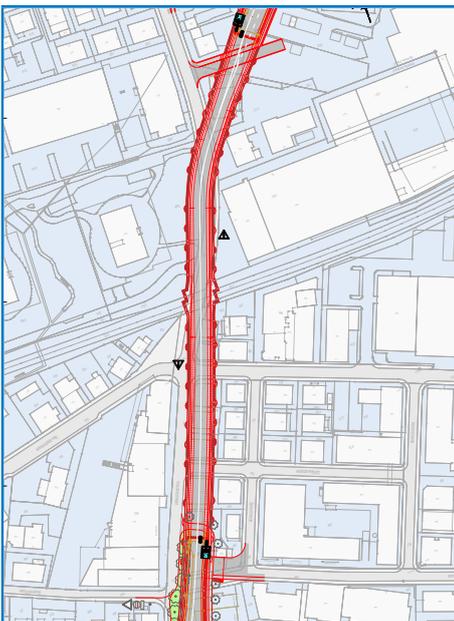
Als Schutzobjekt bezeichnet ist der bestehende Altbau der Stiftung Helios an der Blumenfeldstrasse 2. Dieses Gebäude bleibt bestehen und wird mit dem Abbruch des Anbaus wieder sein ursprüngliches Erscheinungsbild erhalten. Die umgebende Gartenanlage wird so weit wie möglich bewahrt.

### 3.2.7 Industrieareal nördlich der Kantonsstrasse zum See



Für diesen Bereich sind neue Erschliessungen erforderlich, einerseits zur Sicherstellung der bestehenden Nutzungen, aber auch um vorgesehene Entwicklungen zu ermöglichen. Auf der Nordwestseite der Kantonsstrasse zum See wird der Gehweg im Portalbereich hinter der Stützmauer auf das bestehende Oberflächenniveau geführt. In diesem Bereich besteht die Möglichkeit für eine Platzgestaltung auf dem Portal selber.

### 3.2.8. Tunnel Industriestrasse

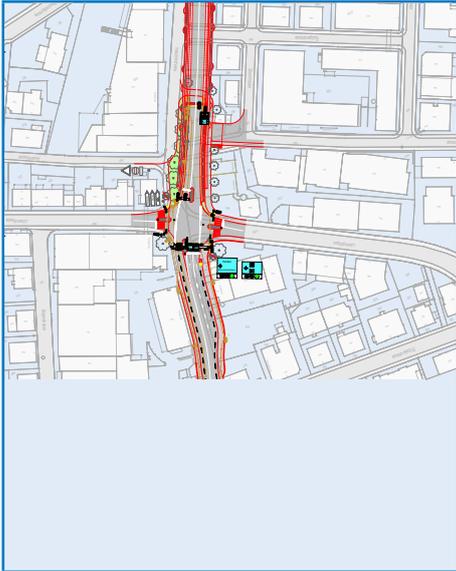


Der Tunnel Industriestrasse weist eine Länge von ca. 300m auf und wird im Tagbau erstellt. Er verläuft vom Südportal her am Ende der Blumenfeldstrasse schleifend unter der heutigen Industriestrasse hindurch und unterquert dabei die Gleise der SBB. Nach dem heutigen Bahnübergang verläuft der Tunnel westlich zur Industriestrasse und unterquert die Säntis-, Splügen- und Löwengartenstrasse. Das Nordportal befindet sich im Bereich der Löwengartenstrasse.



Westlich entlang der Industriestrasse sind verschiedene Bauten tangiert. Diese müssen abgebrochen werden. Es entsteht ein Entwicklungsgebiet für Neubauten (rot).

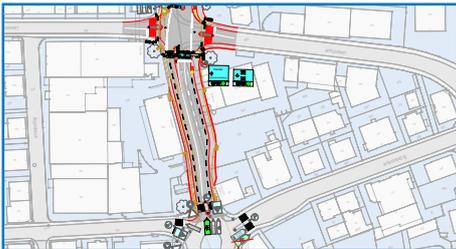
### 3.2.9. Knoten Löwenstrasse und Portalbereich Nord



Der Anschluss der Löwenstrasse erfolgt mit einem vierarmigen Knoten, welcher mit einer Lichtsignalanlage gesteuert ist. Links und rechts der Portalwände besteht die Möglichkeit für Grünanlagen und zum Versetzen von diversen Bäumen gemäss separatem Gestaltungskonzept der Stadt Rorschach.

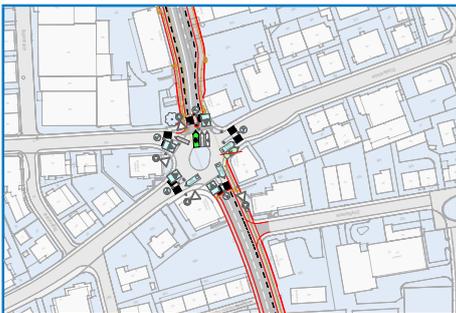


### 3.2.10 Knoten Löwenstrasse bis Kreisel St.Gallerstrasse



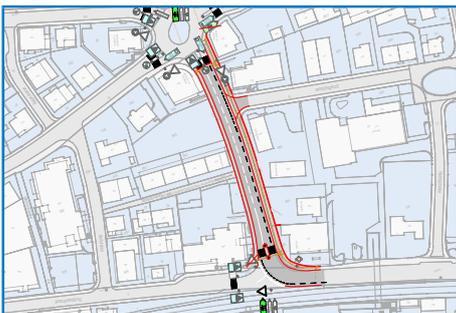
Die Strasse hat beidseits einen Gehweg, wobei der westliche Gehweg mit Bäumen gemäss Gestaltungskonzept der Stadt Rorschach ausgestaltet wird.

### 3.2.11 Kreisel St.Gallerstrasse



Dieser Knoten ist nicht Bestandteil des Projektes Kantonsstrasse zum See. Allfällige Massnahmen sind im Drittprojekt «Betriebs- und Gestaltungskonzept St.Gallerstrasse» enthalten.

### 3.2.12 Abschnitt Kreisel St.Gallerstrasse bis Knoten Thurgauerstrasse



Bergwärts fahrende Radfahrer erhalten einen Radstreifen. Auf der Westseite befindet sich für Fussgänger ein attraktiver Gehweg, welcher gemäss Gestaltungskonzept der Stadt Rorschach mit einer Baumreihe aufgewertet wird.

Der Verkehr auf der Kantonsstrasse erhält den Vortritt gegenüber jenem vom Stadtzentrum Rorschach her.

### 3.2.13 Langsamverkehr

Zum Langsamverkehr trafen die Gemeinde Goldach und die Stadt Rorschach bei Projektstart diverse Absprachen, um die Anliegen gemäss den bestehenden und künftigen Nutzungen zu definieren und daraus die Massnahmen für die Gestaltung der Kantonsstrasse zum See abzuleiten. Grundsätzlich wird auf der gesamten Länge der neuen Strasse beidseitig ein Gehweg angeordnet. Damit ist sichergestellt, dass die angrenzenden, bebauten Gebiete auch für Fussgänger erschlossen sind. Wo möglich werden bei seitlichen Zu- und Wegfahrten Trottoirüberfahrten erstellt. Bei Querungen von stark befahrenen Strassen sind Velofurten vorgesehen. Von der Sulzstrasse bis zum Tunnel Industriestrasse soll der Radfahrer separate Radwege zusammen mit Fussgängern erhalten. Nördlich des Tunnels bis zum See erfordern die Platzverhältnisse Radstreifen auf der Kantonsstrasse.



Der Langsamverkehr ist wichtiger Bestandteil des Projektes Kantonsstrasse zum See. Dieses wird in das übergeordnete Langsamverkehrsnetz eingebunden.

### 3.2.14 Öffentlicher Verkehr

Die Kantonsstrasse zum See eröffnet auch Chancen für den öffentlichen Verkehr, indem beispielsweise das Industriegebiet mit dem Bus erschlossen werden kann. Im Bereich des Knotens Gärtnerweg/Klosterstrasse ist eine Bushaltestelle geplant (siehe 3.2.4)

## 3.3. BEGLEITMASSNAHMEN

Die Begleitmassnahmen sollen die Entlastungswirkung der neuen Kantonsstrasse zum See stützen und verstärken. Konkret sollen folgende Ziele erreicht werden:

### 3.3.1 Lenkung des Verkehrs

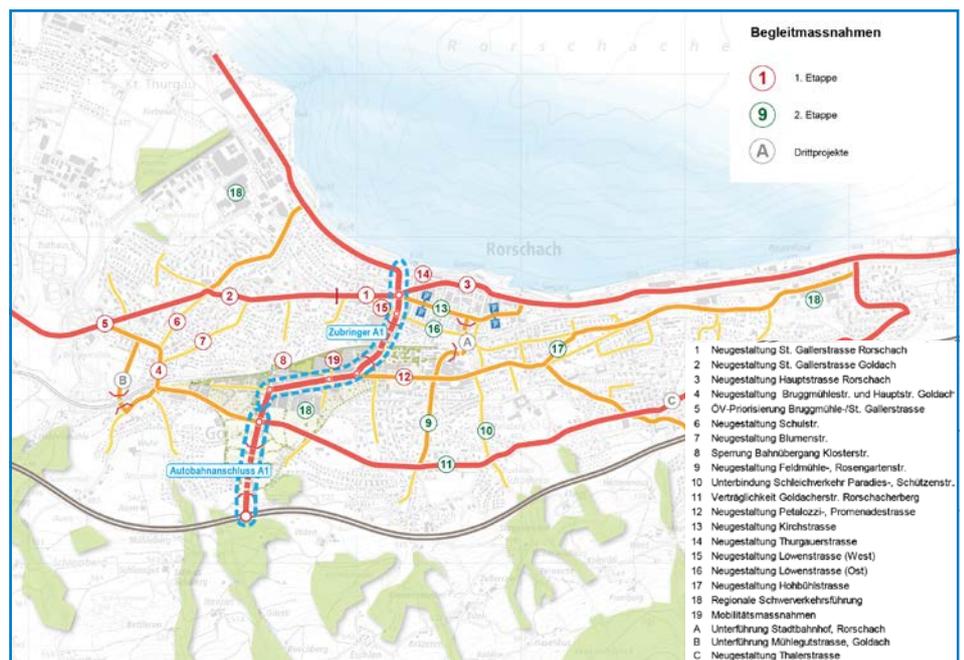
Der Verkehr wird mit Begleitmassnahmen auf die neuen Strassenverbindungen und auf die neue Kantonsstrasse gelenkt. Der quartierfremde Verkehr (Schleichverkehr) in Wohngebieten ist zu vermeiden.

### 3.3.2 Qualitätsgewinn sichern, Chancen nutzen

Es soll sichergestellt werden, dass neue Kapazitäten in den verkehrsentlasteten Räumen nicht kontinuierlich wieder aufgefüllt werden, sondern die geschaffenen Qualitäten erlebbar und nachhaltig gesichert werden können.

### 3.3.3 Mehrbelastung verhindern

Verkehrsempfindliche Nutzungen (Wohngebiete, Schulareale) sind mit entspre-



Übersicht über die Begleitmassnahmen

chenden Massnahmen vor unerwünschtem Mehrverkehr zu schützen.

### 3.3.4 Verträglichkeit erhöhen

Auf Achsen mit Mehrverkehr, der nicht verhindert werden kann, sind Massnahmen zu treffen, damit der Verkehr möglichst siedlungsverträglich abgewickelt werden kann.



Weiterführende Informationen zum Projekt bzw. zu den vorgesehenen Begleitmassnahmen und Drittprojekten sind aus dem Masterplan und der technischen Berichterstattung ersichtlich, welche auf der Homepage der Gemeinde Goldach unter **www.goldach.ch (Verwaltung – Publikationen)** einsehbar sind.

## 4. Terminplan

Der Terminplan für die Kantonsstrasse zum See ist mit dem Bundesverfahren für den Autobahnzubringer zu koordinieren.

Stimmen die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der Gemeinden Goldach und Rorschach den Vernehmlassungsbeschlüssen der Räte zu, gestalten sich die Termine wie folgt:

### 4.1 BUNDESVERFAHREN

Genehmigung des Generellen Projektes durch den Bundesrat	Dezember 2019
Ausführungsprojekt	bis Oktober 2022
Plangenehmigungsverfahren	bis April 2026
Detailprojekt mit Genehmigung ASTRA	bis November 2029
Beschaffungen	bis Januar 2031
Realisierung	bis Oktober 2033

### 4.2 KANTONSVERFAHREN

Genehmigungs- und Auflageprojekt mit Kostenvoranschlag	bis April 2021
Kantonsratsbeschluss	April 2023
Planaufgabe	April/Mai 2023
Einsprache- und Landerwerbsverhandlungen	bis April 2027
Beschaffungen	bis Dezember 2030
Realisierung	bis Dezember 2033

## 5. Kosten

Die Gesamtkosten des Bauvorhabens «Kantonsstrasse zum See» belaufen sich auf 166 Mio. Franken. Davon sind 10 Mio. Franken für Unvorhergesehenes eingerechnet, welche bei Bedarf eingesetzt und gemäss Kostenteiler abgerechnet werden. Für den effektiven Anschluss an das Nationalstrassennetz mit Zubringer ab der Sulzstrasse (Bundesprojekt) ist mit finanziellen Aufwendungen von zusätzlich 108 Mio. Franken zu rechnen. Weitere Begleitmassnahmen sind mit 40 Mio. Franken veranschlagt. Unter allen Titeln resultieren somit Gesamtkosten von rund 315 Mio. Franken, welche zu grossen Teilen von Bund und Kanton finanziert werden. Die Kostengenauigkeit beträgt zwischen 20% und 30% über alle Projekte (Bund, Kanton, Begleitmassnahmen). Für die Kostenbeteiligung der Gemeinden sind ausschliesslich die Baukosten der neuen Kantonsstrasse zum See massgebend bzw. die damit verbundenen Langsamverkehrsmassnahmen und Sonderkosten.

### 5.1 KOSTENANTEILE DER REGIONSGEMEINDEN

Der grosse Teil des Projekts wird durch Bund und Kanton finanziert. Die finanziellen Anteile der Regionsgemeinden an den Bau der neuen Kantonsstrasse belaufen sich gemäss Kostenschätzung gesamthaft auf CHF 8'239'000.– und beschränken sich im Wesentlichen auf den Langsamverkehr. Berücksichtigt sind dabei die Beteiligung an der Finanzierung der Geh- und Radwege, die Personenunterführung Blumenfeldstrasse, Knoten- und Lichtsignalanlagen sowie die Sonderkosten der Gemeinden.

### 5.2 GESETZLICHE REGELUNG BEZÜGLICH MITFINANZIERUNG DER GEMEINDE GOLDACH

Gemäss Art. 69 Abs. 1 Strassengesetz (abgekürzt StrG) leisten die Gemeinden nach dem Territorialitätsprinzip Beiträge von 35 % an die Baukosten für Geh- und Radwege entlang den Kantonsstrassen. Art. 76 StrG bestimmt, dass die Kosten für den Bau bestehender Verkehrskno-

ten und von Verkehrstrennungsanlagen nach Interessenlage aufgeteilt werden. Schliesslich übernehmen die Gemeinden die Sonderkosten. Diese enthalten Aufwendungen für die Strassenraumgestaltungen.

Sowohl die Beiträge nach Art. 69 StrG als auch jene nach Art. 76 StrG sind gebundene Ausgaben, da die Gemeinde im Fall der Realisierung des Vorhabens durch den Kanton zur Beitragszahlung verpflichtet ist.

Die ausgewiesenen Sonderkosten sind untrennbar mit den übrigen Projektkosten verbunden, weshalb auch sie als gebundene Ausgaben zu behandeln sind.

Gestützt auf das Strassengesetz ergeben sich für die Gemeinde Goldach Anteile an die Gesamtkosten des Projektes Kantonsstrasse zum See in der Höhe von CHF 6'344'000.– (siehe Tabelle 1).

Unsicherheiten mit finanzieller Auswirkung aufgrund des langen Realisierungszeitraums oder im Zusammenhang mit der vertieften Projektierung bleiben

vorbehalten und sind grundsätzlich in der Position «Unvorhergesehenes» enthalten.

### 5.3 BEITRÄGE VON BUND UND KANTON AN DIE GEMEINDEANTEILE

Bei den vom kantonalen Tiefbauamt ausgewiesenen Gemeindeanteilen nach Strassengesetz handelt es sich um Bruttokosten. Daran sind Beiträge des Bundes aus dem Agglomerationsfonds und des Kantons für den Langsamverkehr zu erwarten. Diese Beiträge sind allerdings noch nicht zugesichert, dürften sich für Goldach aber im Rahmen von CHF 2'021'000.– bewegen (siehe Tabelle 2).

### 5.4 FINANZIERUNG DURCH DIE REGION

Die Kantonsstrasse zum See mit dem neuen Autobahnanschluss ist ein regionales Projekt, von dem die Regionsgemeinden gleichermassen profitieren. Die Gemeinden Goldach, Rorschach und Rorschacherberg werden deshalb eine separate Vereinbarung abschliessen, in der sie die Aufteilung der Gemeindeanteile regeln.

Da die beitragspflichtigen Anlagen zu einem grossen Teil auf Goldacher Gemeindegebiet liegen, ist auch der gesetzliche Gemeindeanteil der Gemeinde Goldach mit CHF 6'344'000.– am höchsten. Die Gemeinde Rorschach muss unter gleichem Titel einen Anteil von CHF 1'895'000.– zusichern.

Das Gemeindegebiet von Rorschacherberg ist vom Autobahnanschluss und der neuen Kantonsstrasse zum See nicht betroffen, weshalb die Gemeinde im Rahmen des Verfahrens nach Strassengesetz auch nicht angehört wird und auch keine gesetzlichen Anteile an die Projektkosten übernehmen muss (Territorialitätsprinzip).

**Tabelle 1: Anteile der Gemeinde Goldach an die Gesamtkosten des Projektes Kantonsstrasse zum See**

35 % Geh- und Radwege (Art. 69 StrG)	2'716'000.00
Personenunterführung Blumenfeldstrasse (Art. 76 StrG)	1'361'000.00
Knoten / Lichtsignalanlage (Art. 76 StG)	1'521'000.00
Sonderkosten	746'000.00
<b>Total gesetzliche Beiträge</b>	<b>6'344'000.00</b>

**Tabelle 2: Beiträge des Bundes aus dem Agglomerationsfonds und des Kantons für den Langsamverkehr**

Geh- und Radweg	815'000.00
Knoten / Lichtsignalanlage	456'000.00
Personenunterführung	750'000.00
<b>Total zu erwartende Beiträge</b>	<b>2'021'000.00</b>

Die Vereinbarung sieht vor, dass sich die Gemeinde Rorschacherberg mit 30 % an den Gemeindeanteilen von Goldach und Rorschach für den Langsamverkehr beteiligt. Zum Langsamverkehr gehören die Geh- und Radwege sowie die Personenunterführung. Im Übrigen ist geplant, dass sich die Gemeinden Goldach und Rorschach die Restkosten – nach Abzug der Beiträge von Bund und Kanton – je zur Hälfte teilen.

Gestützt auf vorstehende Zahlen würden daraus folgende Kostenanteile resultieren:

Gemeinde Goldach	2'125'000.00
Gemeinde Rorschach	2'125'000.00
Gemeinde Rorschacherberg	1'500'000.00

Die tatsächlichen Anteile ergeben sich dann zumal aus den abgerechneten Baukosten und den effektiven Beiträgen von Bund und Kanton.

## 6. Anhörung nach Art. 35 des Strassengesetzes

Nach Art. 35 Abs. 1 StrG hat der Kanton die betroffene politische Gemeinde bei der Projektierung anzuhören. Die Gemeinde regelt in der Gemeindeordnung, bei welchen Projekten die zuständige Gemeindebehörde ihren Vernehmlassungsbeschluss der Bürgerschaft unterbreitet.

Gemäss Art 34 Abs. 3 der Goldacher Gemeindeordnung unterbreitet der Gemeinderat seinen Vernehmlassungsbeschluss der Bürgerschaft an einer Urnenabstimmung zur Beschlussfassung, wenn der Kostenvoranschlag bei 20 Millionen oder höher liegt. Im vorliegenden Fall ist folglich eine Urnenabstimmung notwendig, da die Projektkosten diesen Betrag übersteigen.

Das Tiefbauamt des Kantons St. Gallen lädt die Gemeinde Goldach mit Brief vom 5. September 2019 ein, das Vernehmlassungsverfahren nach Art. 35 StrG durchzuführen und den gesetzlichen Gemeindebeitrag in der Höhe von CHF 6'344'000.00 zuzusichern.

Für die Beitragszusicherung ist ein rechtskräftig zustande gekommener Kreditbeschluss erforderlich. Dieser erfolgt durch die Urnenabstimmung über den Vernehmlassungsbeschluss des Gemeinderates nach Art. 35 StrG.

Da die Gemeinden Goldach, Rorschach und Rorschacherberg intern einen eigenen Verteilschlüssel anstreben, sichert die Gemeinde Goldach dem Kanton den Gemeindebeitrag von CHF 6'344'000.00 im Sinne einer Garantie zu.

### 6.1 BEURTEILUNG – ABSTIMMUNGSEMPFEHLUNG DES GEMEINDERATES

In Bezug auf die Beurteilung des kantonalen Projektes im Rahmen der Anhörung kann auf das vorliegende Gutachten und den Vernehmlassungsbeschluss verwiesen werden. Der Gemeinderat befürwortet den Bau der Kantonsstrasse zum See im Zusammenhang mit dem neuen Autobahnanschluss Witen und ersucht das Baudepartement, das Projekt umzusetzen.

Bis zum Baubeginn vergehen gemäss Terminplan noch 12 Jahre. Stimmen die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger von Goldach und Rorschach den Vernehmlassungsbeschlüssen der Räte zu, behalten sie sich alle Optionen offen. Sollte sich in dieser doch sehr langen Zeit zeigen, dass sich entgegen den Prognosen der Verkehrsexperten eine grosse Trendwende

im Verkehr abzeichnet, welche den Autobahnanschluss und die Kantonsstrasse zum See überflüssig macht, werden weder der Bund noch der Kanton auf der Investition bestehen. Bei einem Nein zu den Vernehmlassungsbeschlüssen ist ein zusätzlicher Autobahnanschluss für eine weitere Generation vom Tisch.

## 7. Vernehmlassungsbeschluss des Gemeinderates

Der Gemeinderat erlässt gestützt auf Art. 35 StrG folgenden Vernehmlassungsbeschluss zum kantonalen Strassenbauprojekt «Kantonsstrasse zum See»:

1. Der Gemeinderat befürwortet den Bau der Kantonsstrasse zum See im Zusammenhang mit dem neuen Autobahnanschluss Witen und ersucht das Baudepartement, das Projekt umzusetzen.
2. Die Gemeinde Goldach sichert dem kantonalen Tiefbauamt einen Gemeindeanteil in der Höhe von CHF 6'344'000.00 zu.
3. Vom Gemeindeanteil gelangen die zu erwartenden Beiträge des Bundes aus dem Agglomerationsfonds und des Kantons für den Langsamverkehr in Abzug.
4. Die Kantonsstrasse zum See ist ein regionales Projekt, von dem die drei Regionsgemeinden gleichermassen profitieren. Die Gemeinden Goldach, Rorschach und Rorschacherberg werden deshalb eine Vereinbarung über die Verteilung der Gemeindeanteile abschliessen.

## 8. Abstimmungsfrage

Die Abstimmungsfrage lautet wie folgt:

«Wollen Sie dem Vernehmlassungsbeschluss des Gemeinderates nach Art. 35 StrG zum kantonalen Strassenbauprojekt «Kantonsstrasse zum See» zustimmen?»

Goldach, 24. September 2019

**Gemeinderat Goldach**



Dominik Gemperli  
Gemeindepräsident



Richard Falk  
Gemeinderatsschreiber