

2. Inhalte und Bedeutung des Masterplans

Der vorliegende Masterplan ist als Stadtentwicklungskonzept zu verstehen, das auf einem der neuen Situation angepasstes Gesamtverkehrskonzept aufbaut. Der Masterplan zeigt auf, wie sich die Region Rorschach durch die neue Kantonsstrasse zum See betreffend Nutzung, Bebauung, Freiraum und Verkehr in Zukunft entwickeln kann.

2.1. Beurteilungskriterien aus Sicht Nutzung und Städtebau

- Die neue Achse „Kantonsstrasse zum See mit Industriestrasse“ erscheint entsprechend ihrer Funktion als neue städtische Hauptverkehrsstrasse. Die Bauten entlang der neuen Hauptverkehrsstrasse werden somit zu prägenden Baukörpern im künftigen Erscheinungsbild;
- Der Anschluss Witen führt auf der Achse „Kantonsstrasse zum See mit Industriestrasse“ aufgrund zunehmender Verkehrsmengen (u.a. Erschliessung, Lärmentwicklung) zu Strukturveränderungen bei den angrenzenden Nutzungen. Die Planung nimmt wo möglich Rücksicht auf den Bestand, zeigt aber auch Potenziale für die Sicherstellung des Entwicklungsprozesses auf;
- Durch den neuen Anschluss Witen entsteht ein neuer übergeordneter Zugang zur Region. Die heutige „Stadtücke“ zwischen Rorschach und Goldach wird mit robusten und zweckmässig zugeschnittenen Baufeldern, einer gut durchmischten Nutzungsstruktur und öffentlichen Freiräumen gefüllt. Es soll ein lebendiges, gut durchmischtes Stadt-, Wohn- und Gewerbequartier entstehen, ohne dass die Zentren konkurrenziert werden;
- Die Erweiterung des bestehenden Gewerbeparks südlich der Bahnlinie ist gesichert und auch nicht-gewerbliche Nutzungen (Mischnutzungen) sind in Zukunft möglich.

2.2. Beurteilungskriterien aus Sicht Freiraum und Gestaltung

- Der neue Autobahnanschluss Witen inkl. Kantonsstrasse zum See ist möglichst verträglich in die Landschaft integriert;
- Die künftigen Strassenräume sind unter Berücksichtigung der Strassennetzstruktur funktional gestaltet und aufgewertet sowie mit dem direkten Siedlungsumfeld verzahnt;
- In den Entwicklungsgebieten werden nutzungsspezifische, neue Freiräume wie Stadtparks und öffentliche Anlagen geschaffen.

2.3. Beurteilungskriterien aus Sicht Verkehr

- Die neue Kantonsstrasse zum See übernimmt die Funktion des übergeordneten verkehrlichen Eingangstors in die Region Rorschach zugunsten der bestehenden Hauptachsen durch die Ortszentren. Die MIV-Anbindung an das Hauptverkehrsnetz (Autobahn) wird für das Regionalzentrum, aber insbesondere auch für die Gewerbe- und Industriegebiete auf den übergeordneten Hauptverkehrsachsen kanalisiert, um die Quartiere vom Verkehr zu entlasten;
- Sowohl der motorisierte Individualverkehr als auch der öffentliche Verkehr können in der Region mit minimalen Verlustzeiten auf den Hauptachsen verkehren;
- Es besteht ein dichtes, lückenloses und direktes Netzangebot für den Langsamverkehr, das sowohl den Alltagsverkehr innerhalb der Region berücksichtigt als auch die überregionalen Verbindungen sinnvoll vernetzt;
- Die Zentren von Rorschach, Goldach und Rorschacherberg sind durch die neue Kantonsstrasse zum See vom Verkehr entlastet und aufgewertet. Der Binnenverkehr kann die Bahnlinie Rorschach – Goldach ungehindert queren;

- Der Anschluss Witen führt auf der Achse „Kantonsstrasse zum See – Industriestrasse“ aufgrund zunehmender Verkehrsmengen zu neuen verkehrstechnischen Rahmenbedingungen. Die Erschliessung der angrenzenden Quartiere und Entwicklungsgebiete wird in Anbetracht der heutigen und künftigen Nutzungen zweckmässig sichergestellt.

2.4. Beurteilungskriterien aus Sicht Rorschach, Goldach und Rorschacherberg

- Der Verkehr wird mit Begleitmassnahmen auf die neuen Strassenverbindungen und auf die neue Kantonsstrasse zum See gelenkt;
- Der quartierfremde Verkehr (Schleichverkehr) in Wohngebieten ist zu vermeiden und auf den Hauptachsen zu konzentrieren.

2.5. Inhalte und Abgrenzung des Masterplans

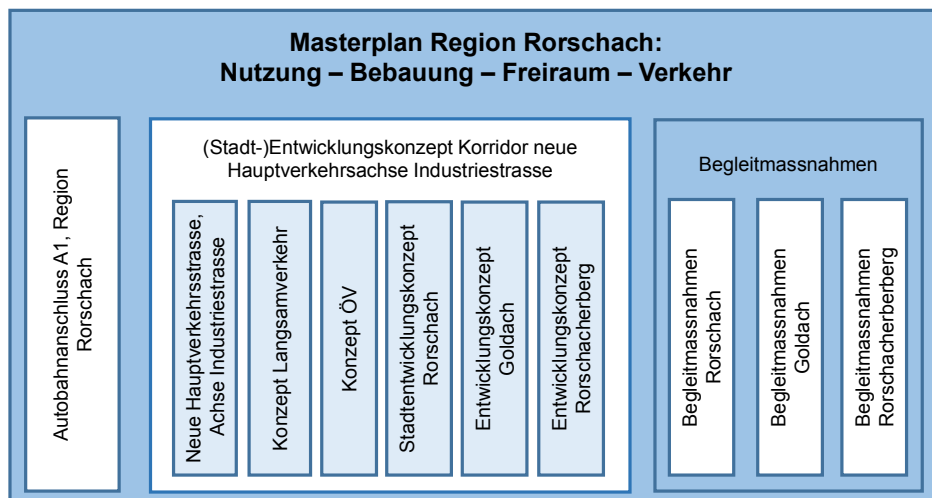


Abb. 4: Strukturierung des Masterplans

Im Rahmen des Masterplans „Autobahnanschluss plus“ wird das Zukunftsbild bzw. das Stadtentwicklungskonzept entlang des neuen Korridors Sulzstrasse – Industriestrasse – Thurgauerstrasse bearbeitet. Die Planung und Projektierung des Autobahnanschlusses sind Aufgabe des Tiefbauamts des Kantons St. Gallen in Abstimmung mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA). Die Begleitmassnahmen sind in Koordination mit dem Masterplan durch die beteiligten Gemeinden zu planen und umzusetzen.

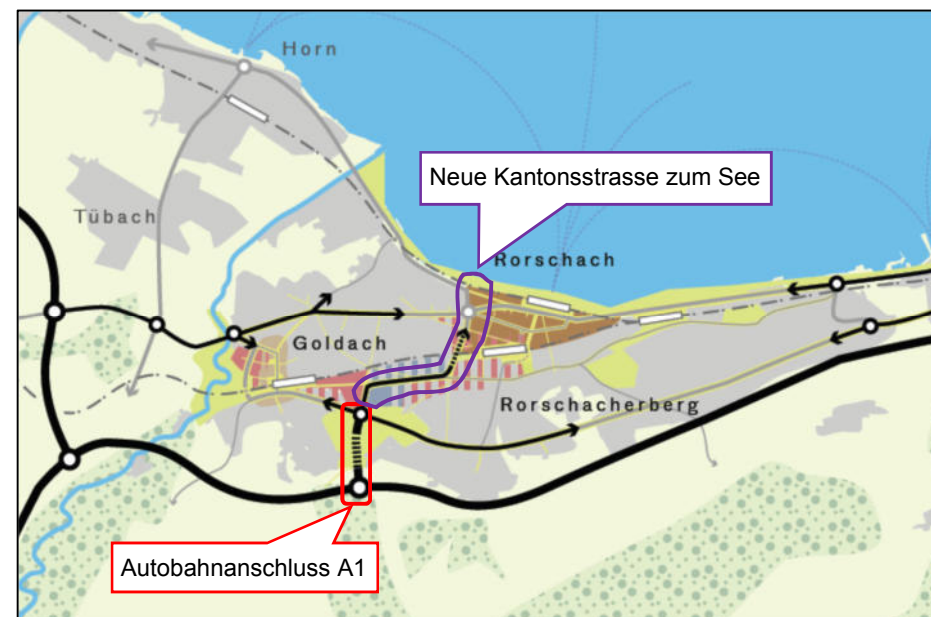


Abb. 5: Projektbegrenzung Autobahnanschluss und neue Kantonsstrasse zum See

Inhaltlich sind zwei Projektelemente zu unterscheiden (siehe Abbildung 5):





- Der Autobahnanschluss A1 führt von der Autobahn bis zum Knoten an der Sulzstrasse (inklusive);
- Die neue Kantonsstrasse zum See entspricht der neuen Hauptverkehrsstrasse zwischen dem Knoten Sulzberg (exklusive) und dem Landhaus-Kreisel bzw. bis zum See an der Thurgauerstrasse.

2.6. Projektperimeter



Abb. 6: Projektperimeter

Der Projektperimeter umfasst folgende Bearbeitungsbereiche:

-  Masterplanperimeter
-  Bearbeitungsbereich Stadtentwicklung
-  Städtebauliche Entwicklungsgebiete
-  Projektperimeter „Neue Kantonsstrasse zum See“

2.7. Begründung für die gewählte Linienführung der neuen Kantonsstrasse zum See

Die Linienführung der geplanten Kantonsstrasse zum See führt vom Knoten Sulzstrasse über die Blumenfeldstrasse Richtung Bahnübergang bei der Industriestrasse. Im Bereich der Industriestrasse unterquert die neue Kantonsstrasse die SBB-Strecke und endet an der Thurgauerstrasse.

Die Festlegung der Linienführung der neuen Kantonsstrasse zum See wird wie folgt begründet:

- Je zentraler eine Linienführung in den Kern der Region Rorschach geführt werden kann, desto höher ist deren verkehrliche Wirkung. Je weiter westlich und somit näher zum bestehenden Anschluss die neue Linienführung gewählt wird, desto geringer ist deren Nutzen.
- Im Bereich südlich der Bahnlinie quert und erschliesst die geplante neue Kantonsstrasse zum See heute bestehende Industrie- und Gewerbegebiete. Diese Gebiete können durch den direkten Autobahnanschluss massiv aufgewertet und entwickelt werden. Dadurch entsteht das Potenzial für zusätzliche bestens erschlossene Arbeitsplatzgebiete.
- Durch die gewählte Linienführung werden kaum Wohngebiete tangiert. Der Bereich der Industriestrasse sowie der Löwenstrasse nördlich der Bahn ist aus Sicht der Stadt Rorschach ein städtebauliches Entwicklungsgebiet. In Kombination mit einem direkten Anschluss an die Autobahn werden diese Gebiete aufgewertet. Es entstehen nicht zuletzt aufgrund der topografischen Gegebenheiten (Längsgefälle) neue Potenziale für Stadtentwicklungsprojekte.
- Alle anderen Linienführungen wie etwa eine neue Kantonsstrasse über die Florastrasse in Goldach würden heute dicht besiedelte Wohngebiete tangieren. Solche Linienführungsvarianten hätten vermutlich wenig Akzeptanz bei der betroffenen Wohnbevölkerung und würden auch keinen Beitrag zur Stadtentwicklung leisten. Da die Strassenführung in diesen Gebieten oberirdisch zu erfolgen hätte, würden deutlich Mehrbelastungen resultieren.