

## 2. Zielsetzungen für den Masterplan

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

### Übergeordnete Zielsetzung:

#### **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.

### Zielsetzung im Bereich Städtebau:

#### **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.

### Zielsetzung im Bereich Verkehr:

#### **Verkehr entflechten:**

Das Nebenzentrum Rorschach 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-/Quellverkehrs des Stadtraums mit rund 30'000 Einwohnern auf den einen Anschluss, und der Binnenverkehr kann die Autobahn nicht absorbieren. Dies führt zu Kapazitätsengpässen zu den Hauptverkehrszeiten und einer grossen Belastung der Siedlungsräume entlang der städtischen Hauptachsen (Aufenthaltsqualität, Lärm, Luft ...).

Ziele des neuen Autobahnanschlusses Witen mit Zubringer bzw. neuer Kantonsstrasse zum See und Unterführung Industriestrasse sind:

- Die Entlastung und Aufwertung weiter Teile des Siedlungsraums im Nebenzentrum Rorschach (inkl. Goldach und Rorschacherberg).
- Die Verbesserung der Erreichbarkeit weiter Teile des Nebenzentrums Rorschach.
- 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 Nebenzentrum Rorschach. Durch die hervorragende Erschliessung mit allen Verkehrsträgern (im direkten Einzugsbereich des S-Bahnhalts Goldach, gute Anbindung ans Velonetz) eignet sich das heute teils unbebaute und stark unternutzte Gebiet hervorragend für die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers.

### Zielsetzung im Bereich Raumplanung:

#### **Stadtlücke schliessen:**

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

### Zielsetzung im Bereich Wirtschaft:

#### **Arbeitsplätze sichern:**

Die Gewerbeflächen im Bereich Industrie-/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 Stadtanschluss an die Autobahn.

## Teil B: Technischer Bericht zum Masterplan

### 1. Ausgangslage, Aufgabenstellung, Zielsetzungen

#### 1.1. Ausgangslage

Das Regionalzentrum Rorschach ist historisch gesehen ein bedeutender Verkehrsknoten, in welchem die drei Hauptäste von und nach St. Gallen, Romanshorn und Rheintal/Vorarlberg zusammentreffen. Aufgrund seiner Bedeutung und seiner Grösse als Regionalzentrum ist das Gebiet auch einem bedeutenden Ziel- und Quellverkehr (rund 65 – 70% des Verkehrsaufkommens gegenüber 10% Durchgangsverkehr und rund 20% Binnenverkehr) 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 überlasteten Verkehrsachsen und einer siedlungsverträglichen Verkehrsabwicklung sowie einer verbesserten Erreichbarkeit der Stadt Rorschach und der Gemeinden Goldach und Rorschacherberg führen, konnten bisher nicht realisiert werden bzw. sind durch die bestehenden Bahnschranken in deren Wirkung eingeschränkt.

Zwischen dem Anschluss St. Gallen Meggenhus/Mörschwil und der Ausfahrt Rheineck/Thal/Buriet weist die Autobahn A1 auf einer Länge von 11 Kilometern keinen Autobahnanschluss auf. Die Arbeitsplatzgebiete in Rorschach und 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 zwischen St. Gallen und Rorschach. Die Bahnlinie der SBB weist im Abschnitt von Goldach nach Rorschach insgesamt sechs Bahnübergänge auf. Mit Schliesszeiten von 35 bis 40 Minuten pro Stunde werden der Innerortsverkehr und die lokale Erreichbarkeit stark beeinträchtigt. Die geplanten Unterführungen

im Bereich Bahnhof Stadt von Rorschach und Mühlegut in Goldach ermöglichen eine innerstädtische Entlastung und verbesserte Erreichbarkeit.

Die Kumulation der erläuterten 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 Generellen, aber insbesondere auch die Aufenthaltsqualität in den Ortszentren. In Hinblick auf die gemäss Raumplanungsgesetz erwünschte Siedlungsentwicklung in der Region Rorschach stellt sich zumindest im Falle der Gemeinde Rorschacherberg die Frage der ausreichenden Erschliessungsgüte.

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 (MIV), öffentlicher Verkehr (ÖV) und Langsamverkehr) und Verbesserung der Wohn- sowie Lebensqualität entlang der Hauptachsen;
- Entlastung der Ortskerne Goldach und Rorschach vom Durchgangsverkehr;
- Direkte Erschliessung/Erreichbarkeit der Industrieareale an das übergeordnete Hauptverkehrsnetz samt Autobahn;
- Verflechtung der künftigen Strasseninfrastruktur und erwünschter Siedlungsentwicklung zu Stadtentwicklungsprojekten.

Zwecks Koordination und Abstimmung der aufgelisteten Themen sowie den jeweiligen Teilplanungen wurde eine Projektgruppe «Masterplan», bestehend aus Kantons- und Gemeindevertretern, zusammengesetzt.

## 1.2. Zielsetzungen

Mit dem Masterplan „Autobahnanschluss plus - mehr als eine Strasse“ sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Übergeordnete Zielsetzung: Die Regionsgemeinden erarbeiten zusammen mit dem Kanton gemeinsame Konzepte;
- Zielsetzung Städtebau: Der motorisierte Verkehr wird an die Nahtstelle des Siedlungsrandes verlegt. Damit werden die Zentren von Goldach, Rorschach und Rorschacherberg vom Verkehr entlastet und können sich zu Orten der Begegnung entwickeln;
- Zielsetzung Verkehr: Die Verkehrsentflechtung schafft sichere und direkte Wegführungen für Fussgänger und Velofahrende und fliessenden Verkehr für den öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie für den motorisierten Individualverkehr (MIV);
- Zielsetzung Raumplanung: Der neue Autobahnanschluss ermöglicht die Schliessung der Stadtlücke zwischen Goldach und Rorschach, reduziert die Wegstrecken und ermöglicht eine siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung;
- Zielsetzung Wirtschaft: Mit dem neuen Autobahnanschluss sollen neue Gewerbeflächen im Bereich der Industrie-/Blumenfeldstrasse angesiedelt und Arbeitsplätze für die Zukunft gesichert werden;

Ziele	Goldach	Rorschach	Rorschacherberg
Gemeinsame Konzepte	Mit dem Masterplan haben die Gemeinden Rorschach, Goldach und Rorschacherberg gemeinsam und zusammen mit dem Kanton grenzüberschreitende Grundlagen und Konzepte für zukünftige Entwicklung der Region am See erarbeitet.		
Städtebau: Zentren beleben	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mit dem neuen Autobahnanschluss kann der motorisierte Verkehr an die Nahtstellen der Siedlungsråder verlegt werden. Goldach erhält an der Sulzstrasse einen zusätzlichen Zugang zum übergeordneten Verkehrsnetz.</li> <li>• Das Zentrum von Goldach wird zusammen mit der Mühlegut-Unterführung markant vom Verkehr entlastet. Das Zentrum im Bereich des Bahnhofs bzw. der Hauptstrasse kann so belebt werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der neue Autobahnanschluss erschliesst die Stadt Rorschach direkt an das übergeordnete Nationalstrassennetz.</li> <li>• Das Zentrum von Rorschach wird zusammen mit der Unterführung beim Bahnhof Stadt vom Verkehr entlastet.</li> <li>• Die Erreichbarkeit des Regionalzentrums wird deutlich verbessert, was auch für die Entwicklung von Rorschach als Einkaufsstandort von zentraler Bedeutung ist.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Gemeinde Rorschacherberg erhält einen direkten Autobahnanschluss an der Sulzstrasse.</li> <li>• Die Goldacher- und Thalerstrasse erhalten eine leichte Erhöhung des Verkehrs durch den Dorfkern von Rorschacherberg.</li> <li>• Eine Erhöhung ist vertretbar, da diese nicht markant ist und der Autobahnanschluss in erster Linie der lokalen Bevölkerung dient (Ziel-/Quellverkehr).</li> </ul>
Verkehr entflechten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mit dem neuen Autobahnanschluss werden viele, heute stark belastete Verkehrsachsen entlastet. Dort entsteht mehr Raum für Fussgänger und Velofahrende.</li> <li>• Der Verkehrsfluss kann auf den entlasteten Strassen verbessert werden. Das ergibt Vorteile in der Gesamtverkehrsabwicklung punkto Verkehrssicherheit sowie für den ÖV bezüglich Betriebsstabilität.</li> </ul>		

Raumplanung: Stadtücke schliessen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Stadtücke zwischen Goldach und Rorschach kann bestens erschlossen und raumplanerisch sinnvoll – nämlich an den Nahtstellen der bestehenden Siedlungsränder von Rorschach und Goldach – geschlossen werden.</li> <li>• In Goldach kann auch das Gebiet Frohheim für Wohnen und Gewerbebetriebe entwickelt werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Stadtücke zwischen Goldach und Rorschach kann geschlossen werden.</li> <li>• In Rorschach erhält die Siedlungsentwicklung im östlichen Stadtteil ein neues Potenzial. Ein neues Stadtquartier mit grösstem Entwicklungspotenzial für Wohnen und Gewerbe entlang der Industriestrasse kann entstehen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Entwicklungspotenziale befinden sich entlang der Goldacher- und Thalerstrasse.</li> <li>• Mit dem Autobahnanschluss hat die Gemeinde Rorschacherberg die Möglichkeit, sich weiterzuentwickeln.</li> </ul>
Arbeitsplätze sichern	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Bereich der Blumenfeldstrasse können die heutigen Gewerbeflächen verdichtet und neue Gewerbebetriebe angesiedelt werden. Das Arbeitsplatzgebiet ist exzellent erschlossen und weist dementsprechend eine sehr hohe Attraktivität aus.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entlang der Industriestrasse können die heutigen Gewerbeflächen verdichtet und neue Gewerbebetriebe angesiedelt werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch die verbesserte Erreichbarkeit können die Betriebsbedingungen für bestehende und künftige Gewerbebetriebe aufgrund der besseren Erreichbarkeit verbessert werden.</li> </ul>

### 1.3. Autobahnanschluss A1 Region Rorschach

Der Zubringer A1 Region Rorschach als neue „Kantonsstrasse zum See“ ist ein Schlüsselprojekt des Agglomerationsprogramms St. Gallen – Bodensee. Im Agglomerationsprogramm der 2. Generation hat der Bund dieses Projekt in der Priorität B eingestuft. Es ist das Ziel der drei Gemeinden, diesen für die Region sehr wichtigen, neuen Autobahnanschluss im Agglomerationsprogramm der 3. Generation in die Priorität A zu bringen. Die Chancen stehen gut, da der neue Autobahnanschluss mit der Kantonsstrasse zum See zu den fünf wirkungsstärksten Projekten für einen neuen Autobahnanschluss auf dem Nationalstrassennetz der Schweiz zählt. Voraussetzung ist jedoch eine Gesamtplanung im Sinne des Masterplans.

Basierend auf einer umfassenden Korridorstudie von möglichen Linienführungen und technischer Beurteilung konnte der Variantenfächer auf die möglichen Anschlüsse Witen, Sulzberg und Neuhaus (siehe Abbildung 3) reduziert werden. Im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) wurden die drei Varianten für einen möglichen Autobahnanschluss vertieft nach den Vorgaben des Bundes untersucht. Die ZMB vom 5. Februar 2008 ergab, dass die Variante Sulzberg als effiziente Lösung beurteilt wird. 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 massive Eingriff ist aus städtebaulicher Sicht nicht vertretbar und hätte spürbare Auswirkungen auf das direkte Siedlungsumfeld.

Die Variante Witen erzielt auch unter Einbezug der Kosten den höchsten Nutzen und wurde deshalb als die zweckmässigste Lösung eingestuft. Die Beurteilung erfolgte anhand der Methode nach NISTRA des ASTRA.

Der Variantenentscheid Witen wurde im Jahr 2016 durch eine vollumfängliche raumplanerische Überprüfung (Unterlagen siehe Anhang A8) verifiziert. Diese Überprüfung bestätigte die Variante Witen als Bestvariante. Diese Variante hat in den Kriterien Verkehr, Siedlung, Umweltschutz und Entsorgung entsprechend besser abgeschnitten als die anderen Varianten Sulzberg und Neuhaus. Einzig im Bereich Landschaft schneidet die Variante Witen infolge des grösseren Flächenverbrauchs ausserhalb des Siedlungsgebiets schlechter ab.

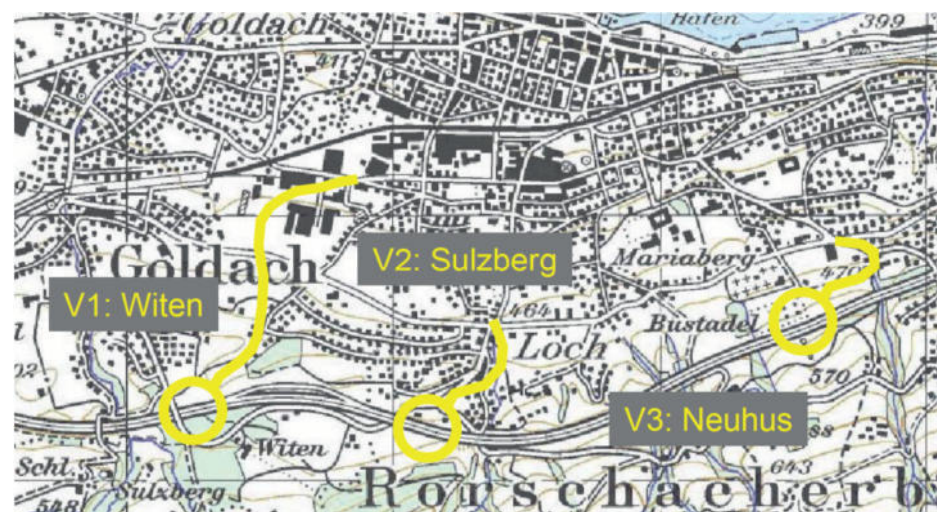


Abb. 3: Untersuchte Linienführungen des neuen Autobahnanschlusses A1 Region Rorschach

Die bautechnische Machbarkeit des neuen Autobahnanschlusses Witen konnte in der Zwischenzeit nachgewiesen werden. Schwierigkeiten bot das relativ grosse Längsgefälle des neuen Autobahnanschlusses von ca. 9 %, der aus topografischen Gründen zu einem grossen Teil in einem Tunnel zu liegen kommt (Länge 280 m). Gemäss ASTRA-Richtlinien darf ein Autobahnzubringer ein maximales Längsgefälle von 5 % aufweisen. Mit den Instrumenten des Bundes analysierte das kantonale Tiefbauamt diese Lösung in Bezug auf Verkehrssicherheit mit dem Ergebnis, dass das Risiko nach Umsetzung aller effizienten Massnahmen als tolerierbar eingestuft wird. Die berechnete Anzahl an Todesfällen infolge von Fahrzeugbränden (ohne Gefahrgut) liegt bei

0.0036 pro Jahr, was im Durchschnitt einem Todesfall pro ca. 300 Jahre entspricht. Mit Schreiben vom 24. Oktober 2016 hat das ASTRA die Realisierung des Autobahnanschlusses mit einem Gefälle von 9% genehmigt.

Der Nationalstrassenperimeter deckt die Anschlüsse bis zum ersten leistungsfähigen Knoten ab. Somit erstreckt sich das Eigentum des Bundes vom Anschlusspunkt im Gebiet Hohrain/Witen bis und mit Knoten an der Sulzstrasse. Damit handelt es sich bei diesem neuen Strassenteilstück um ein Nationalstrassenprojekt mit den entsprechend nötigen Verfahren und Normen nach Nationalstrassenrecht. Im März 2015 wurde der Vertrag zwischen dem ASTRA und dem Kanton St. Gallen unterzeichnet. In diesem Rahmen erhielt der Kanton den Auftrag, das Generelle Projekt des Autobahnanschlusses zu projektieren.

#### **1.4. Sachplan Verkehr**

Der neue Autobahnanschluss Rorschach ist im Sachplan Verkehr des Bundes, Teil Infrastruktur Strasse, Anhörung der Kantone gemäss Art. 19 RPV (Datum: 28.2.2017) aufgenommen. Im Objektblatt OB 9.1 St. Gallen wird der neue Autobahnanschluss als Zwischenergebnis aufgeführt.

Im Sachplan Verkehr wird die Notwendigkeit von neuen Autobahnanschlüssen wie folgt erläutert:

*„Die Nationalstrassen weisen im internationalen Kontext eine hohe Anschlussdichte auf. Dank dieser werden viele Siedlungsgebiete und Anlagen mit verkehrsentensiven Nutzungen direkt durch die Nationalstrasse erschlossen. Als Folge davon kann in Agglomerationen und in städtischen Gebieten auch ein grosser Teil des kleinräumigen Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs die Nationalstrasse nutzen. Auf der anderen Seite können Anschlüsse mit mangelhafter Leistungsfähigkeit die Verkehrssicherheit auf der Nationalstrasse gefährden und die verkehrspolitisch nicht erwünschte Rückverlagerung von Verkehren auf das nachgelagerte Strassennetz auslösen.*

*Deshalb haben funktionsfähige und ausreichend leistungsfähige Anschlüsse eine zentrale Bedeutung für das gesamte Strassenverkehrssystem. Die Raumentwicklung in den Anschlussbereichen ist massgebender Treiber für die Verkehrsentstehung und damit auch für die Belastung der Nationalstrassenanschlüsse. Entsprechend wichtig ist eine umfassende und frühzeitige Abstimmung der Raumentwicklungsabsichten von Gemeinden und Kantonen mit dem Betrieb und der Kapazität der Nationalstrasse.“*

Mit der Erarbeitung des vorliegenden Masterplans hat der Kanton St. Gallen zusammen mit der Stadt Rorschach sowie den Gemeinden Rorschacherberg und Goldach die Grundlage für die Abstimmung zwischen Raumentwicklung, Siedlung und Verkehr erarbeitet. Weiter ist der Autobahnabschnitt im Bereich des neuen Autobahnanschlusses mit ca. 50'000 Fahrzeugen pro Tag nicht sehr hoch belastet, dass aus Kapazitätsgründen kein weiterer Anschluss erstellt werden kann.