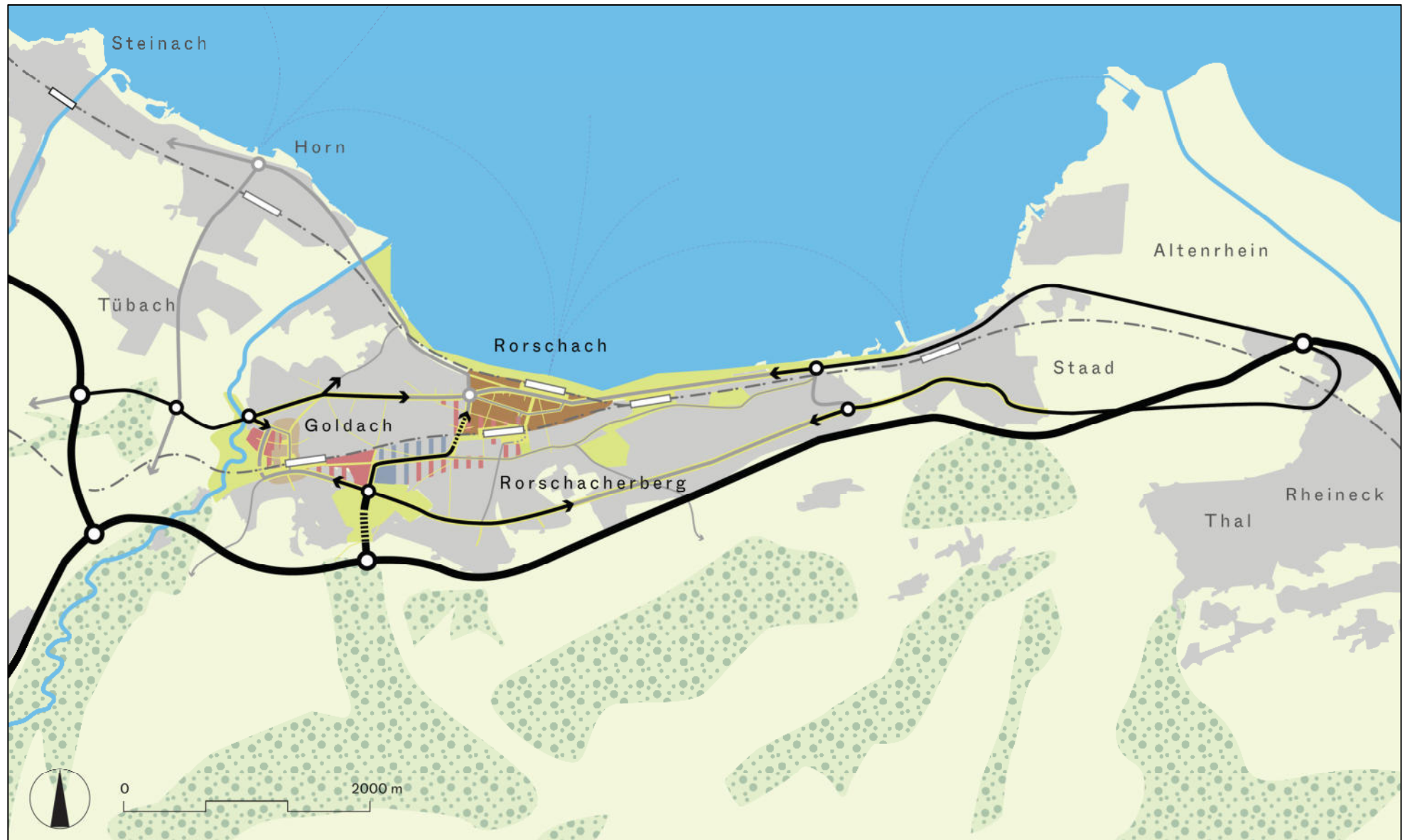


Anhänge

A1: Zukunftsbilder

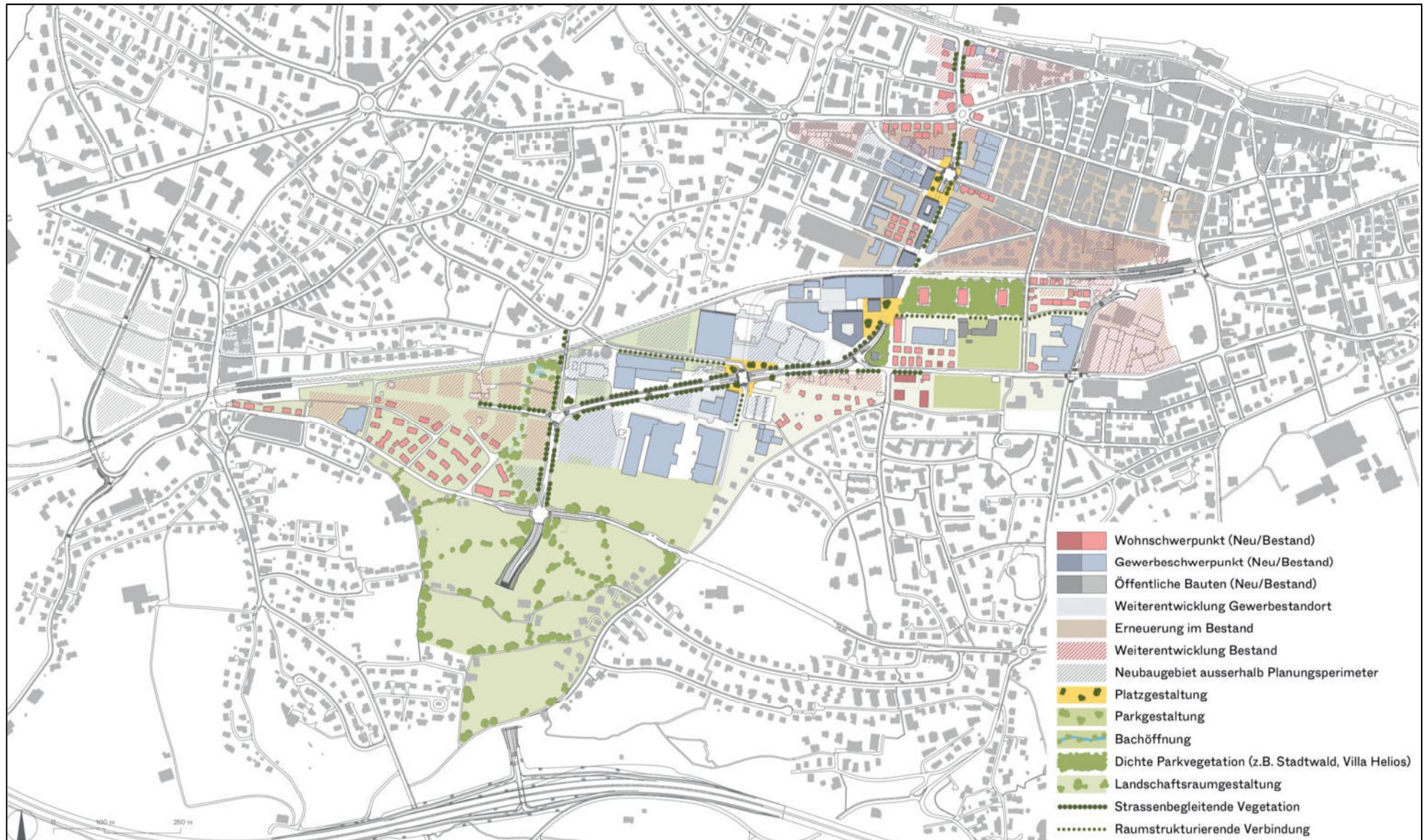
Überregionales Zukunftsbild mit Erschliessung von den drei Autobahnanschlüssen



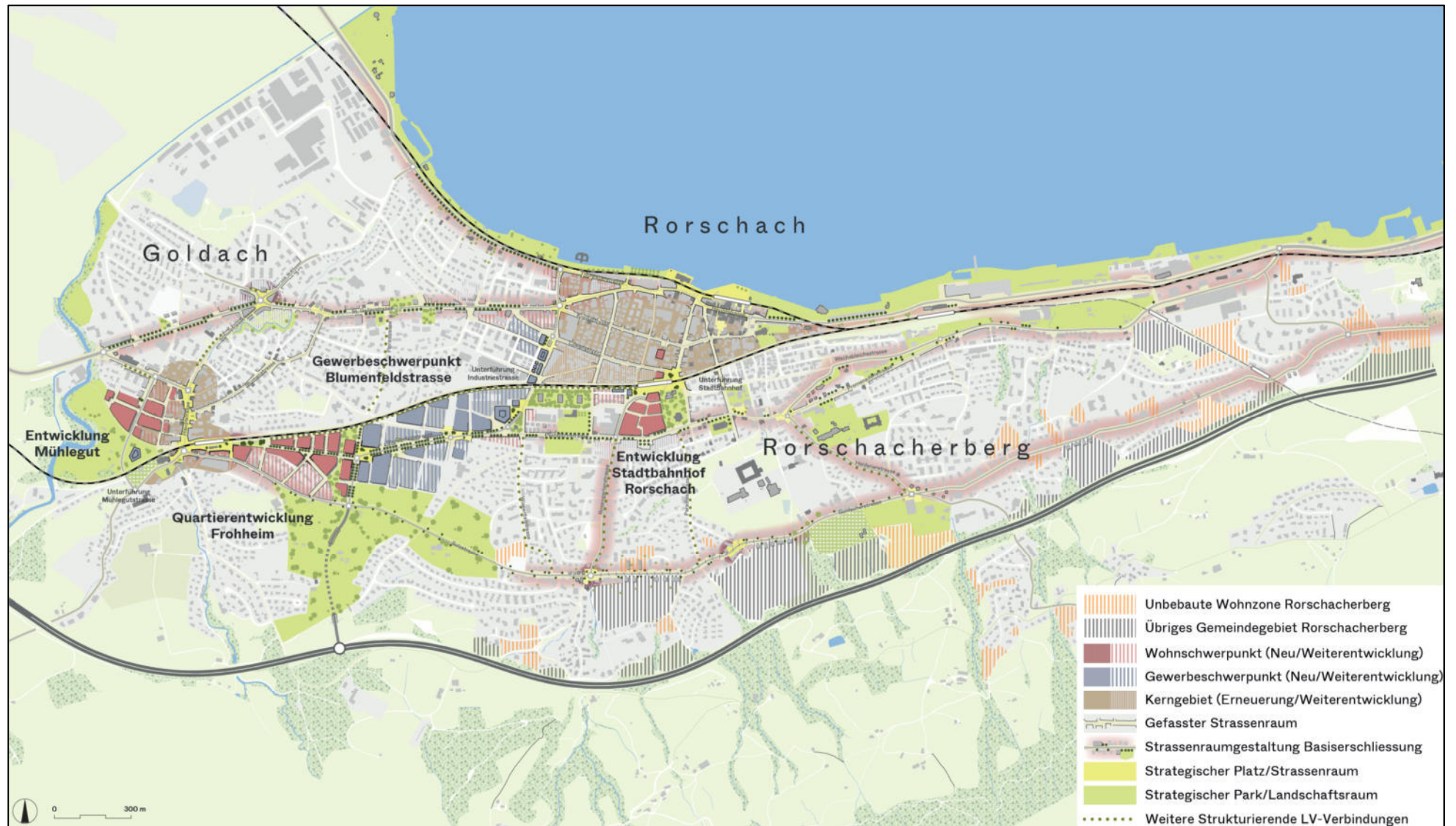
Regionales Zukunftsbild mit den hauptsächlichen Entwicklungsschwerpunkten der Kerngemeinden



Kurzfristiges Zukunftsbild entlang der neuen Kantonsstrasse zum See betreffend Städtebau, Freiraum und Verkehr



Mittel- bis langfristiges Zukunftsbild entlang der neuen Kantonsstrasse zum See betreffend Städtebau, Freiraum und Verkehr

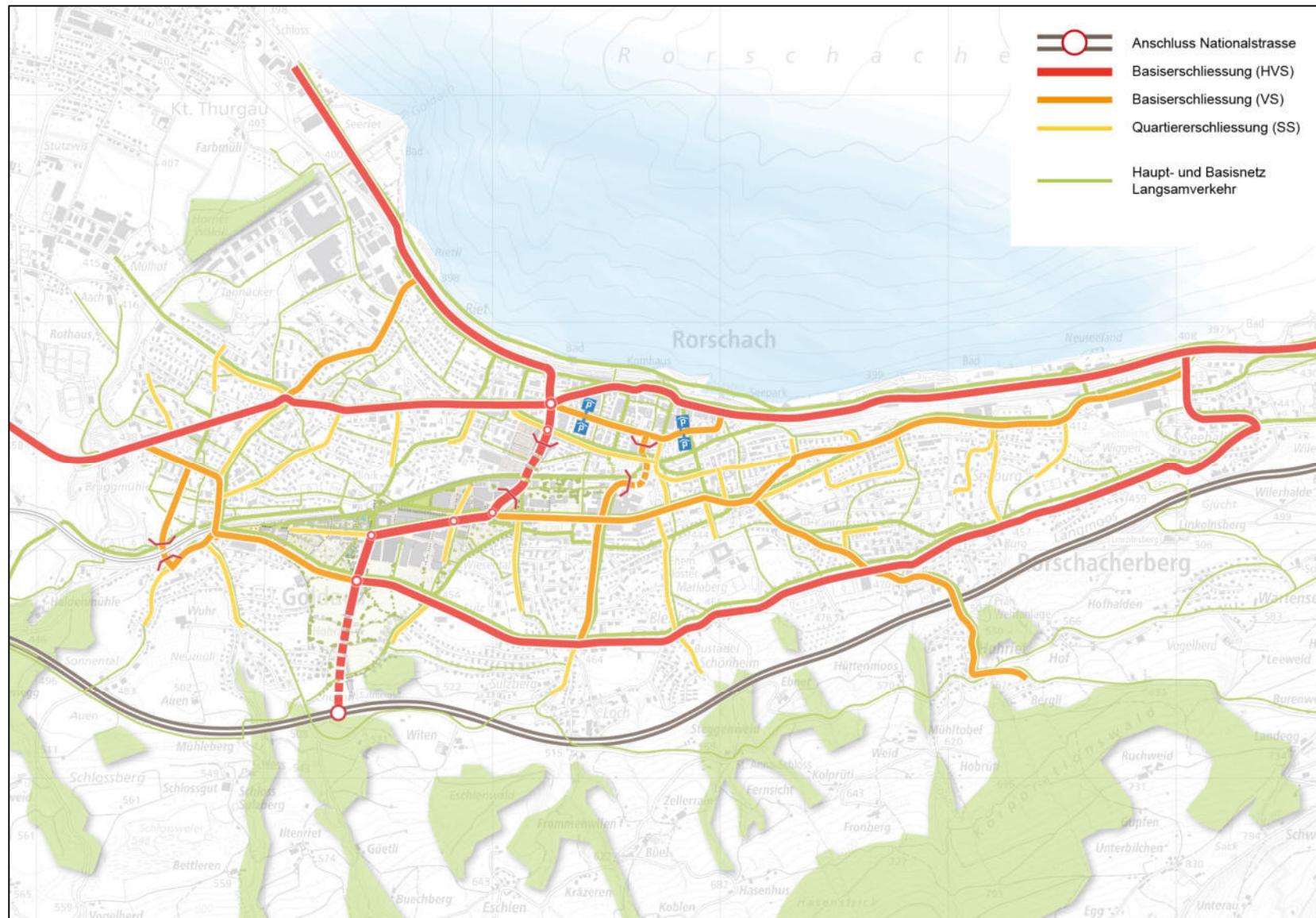


Entwicklungspotenziale Rorschacherberg

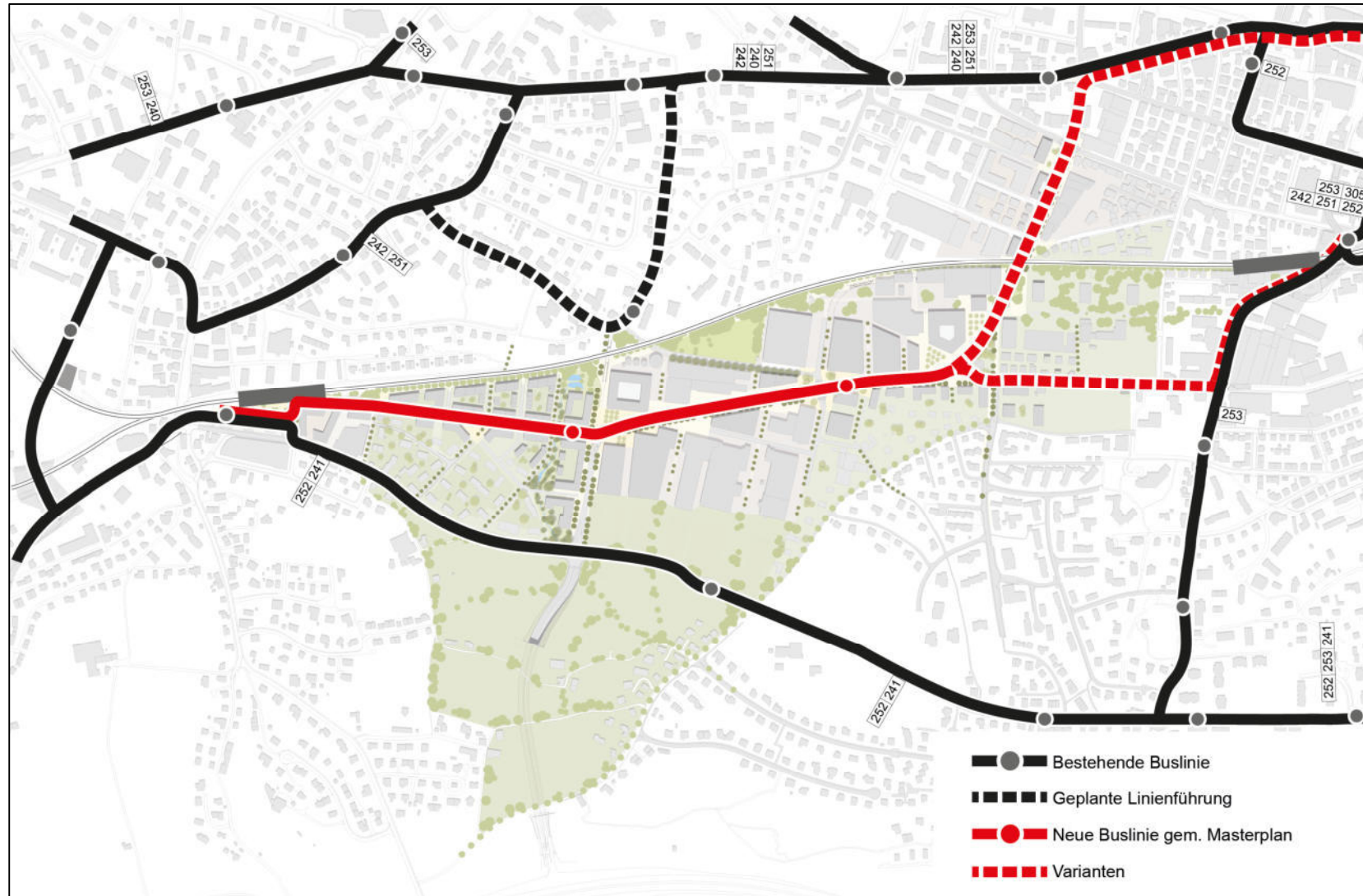


A2: Themenpläne

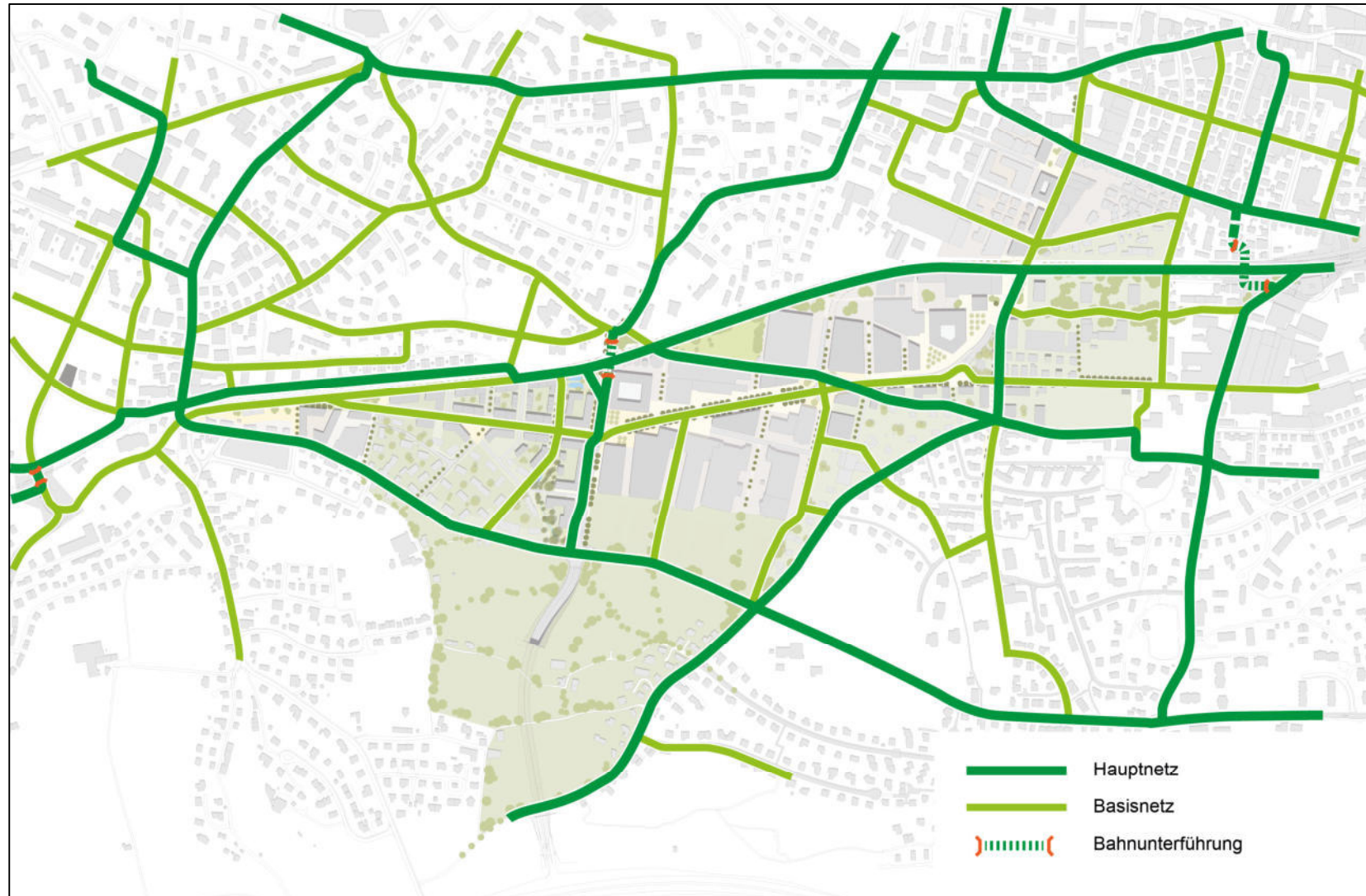
Themenplan MIV



Themenplan ÖV



Themenplan Fuss- und Veloverkehr



A3: Linienführungen Portal Süd

Die nachfolgenden Plandarstellungen stellen mögliche Lösungsansätze betreffend Linienführung, Knotenformen und Strassenquerschnitte dar. Sie dienen als Grundlage für die Kostenberechnung. Es sind erste Studien, und die Planinhalte sind noch nicht abschliessend definiert.

Variante 1: SBB mit Korridor im Bereich Geisser/Kündig



Variante 2: SBB mit Korridor und Abbruch im Bereich Geisser/Kündig



Variante 3: kurz gestreckt (LV-Achse) ohne Abbruch Helios



Variante 5: kurz gestreckt (Stadtwald) mit Abbruch Helios



Variante 5+: kurz gestreckt (Stadtwald) mit Abbruch Helios bzw. neuen Akzent



Variante 6: Helios lang mit Kreisel (bergmännisch)



Variante 7: Helios lang inkl. neuem Anschluss an Pestalozzistrasse (bergmännisch)



A4: Detailauswertung Linienführungen im Bereich Portal Süd

Region Rorschach - Masterplan Anschluss A1

Variantenbewertung Portal Süd

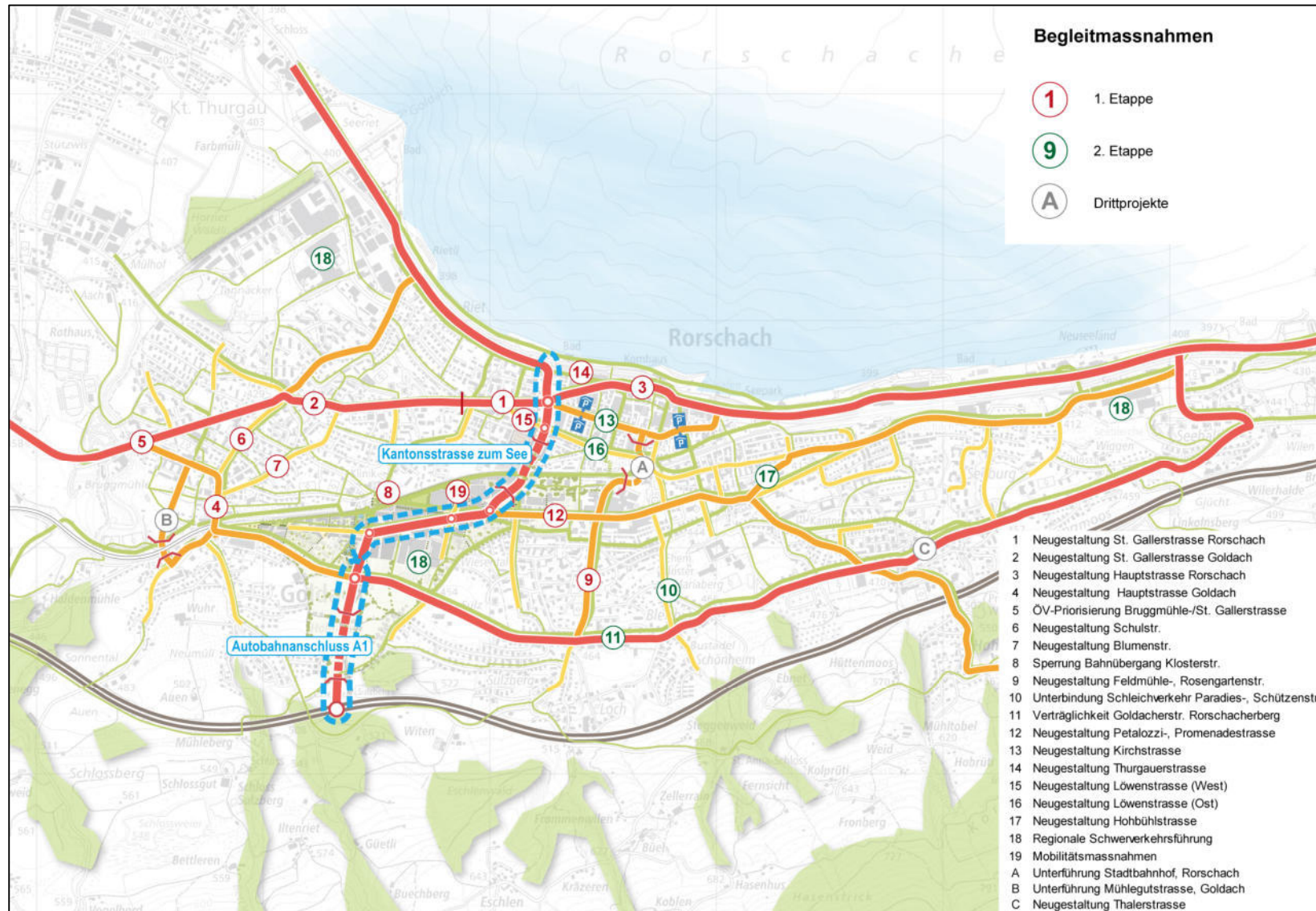
Pos. Kriterium	Variante 1 SBB mit Korridor im Bereich Geiser/Kündig	Variante 2 SBB mit Korridor und Abbruch im Bereich Geiser/Kündig	Variante 3 kurz gestreckt (LV-Achse) ohne Abbruch Helios	Variante 4 kurz gestreckt (LV-Achse) mit Abbruch Helios	Variante 5 kurz gestreckt (Stadtwald) mit Abbruch Helios	Variante 5+ kurz gestreckt (Stadtwald) mit Abbruch Helios bzw. neuen Akzent	Variante 6 Helios lang mit Kreisel (bergmännisch)	Variante 7 Helios lang inkl. neuem Anschluss an Pestalozzistr. (bergmännisch)
1 Funktionalität Verkehrssystem Linienführung, Netzlogik Knotenform, Anbindung sekundäres Netz, Erschließung angrenzende Liegenschaften	(-) enge Kurve Rampe bei Geiser (-) enge Kurve Tunnel unter SBB (-) rechtwinklige Linienführung HVS (+) 2 Knoten auf HVS (-) 2 Kreisel für Erschließung Kat. 501 (-) Kreisel Klosterstr. mit 2 schwachen Ästen (-) wenig Möglichkeiten für Verkehrsmanagement (+) stetiger Verkehrsfluss (+) Verbindung Blumenfeld-Pestalozzistr. (+) attraktive Erschließung	(-) enge Kurve Rampe bei Geiser (-) enge Kurve Tunnel unter SBB (-) rechtwinklige Linienführung HVS (+) 2 Knoten auf HVS (-) 2 Kreisel für Erschließung Kat. 501 (-) Kreisel Klosterstr. mit 2 schwachen Ästen (-) wenig Möglichkeiten für Verkehrsmanagement (+) stetiger Verkehrsfluss (+) Verbindung Blumenfeld-Pestalozzistr. (+) attraktive Erschließung	(0) relativ gestreckte Linienführung (Diagonale) (+) gute Netzlogik, Haupttrichtung HVS klar erkennbar (LSA Knoten) (0) 3 Knoten auf HVS (+) hohe Leistungsfähigkeit, Möglichkeiten Verkehrsmanagement (-) un stetiger Verkehrsfluss durch LSA (Wartezeiten auch bei wenig Verkehr) (+) Verbindung Blumenfeld-Pestalozzistr. (0) teilweise nur indirekte Parzellen-Erschließung	(+) optimale Linienführung Blumenfeldstrasse - Industriestrasse (+) gute Netzlogik, Haupttrichtung HVS klar erkennbar (LSA Knoten) (0) 3 Knoten auf HVS (+) hohe Leistungsfähigkeit, Möglichkeiten Verkehrsmanagement (-) un stetiger Verkehrsfluss durch LSA (Wartezeiten auch bei wenig Verkehr) (+) Verbindung Blumenfeld-Pestalozzistr. (0) teilweise nur indirekte Parzellen-Erschließung	(+) optimale Linienführung Blumenfeldstrasse - Industriestrasse (+) gute Netzlogik, Haupttrichtung HVS klar erkennbar (LSA Knoten) (0) 3 Knoten auf HVS (+) hohe Leistungsfähigkeit, Möglichkeiten Verkehrsmanagement (-) un stetiger Verkehrsfluss durch LSA (Wartezeiten auch bei wenig Verkehr) (+) Verbindung Blumenfeld-Pestalozzistr. (0) teilweise nur indirekte Parzellen-Erschließung	(+) optimale Linienführung Blumenfeldstrasse - Industriestrasse (+) gute Netzlogik, Haupttrichtung HVS klar erkennbar (LSA Knoten) (0) 3 Knoten auf HVS (+) hohe Leistungsfähigkeit, Möglichkeiten Verkehrsmanagement (-) un stetiger Verkehrsfluss durch LSA (Wartezeiten auch bei wenig Verkehr) (+) Verbindung Blumenfeld-Pestalozzistr. (0) teilweise nur indirekte Parzellen-Erschließung	(+) optimale Linienführung Blumenfeldstrasse - Industriestrasse (+) gute Netzlogik, klare Strassenhierarchie (+) 1 Knoten auf HVS (+) attraktiver Verkehrsfluss auf der Hauptachse (-) wenig Möglichkeiten für Verkehrsmanagement (-) Verbindung Blumenfeld-Pestalozzistr. (Wenden über LSA, langer Weg) (-) indirekte Parzellen-Erschließung	(+) optimale Linienführung Blumenfeldstrasse - Industriestrasse (+) gute Netzlogik, klare Strassenhierarchie (+) 2Knoten auf HVS (+) attraktiver Verkehrsfluss auf der Hauptachse (+) Möglichkeiten Verkehrsmanagement (-) Verbindung Blumenfeld-Pestalozzistr. (Wenden über LSA, langer Weg) (-) teilweise indirekte Parzellen-Erschließung
2 Fuss- und Veloverkehr, öffentlicher Verkehr Verbindungen und Querungen (Direktheit, Attraktivität, Sicherheit, Kohärenz)	(+) West-Ost-Achse Pestalozzi - Blumenfeldstrasse (-) Kreisel ist aus Sicht Veloverkehr kritisch bzgl. Verkehrssicherheit (+) Nord-Süd Achse Industriestrasse (+) Nord-Süd Achse Sulzstrasse-Florstrasse (+) Längsverkehr Blumenfeldstrasse (+) Lokale Erschließung (flexible Querung Blumenfeldstrasse, Abbiegen/Einmünden)	(+) West-Ost-Achse Pestalozzi - Blumenfeldstrasse (-) Kreisel ist aus Sicht Veloverkehr kritisch bzgl. Verkehrssicherheit (+) Nord-Süd Achse Industriestrasse (+) Nord-Süd Achse Sulzstrasse-Florstrasse (+) Längsverkehr Blumenfeldstrasse (+) Lokale Erschließung (flexible Querung Blumenfeldstrasse, Abbiegen/Einmünden)	(0) West-Ost-Achse Pestalozzi - Blumenfeldstrasse (+) Nord-Süd Achse Industriestrasse (0) Nord-Süd Achse Sulzstrasse-Florstrasse (Knoten Klosterstrasse) (0) Längsverkehr Blumenfeldstrasse (Wartezeiten LSA) (-) Lokale Erschließung (Querung Blumenfeldstrasse, Abbiegen/Einmünden nur bei Knoten)	(+) West-Ost-Achse Pestalozzi - Blumenfeldstrasse (+) Nord-Süd Achse Industriestrasse (0) Nord-Süd Achse Sulzstrasse-Florstrasse (Knoten Klosterstrasse) (0) Längsverkehr Blumenfeldstrasse (Wartezeiten LSA) (-) Lokale Erschließung (Querung Blumenfeldstrasse, Abbiegen/Einmünden nur bei Knoten) (-) Lokale Erschließung (fehlende Querung entlang Rampe Industriestrasse)	(+) West-Ost-Achse Pestalozzi - Blumenfeldstrasse (+) Nord-Süd Achse Industriestrasse (0) Nord-Süd Achse Sulzstrasse-Florstrasse (Knoten Klosterstrasse) (0) Längsverkehr Blumenfeldstrasse (Wartezeiten LSA) (-) Lokale Erschließung (Querung Blumenfeldstrasse, Abbiegen/Einmünden nur bei Knoten) (-) Tieflage Pestalozzistrasse	(+) West-Ost-Achse Pestalozzi - Blumenfeldstrasse (+) Nord-Süd Achse Industriestrasse (0) Nord-Süd Achse Sulzstrasse-Florstrasse (Knoten Klosterstrasse) (0) Längsverkehr Blumenfeldstrasse (Wartezeiten LSA) (-) Lokale Erschließung (Querung Blumenfeldstrasse, Abbiegen/Einmünden nur bei Knoten) (-) Tieflage Pestalozzistrasse	(+) West-Ost-Achse Pestalozzi - Blumenfeldstrasse (+) Nord-Süd Achse Industriestrasse (+) Nord-Süd Achse Sulzstrasse-Florstrasse (+) Längsverkehr Blumenfeldstrasse (0) Lokale Erschließung (Querung Blumenfeldstrasse, Abbiegen/Einmünden)	(+) West-Ost-Achse Pestalozzi - Blumenfeldstrasse (+) Nord-Süd Achse Industriestrasse (+) Nord-Süd Achse Sulzstrasse-Florstrasse (0) Längsverkehr Blumenfeldstrasse (0) Lokale Erschließung (Querung Blumenfeldstrasse, Abbiegen/Einmünden)
3 Städtebau und Freiraum Entwicklungspotenzial der Stadtplanung sowie Aussenraum Qualitäten (Freiraumstruktur)	(+) Rampe (Einschnitt) entlang SBB (+) Emissionen (+) orthogonales Strassennetz / Baufelder (+) flexible Nutzung/Weiterentwicklung Areal zwischen Blumenfeldstr. und SBB	(+) Rampe (Einschnitt) entlang SBB (+) Emissionen (+) orthogonales Strassennetz / Baufelder (+) flexible Nutzung/Weiterentwicklung Areal zwischen Blumenfeldstr. und SB	(-) Einschnitt "diagonale s-förmige" Rampe (+) Verbindung 1. Baufeldtiefe entlang der Bahn sichergestellt (-) Flexibilität / Weiterentwicklung Areal Kündig-Helios eingeschränkt (-) Emissionen (-) Bezug Neubauten / Stadtwald (-) tiefer gelegter Knoten	(-) Einschnitt "diagonale" Rampe (-) Zäsur 1. Baufeldtiefe entlang der Bahn (-) Flexibilität / Weiterentwicklung Areal Kündig-Helios eingeschränkt (-) Bezug Helios (-) Emissionen (-) Bezug Neubauten / Stadtwald	(-) Einschnitt "runde" Rampe und Tieflage Knoten Pestalozzistrasse (+) Verbindung 1. Baufeldtiefe entlang der Bahn sichergestellt (-) Flexibilität / Weiterentwicklung Areal Kündig-Helios eingeschränkt (+) Bezug Neubauten	(0) Einschnitt "runde" Rampe und Tieflage Knoten Pestalozzistrasse, dafür Akzent (+) Verbindung 1. Baufeldtiefe entlang der Bahn sichergestellt (-) Flexibilität / Weiterentwicklung Areal Kündig-Helios eingeschränkt (+) Bezug Neubauten (-) Bezug Wohnfeld Süd	(-) Breite/Wirkung des Einschnitts der Rampe Blumenfeldstrasse (+) flexible Nutzung/Weiterentwicklung Areal zwischen Blumenfeldstrasse und SBB	(+) Rampe integriert in bestehenden Strassenraum Blumenfeldstrasse (0) flexible Nutzung/Weiterentwicklung Areal zwischen Blumenfeldstrasse und SBB im östlichen Teil (-) Diagonale Klosterstrasse ist längerfristig gesetzt
4 Umwelt Lärmbelastung und oberirdischer Flächenbedarf (neue Verkehrsflächen)	(0) zusätzliche Lärmimmissionen einzelner Wohnbauten Blumenfeldstr. (-) neue Verbindung zwischen Blumenfeldstrasse und SBB	(0) zusätzliche Lärmimmissionen einzelner Wohnbauten Blumenfeldstr. (-) neue Verbindung zwischen Blumenfeldstrasse und SBB	(-) zusätzliche Lärmimmissionen und Beeinträchtigung Helios sowie einzelne Wohngebäude Blumenfeldstr. (-) neue diagonale Verbindung Blumenfeldstr. SBB/Industriest.	(-) zusätzliche Lärmimmissionen einzelner Wohnbauten Blumenfeldstr. sowie Hochhäuser (-) neue diagonale Verbindung Blumenfeldstr. SBB/Industriest.	(0) zusätzliche Lärmimmissionen einzelner Wohnbauten Blumenfeldstr. (0) neue diagonale Verbindung Blumenfeldstr. SBB/Industriest.	(0) zusätzliche Lärmimmissionen einzelner Wohnbauten Blumenfeldstr. (0) neue diagonale Verbindung Blumenfeldstr. SBB/Industriest.	(+) keine zusätzlichen Lärmimmissionen für Wohnbauten (0) Verbreiterung Blumenfeldstr. im Rampenbereich	(+) keine zusätzlichen Lärmimmissionen für Wohnbauten (-) Verbreiterung Blumenfeldstr. im Rampenbereich und zusätzliche Verbindung Blumenfeldstr.-Klosterstrasse
6 Risiken Abbruch von Gebäuden, Beeinträchtigung von Betrieben sowie Beschwerderisiko	Plangenehmigung: Widerstand Grundeigentümer (Geiser) -technisch: Abbruch Gebäude Grundeigentümer (Kündig) -technisch: Gebäudeschäden Kündig -technisch: Setzungen/Schäden Bahntrasse -betriebl.: Nutzung UG entfällt, Betriebsbehinderung während Bau	Plangenehmigung: Widerstand Grundeigentümer (Geiser und Kündig) -Abbruch Gebäude	Plangenehmigung: Widerstand Grundeigentümer (Kündig) -Abbruch von zwei Gebäuden Grundeigentümer (Neubau Kat. 2288) -Eingriff Erschließung/Vorzone	Plangenehmigung: Widerstand Grundeigentümer (Helios) -Abbruch Neubau Helios Grundeigentümer (Kündig) -Abbruch von zwei Gebäuden Grundeigentümer (Hochhäuser) -Eingriff Erschließung/Vorzone Grundeigentümer (Neubau Kat. 2288) -Eingriff Erschließung/Vorzone	Plangenehmigung: Widerstand Grundeigentümer (Helios) -Abbruch Neubau Helios Grundeigentümer (Kündig) -Abbruch von zwei Gebäuden Grundeigentümer (Neubau Kat. 2288) -Eingriff Erschließung/Vorzone	Plangenehmigung: Widerstand Grundeigentümer (Helios) -Abbruch Neubau Helios Grundeigentümer (Kündig) -Abbruch von zwei Gebäuden Grundeigentümer (Neubau Kat. 2288) -Eingriff Erschließung/Vorzone	politisch: Schleichverkehr wegen ungenügender Verkehrsbeziehung Pestalozzistr. - neue Unterführung technisch: Gebäudeschäden Helios	politisch: Schleichverkehr wegen ungenügender Verkehrsbeziehung Pestalozzistr. - neue Unterführung technisch: Gebäudeschäden Helios

Benotung in Punkten

5	sehr gut
4	gut
3	durchschnittlich
2	schlecht
1	ungenügend

A5: Massnahmenblätter der Begleitmassnahmen

Übersicht



Begleitmassnahme 1: Neugestaltung St. Gallerstrasse, Rorschach

Bereich:

- ☒ MIV: Kantonsstrasse, ca. 12'000 Fz/Tag (2016)
- ☒ Fuss- und Veloverkehr: Kantonales Velohauptnetz (Alltagsroute)
- ☒ ÖV: Buslinien 240, 242, 251, 253

Priorität:

- ☒ 1. Etappe ☐ 2. Etappe

Ausgangslage:



Mit dem neuen Autobahnanschluss Witen und dem Zubringer Region Rorschach wird der Verkehr auf der St. Gallerstrasse auf dem Abschnitt Sonnenhalde bis Landhauskreisel deutlich reduziert.

Ziel:

Qualitätsgewinn sichern, Chancen nutzen:

- Durchfahrtswiderstand erhöhen
- Umgestaltung der verkehrsorientierten Strasse zu einem qualitativen städtischen Raum mit Aufenthaltsqualität
- Verbesserung der Querbarkeit für Fussgänger und Fahrradfahrende, Bedingungen für Fahrradfahrende im Längsverkehr verbessern
- Systemgerechte Behandlung des öffentlichen Verkehrs

Massnahmen:



- Umgestaltung mit angestrebtem gefahrenen Richttempo 40.
- Umsetzung Velokonzept.
- Anpassung LSA-Steuerung

Beteiligte Partner:

- Kanton St. Gallen (Federführung)
- Stadt Rorschach

Stand:

- Bestandteil Konzept Flankierende Massnahmen A1-Zubringer Region Rorschach 2013
- BGK St. Gallerstrasse 2015 abgeschlossen
- Projektierung Sonnenhalde bis Löwenstrasse abgeschlossen

Vorgehen:

- Abschnitt Sonnenhalde bis Löwenstrasse: Umsetzung
- Abschnitt Löwenstrasse bis Hauptstrasse: Weiterplanung im Zuge des A1 Zubringers A1 Region Rorschach

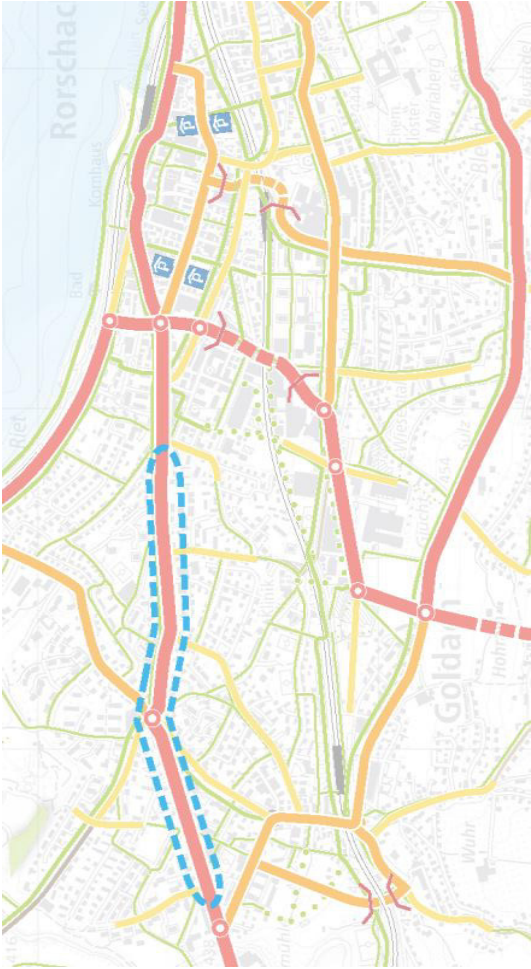
Realisierung:

- Abschnitt Sonnenhalde bis Löwenstrasse: Vor Realisierung Zubringer
- Abschnitt Löwenstrasse bis Hauptstrasse: Mit Realisierung Zubringer

Kosten (+/-50%):

4 bis 6 Mio. CHF

Begleitmassnahme 2: Neugestaltung St. Gallerstrasse, Goldach

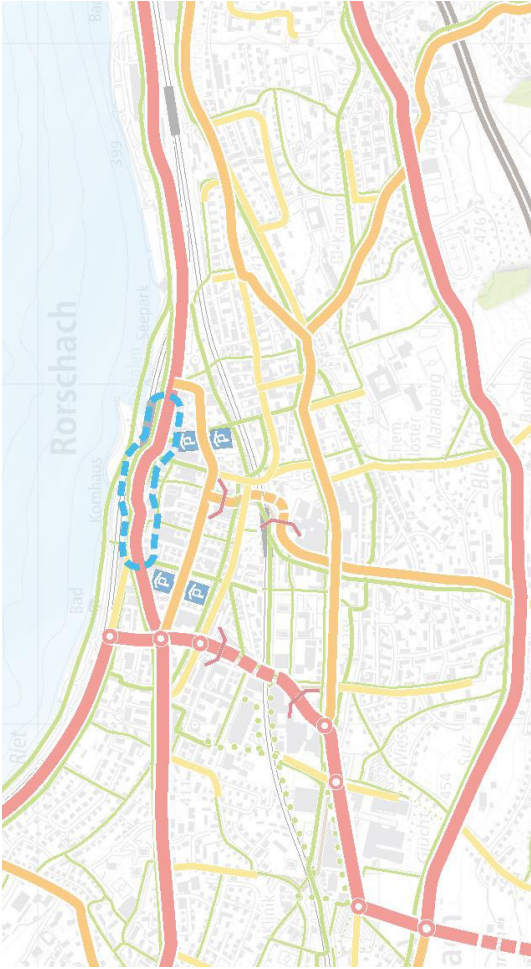
Bereich:	☒ MIV: Kantonsstrasse, ca. 16'000 Fz/Tag (2016) ☒ Fuss- und Veloverkehr: Kantonales Velohauptnetz (Alltagsroute) ☒ ÖV: Buslinien 240, 242, 251, 253
Priorität:	☒ 1. Etappe ☐ 2. Etappe
Ausgangslage:	 Mit dem neuen Autobahnanschluss Witten und dem Zubringer Region Rorschach wird der Verkehr auf der St. Gallerstrasse auf dem Abschnitt Bruggmühlestrasse bis Sonnenhalde deutlich reduziert..
Ziel:	Qualitätsgewinn sichern, Chancen nutzen: • Durchfahrtswiderstand erhöhen • Umgestaltung der verkehrsorientierten Strasse zu einem qualitativen Stadtraum mit Aufenthaltsqualität • Verbesserung der Querbarkeit für Fussgänger und Fahrradfahrende, Bedingungen für Fahrradfahrende im Längsverkehr verbessern • Systemgerechte Behandlung des öffentlichen Verkehrs
Massnahmen:	• Umgestaltung St. Gallerstrasse mit angestrebtem gefahrenen Richttempo 40 (Abschnitt Bruggmühlestrasse bis Sonnenhalde). • Punktuelle Aufwertungsmassnahmen Kronenplatz (Richttempo 30) • Umsetzung Velokonzept. • Anpassung LSA-Steuerungen
Beteiligte Partner:	• Kanton St. Gallen (Federführung) • Gemeinde Goldach
Stand:	• Bestandteil Konzept Flankierende Massnahmen A1-Zubringer Region Rorschach 2013
Vorgehen:	• Erarbeitung BGK • Anschliessend Vorprojekt, Bau- und Auflageprojekt
Realisierung:	Unmittelbar nach Inbetriebnahme Zubringer
Kosten (+/-50%):	6 bis 8 Mio. CHF

Begleitmassnahme 3: Neugestaltung Hauptstrasse, Rorschach

Bereich: ☒ MIV: Kantonsstrasse, ca. 12'000 Fz/Tag (2016)
☒ Fuss- und Veloverkehr: Kantonales Velohauptnetz (Alltagsroute)
☒ ÖV: 4 Buslinien

Priorität: ☒ 1. Etappe ☐ 2. Etappe

Ausgangslage:



Mit dem neuen Autobahnanschluss Witen und dem Zubringer Region Rorschach wird der Verkehr auf der Hauptstrasse im Stadtkern Rorschach leicht reduziert.

Ziel:

Qualitätsgewinn sichern, Chancen nutzen:

- Durchfahrtswiderstand erhöhen
- Förderung der Aufenthaltsqualität und Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer im Stadtkern.
- Voraussetzungen für Mischnutzungen und publikumsorientierte Erdgeschosse verbessern.

Massnahmen:

- Umgestaltung mit angestrebtem gefahrenem Richttempo 40.
- Umsetzung Velokonzept.

Beteiligte Partner: • Kanton St. Gallen (Federführung)

- Stadt Rorschach

Stand:

- Bestandteil Konzept Flankierende Massnahmen A1-Zubringer Region Rorschach 2013
- BGK Hauptstrasse Rorschach abgeschlossen
- Vor- und Bauprojekt abgeschlossen
- Abschnitt Bellevue - Kirchstrasse: Umgesetzt
- Abschnitt Kirchstrasse – St. Gallerstrasse: Plangenehmigungsverfahren im Gange (laufendes Rechtsmittelverfahren)

Vorgehen:

- Plangenehmigung
- Anschliessend Realisierung

Realisierung: Vor Realisierung Zubringer

Kosten (+/-50%): 2 bis 4 Mio. CHF

Begleitmassnahme 4: Neugestaltung Hauptstrasse, Goldach

Bereich:	☒ MIV: Kantonsstrasse ☒ Fuss- und Veloverkehr: Kantonales Velohauptnetz (Alltagsroute) ☒ ÖV: Buslinien 241, 242, 251, 253
Priorität:	☒ 1. Etappe ☐ 2. Etappe
Ausgangslage:	 Mit dem neuen Autobahnanschluss Witen und dem Zubringer Region Rorschach sowie der neuen Unterführung Mühlegutstrasse wird auf der Hauptstrasse in Goldach gegenüber dem Ist-Zustand eine deutliche Reduktion der Verkehrsmengen erwartet.
Ziel:	Qualitätsgewinn sichern, Chancen nutzen: • Identität schaffen, Aufenthaltsqualität erhöhen und Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer fördern. • Verbesserung der Querbarkeit für Fussgänger und Fahrradfahrende. • Systemgerechte Behandlung des öffentlichen Verkehrs • Verhinderung Durchfahrt Schwerverkehr
Massnahmen:	 • Neugestaltung mit angestrebtem gefahrenem Richttempo 30. • Umsetzung Velokonzept.
Beteiligte Partner:	• Gemeinde Goldach (Federführung) • Kanton St. Gallen
Stand:	• Bestandteil Konzept Flankierende Massnahmen A1-Zubringer Region Rorschach 2013 • Vorprojekt Umgestaltung Hauptstrasse 2015 abgeschlossen • Bauprojekt in Bearbeitung (2017)
Vorgehen:	Plangenehmigungsverfahren Anschliessend Realisierung
Realisierung:	Realisierung unmittelbar nach Inbetriebnahme Unterführung Mühlegutstrasse, vor Realisierung Zubringer
Kosten (+/-50%):	1 bis 2 Mio. CHF

Begleitmassnahme 5: ÖV -Priorisierung Bruggmühle-/St. Gallerstr., Goldach

Bereich: ☒ MIV: Kantonsstrasse
☐ Fuss- und Veloverkehr
☒ ÖV: Buslinien 241, 242, 251, 253

Priorität: ☒ 1. Etappe ☐ 2. Etappe

Ausgangslage:



Bereits heute besteht am Knoten Bruggmühle-/St.Gallerstrasse ein ÖV-Priorisierung. Mit dem neuen Autobahnanschluss Witen und dem Zubringer Region Rorschach wird sowohl auf der St. Gallerstrasse wie auch auf der Bruggmühlestrasse in Goldach gegenüber dem Ist-Zustand eine deutliche Reduktion der Verkehrsmengen erwartet.

Ziel:

- Ausbau der ÖV-Priorisierung, kürzerer Wartezeiten für den ÖV.

Massnahmen:

- Überprüfung und Optimierung der Phasenfolge.
- Anpassung der Lichtsignalanlage an die veränderten Verkehrsströme.

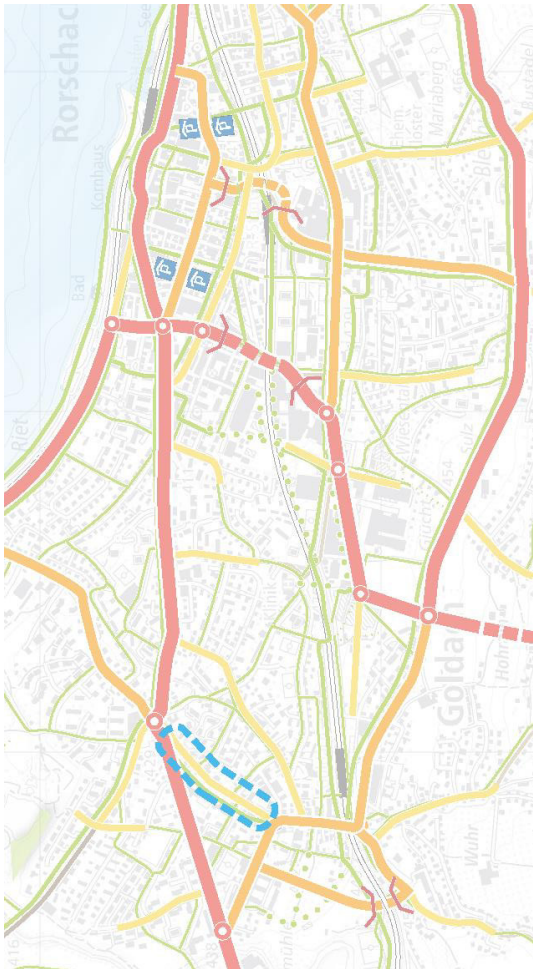
Beteiligte Partner:

- Kanton St. Gallen (Federführung)
- Gemeinde Goldach
- Projektauslösung durch Kanton

Realisierung: Mit Inbetriebnahme Zubringer

Kosten (+/-50%): < 0.2 Mio. CHF

Begleitmassnahme 6: Neugestaltung Schulstrasse, Goldach

Bereich:	☒ MIV: Gemeindestrasse ☒ Fuss- und Veloverkehr: Kantonales Velohauptnetz (Alltagsroute) ☐ ÖV	
Priorität:	☒ 1. Etappe	☐ 2. Etappe
Ausgangslage:	 Gefahr von Mehrbelastung durch Nord-Süd-Verkehr auf Anschluss Witen. Wird der Durchfahrwiderstand auf der Schulstrasse erhöht muss dies auch auf der Blumenstrasse erfolgen, damit diese nicht mehrbelastet wird.	
Ziel:	• Mehrbelastung verhindern • Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer	
Massnahmen:	 • Neugestaltung Schulstrasse mit angestrebtem gefahrenem Richttempo 40. • Umsetzung Velokonzept.	
Beteiligte Partner:	• Gemeinde Goldach	
Stand:	• Bestandteil Konzept Flankierende Massnahmen A1-Zubringer Region Rorschach 2013 • Bauprojekt Sanierung Schulstrasse 2013 abgeschlossen • 2016 umgesetzt	
Vorgehen:	-	
Realisierung:	-	
Kosten:	0.7 Mio. CHF	

Begleitmassnahme 7: Neugestaltung Blumenstrasse, Goldach

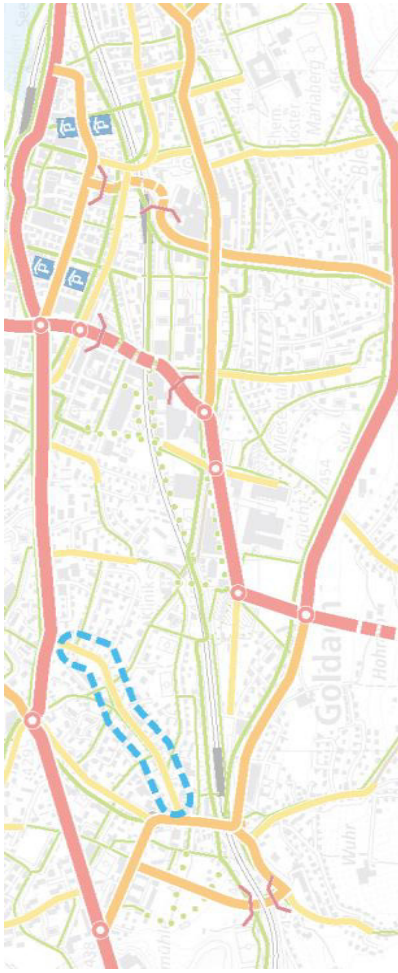
Bereich:

- ☒ MIV: Gemeindestrasse
- ☒ Fuss- und Veloverkehr: Regionales Basisnetz (Alltagsroute)
- ☒ ÖV: Buslinien 242, 251

Priorität:

- ☒ 1. Etappe ☐ 2. Etappe

Ausgangslage:



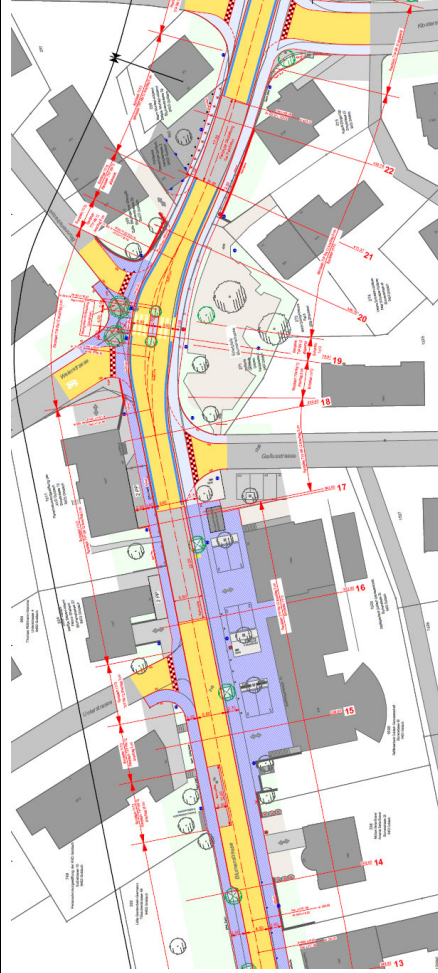
Gefahr von Mehrbelastung durch Nord-Süd-Verkehr auf Anschluss Witen.

Wird der Durchfahrwiderstand auf der Schulstrasse erhöht muss dies auch auf der Blumenstrasse erfolgen, um Verkehrsverlagerungen zu vermeiden bzw. damit diese nicht zusätzlich belastet wird.

Ziel:

- Mehrbelastung verhindern
- Systemgerechte Behandlung des öffentlichen Verkehrs
- Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer

Massnahmen:



- Neugestaltung mit angestrebtem gefahrenem Richttempo 40.
- Bushaltestellen als Fahrbahnhaltestellen.
- Umsetzung Velokonzept.

Beteiligte Partner:

- Gemeinde Goldach

Stand:

- Bestandteil Konzept Flankierende Massnahmen A1-Zubringer Region Rorschach 2013
- Vorprojekt/Auflageprojekt Neugestaltung Blumenstrasse 2016 abgeschlossen
- Bearbeitung Bauprojekt läuft (2017)

Vorgehen:

- Baubewilligungsverfahren
- Umsetzung

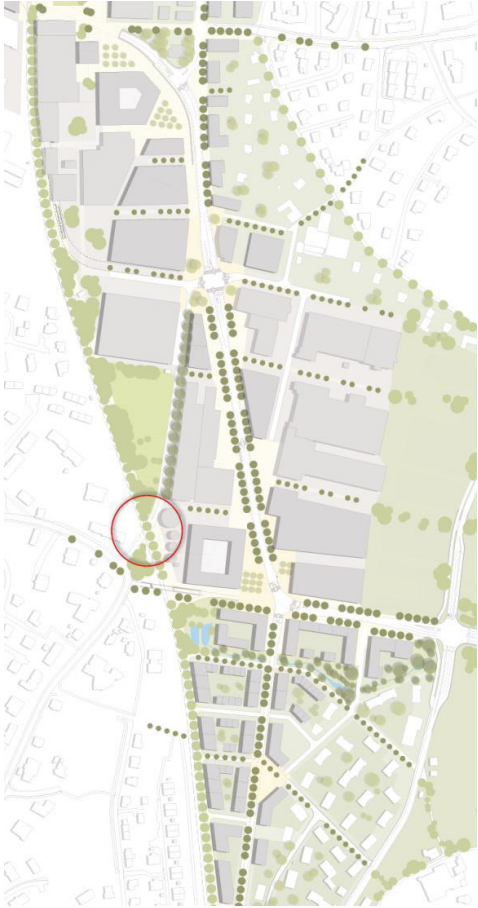
Realisierung:

vor Realisierung Zubringer

Kosten (+/-50%):

3 bis 4 Mio. CHF

Begleitmassnahme 8: Sperrung Bahnübergang Klosterstrasse, Goldach

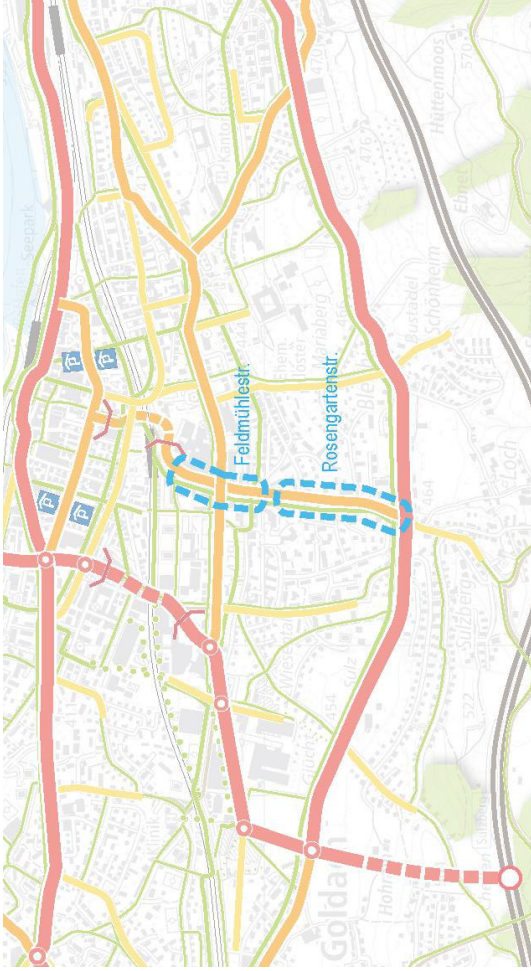
Bereich: ☒ MIV: Gemeindestrasse ☒ Fuss- und Veloverkehr: Kantonales Velohauptnetz (Alltagsroute) ☐ ÖV	
Priorität:	☒ 1. Etappe ☐ 2. Etappe
Ausgangslage:	 Mit dem neuen Autobahnanschluss Witen und dem Zubringer Region Rorschach besteht die Gefahr von Schleichverkehr aus dem Bereich St.Gallerstrasse zur Autobahn durch die Wohnquartiere an der Flora- und Klosterstrasse. Die Klosterstrasse tangiert einen wichtigen Kindergarten- und Schulweg.
Ziel:	Mehrbelastung und Schleichverkehr durch Flora- und Klosterstrasse zum Schutz des Wohnquartiers strikte vermeiden
Massnahmen:	 Sperrung des Bahnübergangs Klosterstrasse für MIV. Der Übergang bleibt für den Fuss- und Radverkehr passierbar bzw. mit der geplanten Unterführung gewährleistet.
Beteiligte Partner: - Gemeinde Goldach (Federführung) - SBB	
Stand:	Bestandteil Konzept Flankierende Massnahmen A1-Zubringer Region Rorschach 2013
Vorgehen:	- Vor- und Bauprojekt - PGV
Realisierung:	Mit Inbetriebnahme Zubringer.
Kosten (+/-50%):	0.2 bis 0.5 Mio. CHF

Begleitmassnahme 9: Neugestaltung Rosengartenstr., Rorschacherberg und Feldmühlstr., Rorschach

Bereich:	☒ MIV: Gemeindestrasse
	☒ Fuss- und Veloverkehr: Kantonales Velohauptnetz (Alltagsroute)
	☒ ÖV: Buslinie 253

Priorität:	☒ 1. Etappe ☐ 2. Etappe
-------------------	--

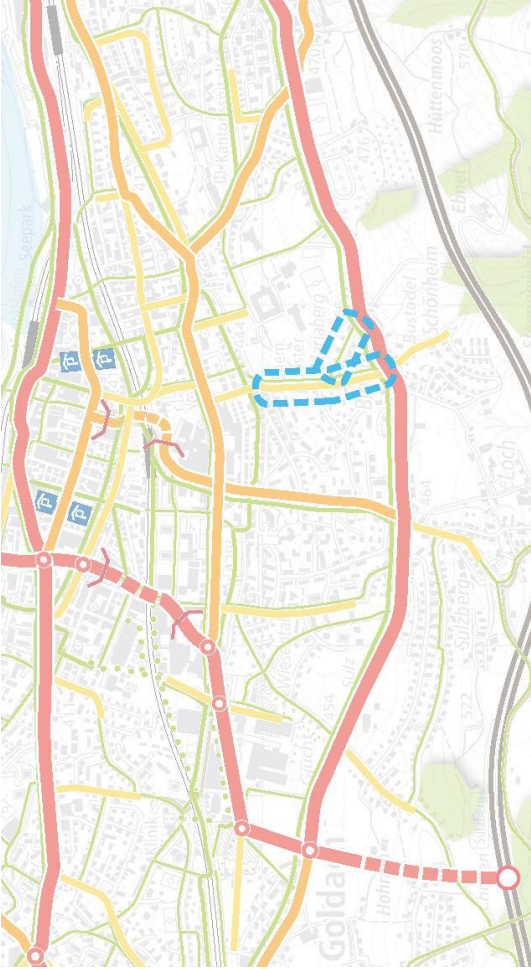
Ausgangslage:



Bei hohem Verkehrsaufkommen auf dem Zubringer und mit der neuen Stadtbahnhof-Unterführung besteht die Gefahr von Schleichverkehr über die Rosengartenstrasse bzw. Feldmühlstrasse.

Ziel:	• Mehrbelastung verhindern, Funktion als wichtige innerörtliche Achse erhalten. • Systemgerechte Behandlung des öffentlichen Verkehrs. • Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer.
Massnahmen:	• Neugestaltung zu einer siedlungsorientierten Sammelstrasse mit angestrebtem gefahrenem Richttempo 40. • Umsetzung Velokonzept. • Evtl. ergänzende Verkehrsmanagementmassnahmen
Beteiligte Partner:	• Gemeinde Rorschacherberg • Stadt Rorschach
Stand:	Bestandteil Konzept Flankierende Massnahmen A1-Zubringer Region Rorschach 2013
Vorgehen:	Erstellung Betriebs- und Gestaltungskonzept
Realisierung:	In Abhängigkeit Strassenunterführung Stadtbahnhof Rorschach
Kosten (+/-50%):	1 bis 2 Mio. CHF

Begleitmassnahme 10: Unterbindung Schleichverkehr Paradies- und Schützenstrasse, Rorschacherberg und Rorschach

Bereich:	☒ MIV: Gemeindestrasse ☒ Fuss- und Veloverkehr: Regionales Basisnetz (Alltagsroute) ☐ ÖV
Priorität:	☐ 1. Etappe ☒ 2. Etappe
Ausgangslage:	 Bei hohem Verkehrsaufkommen auf dem Zubringer besteht die Gefahr von Schleichverkehr über die Rosengartenstrasse bzw. Feldmühlestrasse und der neuen Unterführung Stadtbahnhof.
Ziel:	• Mehrbelastung verhindern. Vermeidung von Schleichverkehr in Zeiten mit hoher Verkehrsbelastung.
Massnahmen:	• Unterbindung Durchfahrt Paradiesstrasse für MIV. Auch zeitlich begrenzte Sperre denkbar.
Beteiligte Partner:	• Gemeinde Rorschacherberg
Stand:	• Bestandteil Konzept Flankierende Massnahmen A1-Zubringer Region Rorschach 2013 • BGK Neuquartier (Rorschach) vorhanden
Vorgehen:	• Abklärung Handlungsbedarf nach Realisierung Zubringer • Planung und Umsetzung durch Gemeinde Rorschacherberg
Realisierung:	Nur bei effektivem Handlungsbedarf
Kosten (+/-50%):	0.7 bis 0.9 Mio. CHF

Begleitmassnahme 11: Verträglichkeit Goldacherstrasse, Rorschacherberg	
Bereich:	☒ MIV: Kantonsstrasse ca. 7'000 Fz/Tag (2016) ☒ Fuss- und Veloverkehr: Kantonales Velohauptnetz (Alltagsroute) ☒ ÖV: Buslinien 241, 252, 253
Priorität:	☐ 1. Etappe ☒ 2. Etappe
Ausgangslage:	 Durch die bauliche Entwicklung in Rorschacherberg und dem neuen Autobahnanschluss wird der Verkehr auf der Goldacherstrasse und auf der Sulzstrasse östlich des neuen Autobahnanschlusses Witen zunehmen. Es besteht keine zweckmässige Möglichkeit den Verkehr zu verlagern. Die Goldacherstrasse wurde 2005 siedlungsverträglich umgestaltet. Es besteht ein durchgängiger vom motorisierten Verkehr getrennter Veloweg.
Ziel:	Verträglichkeit erhöhen. • Der Verkehr ist möglichst siedlungsverträglich abzuwickeln. • Der Qualitätsgewinn, der mit der Umgestaltung der Goldacherstrasse erreicht wurde, soll erhalten bleiben. • Die Route Staad-Wartegg-Thalerstr.-Goldacherstr.-Sulzstr.-Anschluss Witen darf für Durchgangsverkehr nicht attraktiv werden.
Massnahmen:	• Punktuelle gestalterische Massnahmen mit reduzierter Richtgeschwindigkeit im Bereich Ochsenkreisel und Gemeindehaus.
Beteiligte Partner:	• Kanton St. Gallen (Federführung) • Gemeinde Rorschacherberg
Stand:	• Bestandteil Konzept Flankierende Massnahmen A1-Zubringer Region Rorschach 2013
Vorgehen:	• Abklärung Handlungsbedarf • Auslösung Planung
Realisierung:	Nach Realisierung Zubringer
Kosten (+/-50%):	0.5 bis 1.0 Mio. CHF

Begleitmassnahme 12: Neugestaltung Pestalozzi- und Promenadenstr., Rorschach

Bereich: ☒ MIV: Gemeindestrasse
☒ Fuss- und Veloverkehr: Regionales Basisnetz (Alltagsroute)
☒ ÖV: Buslinien 251, 252 (Promenadenstr.)

Priorität: ☒ 1. Etappe ☐ 2. Etappe

Ausgangslage:



Mit dem neuen Autobahnanschluss A1 und dem Zubringer wird der Verkehrsdruck auf das gesamte Quartier Pestalozzistrasse zunehmen.

- Ziel:**
- Verträglichkeit erhöhen und Durchgangsverkehr vermeiden
 - Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer
 - Verbesserung der Querbarkeit für Fussgänger und Fahrradfahrende.
 - Verstetigung des Verkehrsflusses.
 - Die langfristige Transformationsfähigkeit und die Möglichkeit für ein inneres Wachstum sind für das Quartier zu gewährleisten und mit Projekt abzustimmen.

- Massnahmen:**
- Neugestaltung zu einer städtischen Sammelstrasse mit angestrebtem gefahrenem Richttempo 40.
 - Umsetzung Velokonzept.
 - Überprüfung Knotenform an Hauptverkehrsknoten.
 - Abstimmung mit Siedlungsentwicklung.

Beteiligte Partner: • Stadt Rorschach

Stand: • Bestandteil Konzept Flankierende Massnahmen A1-Zubringer Region Rorschach 2013

Vorgehen: • BGK

• Anschliessend Vor- und Bauprojekt mit Bauwelligungsverfahren

Realisierung: Mit Realisierung Zubringer

Kosten (+/-50%): 3 bis 5 Mio. CHF

Begleitmassnahme 13: Neugestaltung Kirchstrasse, Rorschach

Bereich: ☒ MIV: Gemeindestrasse
☒ Fuss- und Veloverkehr: Regionales Basisnetz (Alltagsroute)
☒ ÖV: Buslinie 252, 305

Priorität: ☐ 1. Etappe ☒ 2. Etappe

Ausgangslage:



Die Erschliessungsfunktion der Kirchstrasse für die Parkhäuser im Zentrum Rorschach wird durch den neuen Zubringer nicht wesentlich verändert.

Ziel:

- Erschliessungsfunktion für die Parkhäuser im Zentrum Rorschach.
- Förderung der Aufenthaltsqualität und Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer im Stadtkern.
- Verbesserung der Querbarkeit für Fussgänger und Fahrradfahrende.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Voraussetzungen für Mischnutzungen und publikumsorientierte Erdgeschosse verbessern.

Massnahmen:

- Punktuelle gestalterische Massnahmen
- Angestrebtes Richttempo 30 - 40.
- Umsetzung Velokonzept.

Beteiligte Partner: • Stadt Rorschach

Vorgehen: • Erstellung Betriebs- und Gestaltungskonzept

Realisierung: Unabhängig vom Zubringer.

Kosten (+/-50%): 0.8 bis 1.2 Mio. CHF

Begleitmassnahme 14: Neugestaltung Thurgauerstrasse, Rorschach

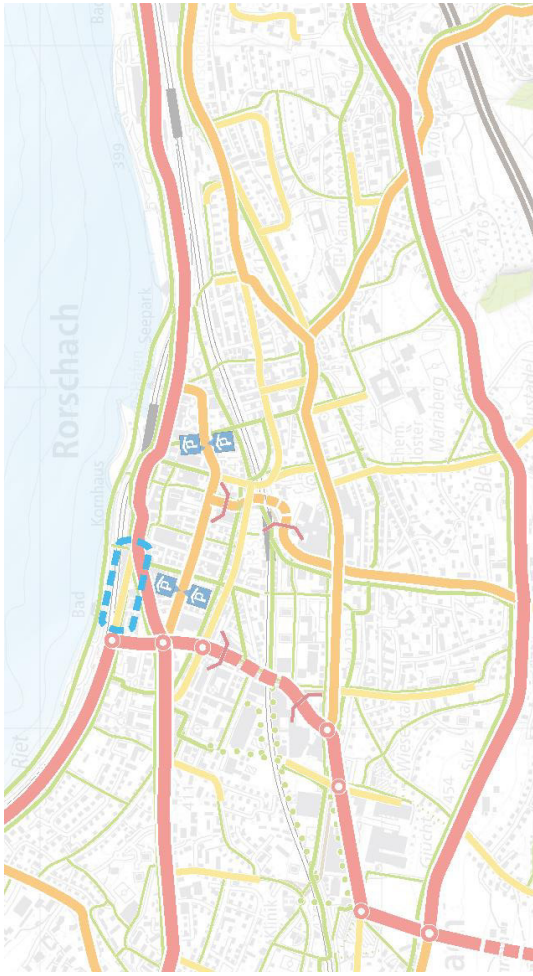
Bereich:

- ☒ MIV: Kantonsstrasse
- ☒ Fuss- und Veloverkehr: Kantonales Velohauptnetz (Alltagsroute)
- ☐ ÖV

Priorität:

- ☐ 1. Etappe
- ☒ 2. Etappe

Ausgangslage:



Durch den Zubringer erfährt der Verkehr im Stadtzentrum eine Umlagerung. Der Thurgauerstrasse auf dem Abschnitt Hauptstrasse bis Industriestrasse kommt neu keine übergeordnete Verbindungsfunktion mehr zu. Eine Unterbindung des Durchgangsverkehrs auf diesem Abschnitt führt zu einer Mehrbelastung auf dem Landhauskreisel, würde jedoch Potenziale für die Siedlungsentwicklung schaffen.

Ziel:

- Deutliche Reduktion des Durchgangsverkehrs.
- Förderung der Aufenthaltsqualität und Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer.
- Voraussetzungen für Mischnutzungen und publikumsorientierte Erdgeschosse verbessern.

Massnahmen:

- Umklassierung von Kantons- zu Gemeindestrasse.
- Neugestaltung mit angestrebtem Richttempo 20.
- Umsetzung Velokonzept.
- Evtl. Sperrung für den Durchgangsverkehr.

Beteiligte Partner:

- Stadt Rorschach (Federführung)
- Kanton St. Gallen

Vorgehen:

- BGK mit Prüfung der Möglichkeit einer Sperrung in Abhängig der Mehrbelastung auf dem Landhauskreisel
- Planung und Umsetzung durch Gemeinde Rorschach
- Bearbeitung Knoten Industrie-/Thurgauerstrasse im Strassenprojekt Zubringer

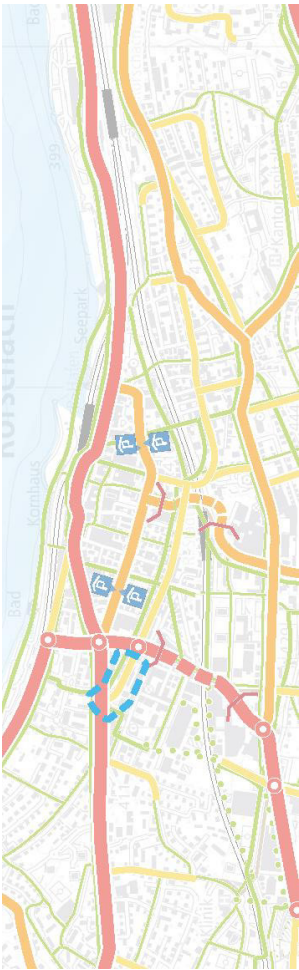
Realisierung:

Nach Inbetriebnahme Zubringer

Kosten (+/-50%):

0.8 bis 1.2 Mio. CHF

Begleitmassnahme 15: Neugestaltung Löwenstrasse (West), Rorschach

Bereich: ☒ MIV: Kantonsstrasse ☒ Fuss- und Veloverkehr: Kantonales Velohauptnetz (Alltagsroute) ☐ ÖV	
Priorität:	☒ 1. Etappe ☐ 2. Etappe
Ausgangslage:	 Durch den Zubringer erfährt der Verkehr im Stadtzentrum eine Umlagerung. Dem westlichen Abschnitt der Löwenstrasse kommt keine Verbindungsfunktion zu. Eine Unterbindung des Durchgangsverkehrs auf diesem Abschnitt führt zu einer Mehrbelastung auf dem Landhauskreisel, schafft jedoch eine Entlastung am Knoten Löwen-/Industriestrasse.
Ziel:	• Deutliche Reduktion des Durchgangsverkehrs. • Förderung der Aufenthaltsqualität und Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer. • Verbesserung der Attraktivität für Fuss- und Veloverkehr. • Attraktivität für Siedlungsentwicklung schaffen.
Massnahmen:	 • Neugestaltung mit angestrebtem Richttempo 30. • Gestalterische Aufwertung • Umsetzung Velokonzept. • Evtl. Sperrung für den Durchgangsverkehr.
Beteiligte Partner:	• Stadt Rorschach (Federführung) • Kanton St. Gallen
Stand:	• Teil des Entwicklungskonzept Neustadt ("Projet Urbain") 2016 • Städtebauliches Leitbild Gebiet Löwenstrasse West 2015
Vorgehen:	• Prüfung der Möglichkeit einer Sperrung in Abhängigkeit der Mehrbelastung auf dem Landhauskreisel. • Planung und Umsetzung durch Stadt Rorschach
Realisierung:	Nach Inbetriebnahme Zubringer
Kosten (+/-50%):	0.3 bis 0.5 Mio. CHF

Begleitmassnahme 16: Neugestaltung Löwenstrasse (Ost), Rorschach

Bereich: ☒ MIV: Kantonsstrasse
☒ Fuss- und Veloverkehr: Kantonales Velohauptnetz (Alltagsroute)
☐ ÖV

Priorität: ☐ 1. Etappe ☒ 2. Etappe

Ausgangslage:



Durch die Realisierung des Zubringers und der Strassenunterführung Stadtbahnhof erfährt der Verkehr im Stadtzentrum eine Umlagerung.

Dem östlichen Abschnitt der Löwenstrasse kommt so verstärkt eine Erschliessungsfunktion zu, schafft aber auch Potenziale für die Siedlungsentwicklung und Erhöhung der Aufenthaltsqualität.

Ziel:

- Förderung der Aufenthaltsqualität und Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer
- Voraussetzungen für Mischnutzungen und publikumsorientierte Erdgeschosse verbessern
- Verbesserung der Siedlungsqualität
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Massnahmen:

- Neugestaltung mit angestrebtem Richttempo 30.
- Umsetzung Velokonzept.

Beteiligte Partner: • Stadt Rorschach

Stand:

- Teil des Entwicklungskonzept Neustadt ("Projet Urbain") 2016
- Teil des Zukunftsbild Entwicklung Stadtbahnhof

Vorgehen: • Erstellung Betriebs- und Gestaltungskonzept

Realisierung: Unabhängig vom Zubringer.

Kosten (+/-50%): 0.8 bis 1.0 Mio. CHF

Begleitmassnahme 17: Neugestaltung Hohbühlstr., Rorschach

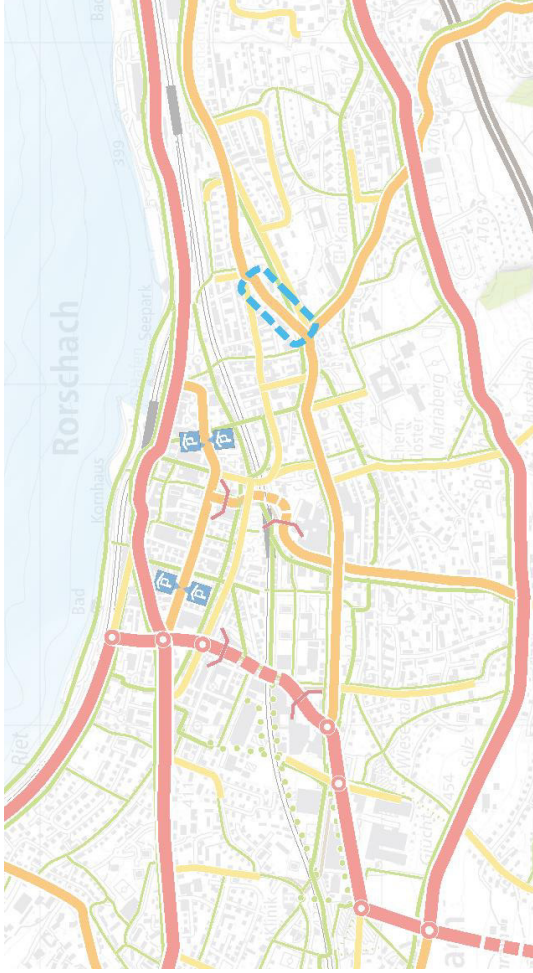
Bereich:

- ☒ MIV: Gemeindestrasse
- ☒ Fuss- und Veloverkehr: Regionales Basisnetz (Alltagsroute)
- ☒ ÖV: Buslinie 251

Priorität:

- ☐ 1. Etappe
- ☒ 2. Etappe

Ausgangslage:



Mit der Realisierung des Autobahnanschluss Witen samt Zubringerstrecke sowie der Unterführung Stadtbahnhof verändern sich die funktionalen Anforderungen an die innerörtlichen Strassenverbindungen. Parallel zur Hauptstrasse ist eine innerstädtische Sammel-strasse notwendig. In diesem Zusammenhang erhält die Hohbühlstrasse eine neue Bedeutung im Strassennetz. Sie stellt die Verbindung des nordöstlichen Ziel- und Quellverkehrs zum Autobahnanschluss A1 und der Strassenunterführung sicher. Wenn überhaupt ist gegenüber heute nur mit geringen Verkehrszunahmen zu rechnen.

Ziel:

- Siedlungsverträgliche Abwicklung des Ziel- und Quellverkehrs
- Gestalterische Aufwertung
- Systemgerechte Behandlung des öffentlichen Verkehrs
- Verstetigung des Verkehrsflusses
- Erhöhung Verkehrssicherheit

Massnahmen:

- Neugestaltung zu einer siedlungsorientierten Sammelstrasse
- Umsetzung Velokonzept.
- Überprüfung Knotenform Pestalozzi-/Hohbühlstrasse.

Beteiligte Partner:

- Stadt Rorschach

Vorgehen:

- Erarbeitung Betriebs- und Gestaltungskonzept

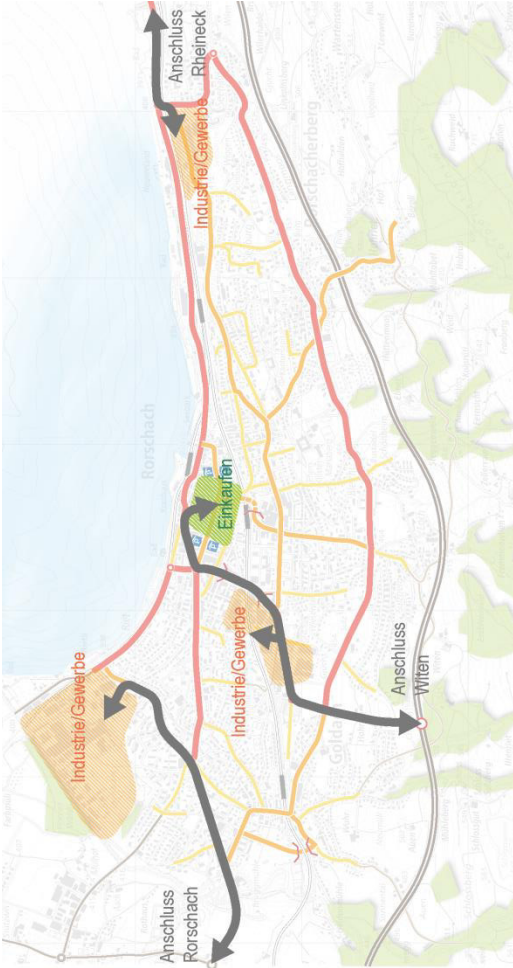
Realisierung:

- Nach Realisierung Zubringer

Kosten (+/-50%):

0.4 bis 0.6 Mio. CHF

Begleitmassnahme 18: Regionale Schwerverkehrsführung

Bereich:	☒ MIV ☐ Fuss- und Veloverkehr ☐ ÖV
Priorität:	☐ 1. Etappe ☒ 2. Etappe
Ausgangslage:	Durch den Zubringer Region Rorschach und den Autobahnanschluss Witen ergeben sich neue Routen für den Schwerverkehr.
Ziel:	 Der Schwerverkehr (Logistik Industrie-/Gewerbegebiete und Anlieferungsverkehr Einkaufszentren) soll möglichst direkt und siedlungsverträglich auf das übergeordnete Verkehrsnetz bzw. die Autobahnanschlüsse geführt werden. Zusätzliche Fahrten im Siedlungsgebiet sind zu unterbinden bzw. auf das Minimum zu beschränken. Insbesondere zu vermeiden ist durchfahrender Schwerverkehr durch die Ortszentren Goldach und Rorschach. Ebenfalls ist durchfahrender Schwerverkehr auf der Achse Pestalozzi-/Promenadenstrasse in Rorschach und Rorschacherberg zu vermeiden.
Massnahmen:	• Wegweisung und Information. • Absprachen über die Routen für den Schwerverkehr mit den entsprechenden Unternehmen. • Evtl. Teilfahrverbote für den Schwerverkehr.
Beteiligte Partner:	• Gemeinden Goldach, Rorschacherberg und Stadt Rorschach. • Kanton St. Gallen
Vorgehen:	• Absprachen mit Unternehmen • Erstellung Konzept
Realisierung:	Vor Inbetriebnahme Zubringer.
Kosten (+/-50%):	< 0.2 Mio. CHF

Begleitmassnahme 19: Mobilitätsmassnahmen

Bereich:	☒ MIV ☒ Fuss- und Veloverkehr ☒ ÖV																																																																																																				
Priorität:	☒ 1. Etappe ☐ 2. Etappe																																																																																																				
Ausgangslage:	Die Agglomeration Arbon-Rorschach weist einen vergleichsweise hohen MIV-Anteil von 75% am Modalsplit aus ¹ .																																																																																																				
● MIV ● ÖV & LV ● Übrige Modalsplit der mittelgrossen Agglomerationen <table><tr><th>Agglomeration</th><th>MIV [%]</th><th>ÖV & LV [%]</th><th>Übrige [%]</th></tr><tr><td>Luzern</td><td>75</td><td>15</td><td>10</td></tr><tr><td>St. Gallen</td><td>70</td><td>20</td><td>10</td></tr><tr><td>Winterthur</td><td>65</td><td>25</td><td>10</td></tr><tr><td>Lugano</td><td>75</td><td>15</td><td>10</td></tr><tr><td>Baden-Brugg</td><td>70</td><td>20</td><td>10</td></tr><tr><td>Otten-Zürigen</td><td>65</td><td>25</td><td>10</td></tr><tr><td>Zug</td><td>60</td><td>30</td><td>10</td></tr><tr><td>Fribourg</td><td>65</td><td>25</td><td>10</td></tr><tr><td>Thun</td><td>60</td><td>30</td><td>10</td></tr><tr><td>Biel-Bienne</td><td>65</td><td>25</td><td>10</td></tr><tr><td>Vevey-Montreux</td><td>60</td><td>30</td><td>10</td></tr><tr><td>Aarau</td><td>65</td><td>25</td><td>10</td></tr><tr><td>Neuchâtel</td><td>60</td><td>30</td><td>10</td></tr><tr><td>Solothurn</td><td>65</td><td>25</td><td>10</td></tr><tr><td>Wil</td><td>60</td><td>30</td><td>10</td></tr><tr><td>Chur</td><td>65</td><td>25</td><td>10</td></tr><tr><td>Schaffhausen</td><td>60</td><td>30</td><td>10</td></tr><tr><td>Sion</td><td>65</td><td>25</td><td>10</td></tr><tr><td>Locarno</td><td>60</td><td>30</td><td>10</td></tr><tr><td>Arbon-Rorschach</td><td>75</td><td>15</td><td>10</td></tr><tr><td>Heerbrugg-Alstetten</td><td>70</td><td>20</td><td>10</td></tr><tr><td>Metzikon-Pfaffikon</td><td>65</td><td>25</td><td>10</td></tr><tr><td>Rapperswil-Jona-Rüti</td><td>60</td><td>30</td><td>10</td></tr><tr><td>Bellinzona</td><td>75</td><td>15</td><td>10</td></tr></table>		Agglomeration	MIV [%]	ÖV & LV [%]	Übrige [%]	Luzern	75	15	10	St. Gallen	70	20	10	Winterthur	65	25	10	Lugano	75	15	10	Baden-Brugg	70	20	10	Otten-Zürigen	65	25	10	Zug	60	30	10	Fribourg	65	25	10	Thun	60	30	10	Biel-Bienne	65	25	10	Vevey-Montreux	60	30	10	Aarau	65	25	10	Neuchâtel	60	30	10	Solothurn	65	25	10	Wil	60	30	10	Chur	65	25	10	Schaffhausen	60	30	10	Sion	65	25	10	Locarno	60	30	10	Arbon-Rorschach	75	15	10	Heerbrugg-Alstetten	70	20	10	Metzikon-Pfaffikon	65	25	10	Rapperswil-Jona-Rüti	60	30	10	Bellinzona	75	15	10
Agglomeration	MIV [%]	ÖV & LV [%]	Übrige [%]																																																																																																		
Luzern	75	15	10																																																																																																		
St. Gallen	70	20	10																																																																																																		
Winterthur	65	25	10																																																																																																		
Lugano	75	15	10																																																																																																		
Baden-Brugg	70	20	10																																																																																																		
Otten-Zürigen	65	25	10																																																																																																		
Zug	60	30	10																																																																																																		
Fribourg	65	25	10																																																																																																		
Thun	60	30	10																																																																																																		
Biel-Bienne	65	25	10																																																																																																		
Vevey-Montreux	60	30	10																																																																																																		
Aarau	65	25	10																																																																																																		
Neuchâtel	60	30	10																																																																																																		
Solothurn	65	25	10																																																																																																		
Wil	60	30	10																																																																																																		
Chur	65	25	10																																																																																																		
Schaffhausen	60	30	10																																																																																																		
Sion	65	25	10																																																																																																		
Locarno	60	30	10																																																																																																		
Arbon-Rorschach	75	15	10																																																																																																		
Heerbrugg-Alstetten	70	20	10																																																																																																		
Metzikon-Pfaffikon	65	25	10																																																																																																		
Rapperswil-Jona-Rüti	60	30	10																																																																																																		
Bellinzona	75	15	10																																																																																																		
Ziel:	Es ist ein möglichst tiefer MIV-Anteil am Modalsplit bei Neubauten anzustreben.																																																																																																				
Massnahmen:	• Festlegen eines Modalsplitziels bei Neubauten im Masterplangebiet. • Mobilitätskonzeptpflicht bei Neubauten im Masterplangebiet. • Erreichung des Modalsplitziels muss mittels Mobilitätskonzept nachgewiesen werden.																																																																																																				
Beteiligte Partner:	• Gemeinde Goldach und Stadt Rorschach • Kanton St. Gallen																																																																																																				
Vorgehen:	Aufnahme der Mobilitätskonzeptpflicht und der Zielvorgaben im Rahmen der Zonenplananpassung.																																																																																																				
Realisierung:	Mit Entwicklung Masterplangebiet																																																																																																				
Kosten (+/-50%):	< 0.2 Mio. CHF																																																																																																				

¹ Modalsplit gemessen an durchschnittlichen Tagesdistanzen, Faktenblatt Agglomerationsverkehr 2010, ARE 2014.

A6: Werkzeugkasten zu den Begleitmassnahmen

Begleitmassnahmen Zubringer A1 Region Rorschach
Ergänzender Massnahmenkatalog (Werkzeugkasten)

- Legende:
- Gut geeignet / Hohe Wirkung
 - ⦿ Geeignet / Mittlere Wirkung
 - Kann zu Konflikten führen
 - Empfohlene Massnahme
 - ▣ Zu prüfende Massnahme

Massnahmen

Beispielbilder

A) Neugestaltung mit angestrebtem Richttempo 40 (Verkehrsorientiert)

• Reduzierte Fahrbahnbreiten, breite Seitenbereiche, Einbezüge privater Vorzonen		Erhöhung der Aufenthaltsqualität	●	Systemgerechte Behandlung des ÖV	⦿	Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer	⦿	Verbesserung der Querbarkeit für Fussgänger und Fahrradahnende	⦿	Funktion als innerörtliche Achse	⦿	Erhöhung der Verkehrssicherheit	■	2 Neugestaltung St. Gallerstr. Goldach	8 Sperrung Bahnübergang Klosterstr.	9 Neugestaltung Feldmühle-, Rosengartenstr.	10 Unterbindung Schleichverkehr Paradies-, Schützenstr.	11 Verträglichkeit Goldacherstr.	12 Neugestaltung Petalozzi-, Promenadestr.	13 Neugestaltung Kirchstr.	14 Neugestaltung Thurgauerstr.	15 Neugestaltung Löwenstr. (West)	16 Neugestaltung Löwenstr. (Ost)	17 Neugestaltung Hohbühlstr.
• Hochwertige Materialisierung (Beläge, Randabschlüsse), Möblierung (Sitzbänke, Veloabstellplätze, etc.)		●				●								■	■	■				■	■	■	■	■
• Geschützte Übergänge, Trottoirüberfahrten bei untergeordneten Einmündungen		⦿				⦿		●	●	●	⦿	●	■	■	■	■			■	■	■	■	■	■
• Mehrzweckstreifen, baulich ausgebildete Mittelzone		⦿				⦿		⦿	⦿	⦿	⦿	⦿		▣										
• Baumreihen, Begrünung		●												■	■	■	■		■	■	■	■	■	■

Beispiel: Projekt Neugestaltung Lagerstrasse, Zürich

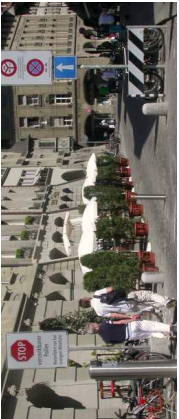
- Verkehrsmanagement (Dosierung)

B) Neugestaltung mit angestrebtem Richttempo 30 / 20 (Quartierstrasse)

• Tempo-30-Zone / Begegnungszone (T20)		●	●	⦿	●	●	●	●	⦿	⦿	⦿	●					■			■	■	■	■	■
• Schwellen, Vertikalversätze		●	●	⦿	⦿	⦿	⦿	⦿	⦿	⦿	⦿	●					■			■	■	■	■	■
• Gestaltung Oberflächen, versetzte Anordnung von Parkplätzen und Bäumen auf Fahrbahn		●	⦿	⦿	⦿	⦿	⦿	⦿	⦿	⦿	⦿	●					■			■	■	■	■	■
• Eingangstor, Lokale Einengungen		●	⦿	⦿	⦿	⦿	⦿	⦿	⦿	⦿	⦿	●					■			■	■	■	■	■
• Beispiel: Diepoldsau		●	⦿	⦿	⦿	⦿	⦿	⦿	⦿	⦿	⦿	●					■			■	■	■	■	■

Beispiel: Diepoldsau

C) Sperrungen

• Fahrverbote (ausgenommen Anwohner, Bus), Poller		●	●	⦿	⦿	⦿	⦿	●	●	⦿	⦿	●	■				■			■	■	■	■	■
• Einbahnregime, Abbiegeverbote		●		⦿	⦿	⦿	⦿	⦿	⦿	⦿	⦿	●					■			■	■	■	■	■
• Beispiel: Altstadt Bern																								

D) Umsetzung Velokonzept

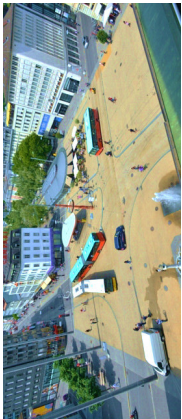
• Durchgehende Velostreifen					●	●	●	●	●			●	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■
• Kernfahrbahn												⦿	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■
• Abgetrennter Radweg, Velo auf Trottoir zugelassen												●												
• Quartierstrasse Tempo 30 mit Mischverkehr (vgl. Punkt B)		●	●	⦿	⦿	⦿	⦿	⦿	⦿	⦿	⦿	●						■		■	■	■	■	■
• Gestalterische Massnahmen in Verbindung mit Geschwindigkeitsreduktion (vgl. Punkt A)		●	●		●	●	●				⦿	⦿								■	■	■	■	■
• Beispiel: Projekt Neugestaltung Ortsdurchfahrt Nidau																								

E) Busmassnahmen

• Busspur, Busschleuse, elektronische Busspur			●	⦿										■										
• Busbevorzugung an LSA		⦿	●											■		■								
• Fahrbahnhaltestelle		●	⦿							⦿				■		■								

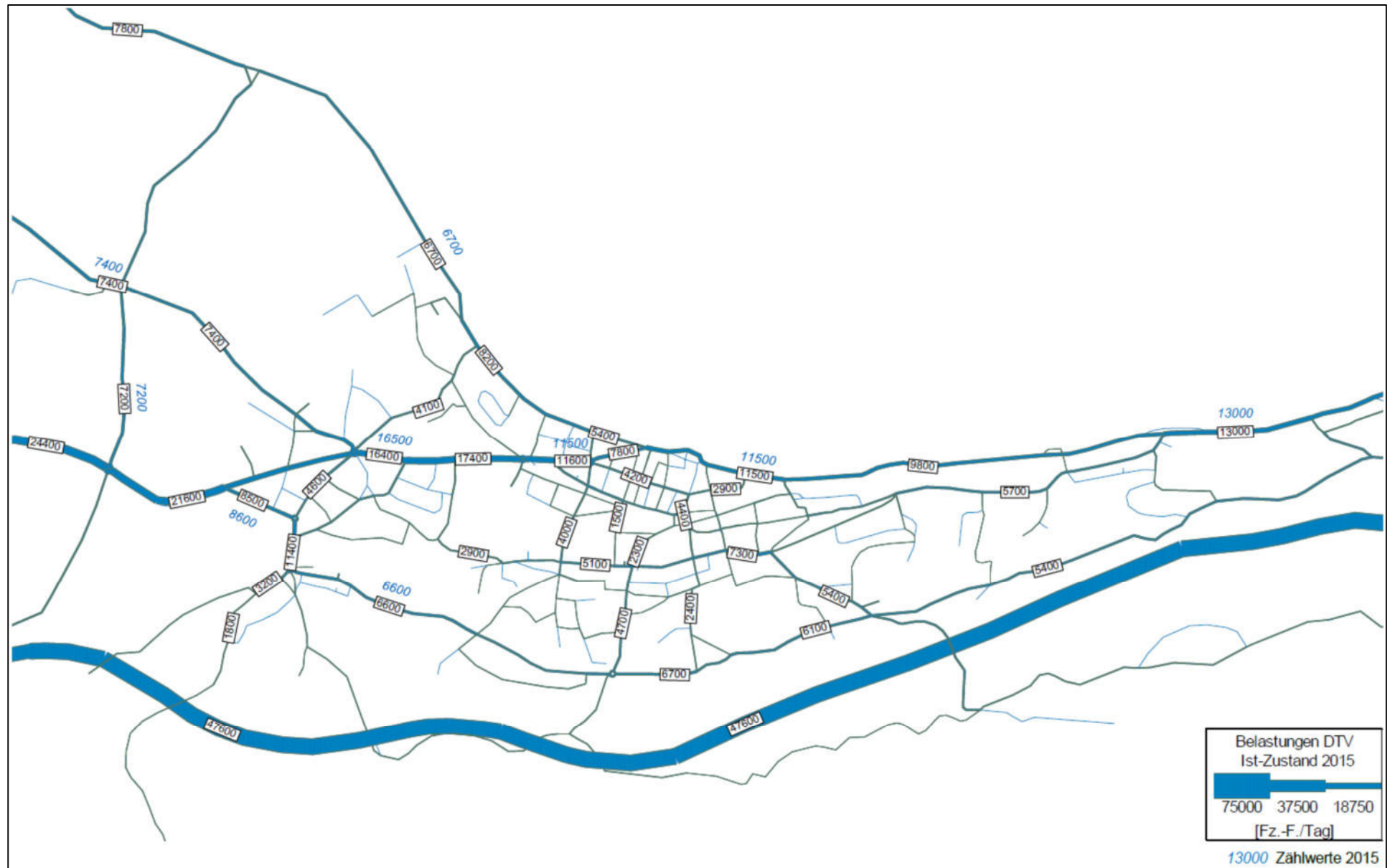
Beispiel: Zürcherstrasse Uitikon (ZH)

F) Punktuelle Aufwertungsmassnahmen

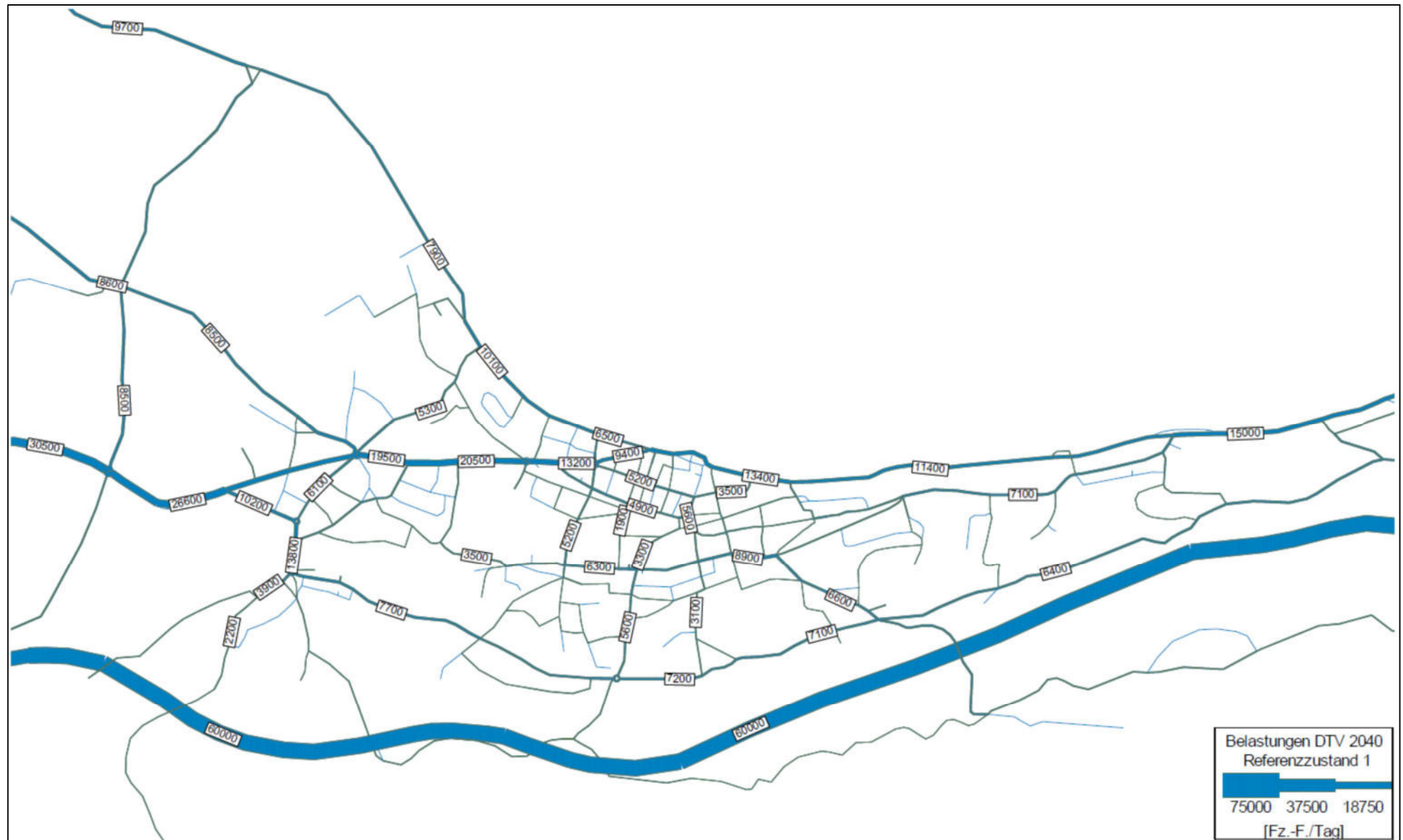
• Schaffung von Platzsituationen, reduzierte Fahrbahnbreiten, möglichst grosszügige Gehbereiche, Strassencafes, Bauminseln, hochwertige Möblierung, einheitliche Gestaltung		●	●	⦿				⦿	⦿					■										
• Umwandlung von Kreiseeln / LSA zu vortrittsberechtigten Knoten mit Mehrzweckstreifen, geschützten Fussgängerübergängen und Trottoirüberfahrten.		⦿				●	⦿							■										
• Beispiel: Zentralplatz Biel																								
• Beispiel: Ortsdurchfahrt Reinach AG																								

A7: Auswertungen Verkehrsmodell

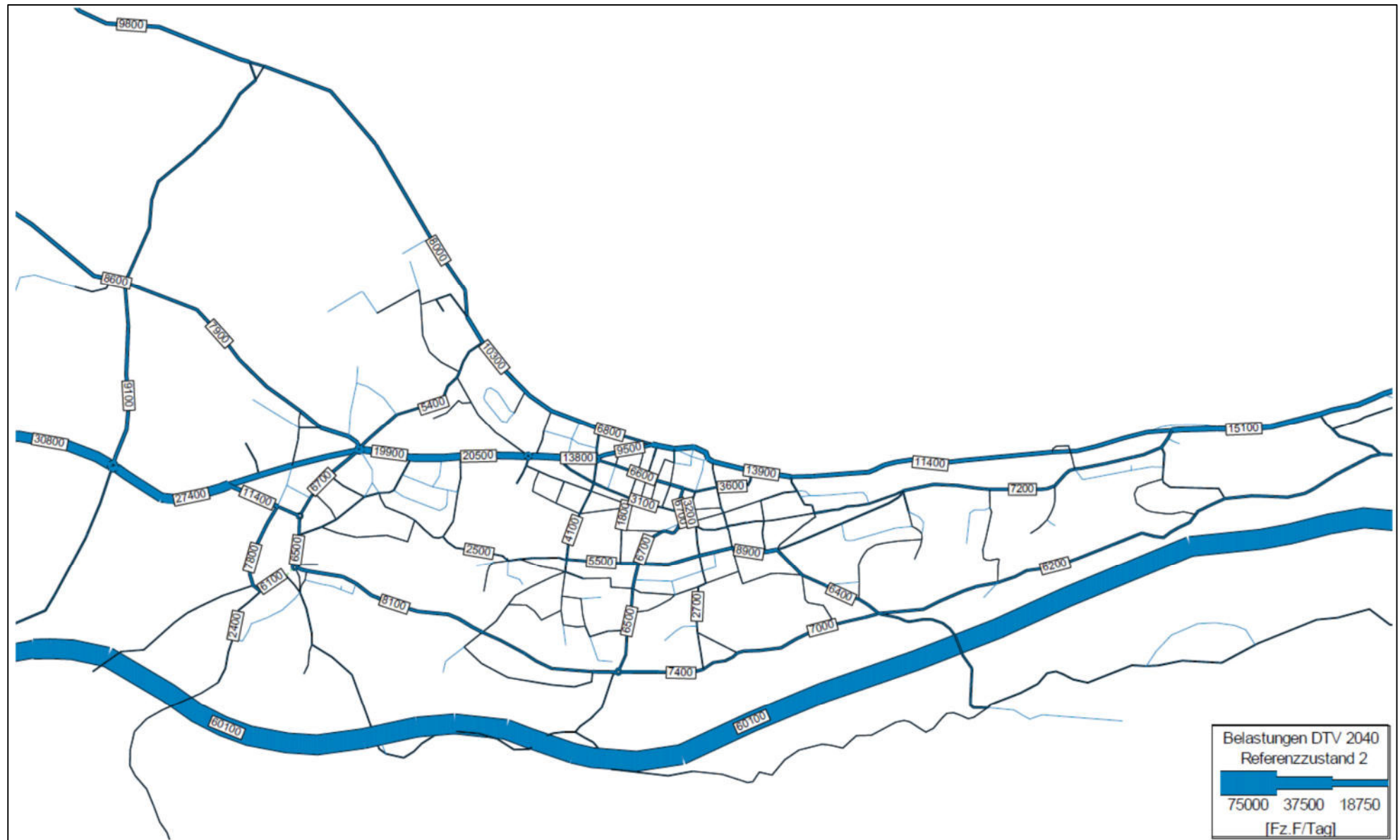
Ist-Zustand 2009 mit Verkehrszählstellen 2015 (blau)



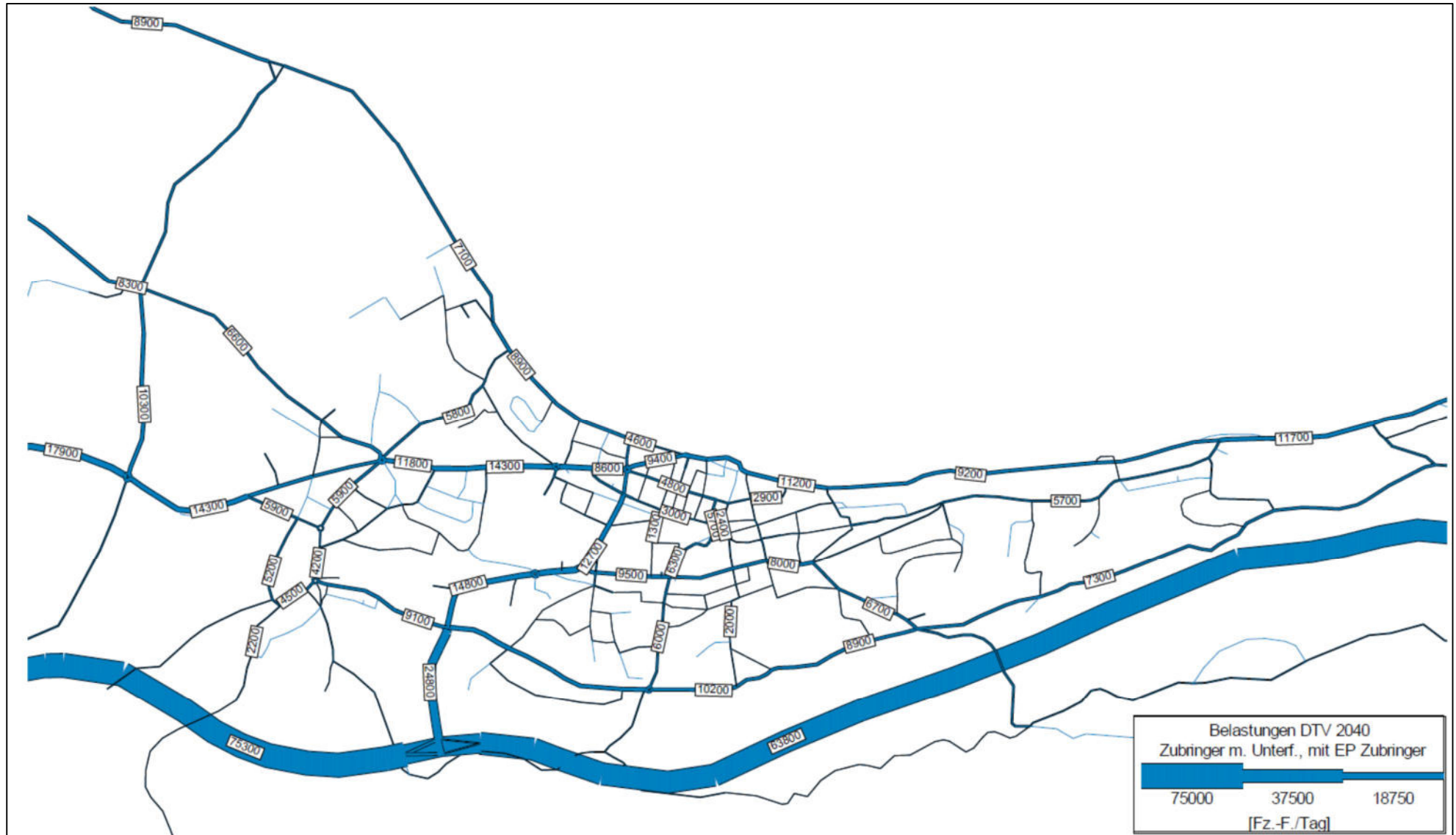
Referenzzustand 1 ohne Unterführung Mühlegut und ohne Unterführung Bahnhof Stadt



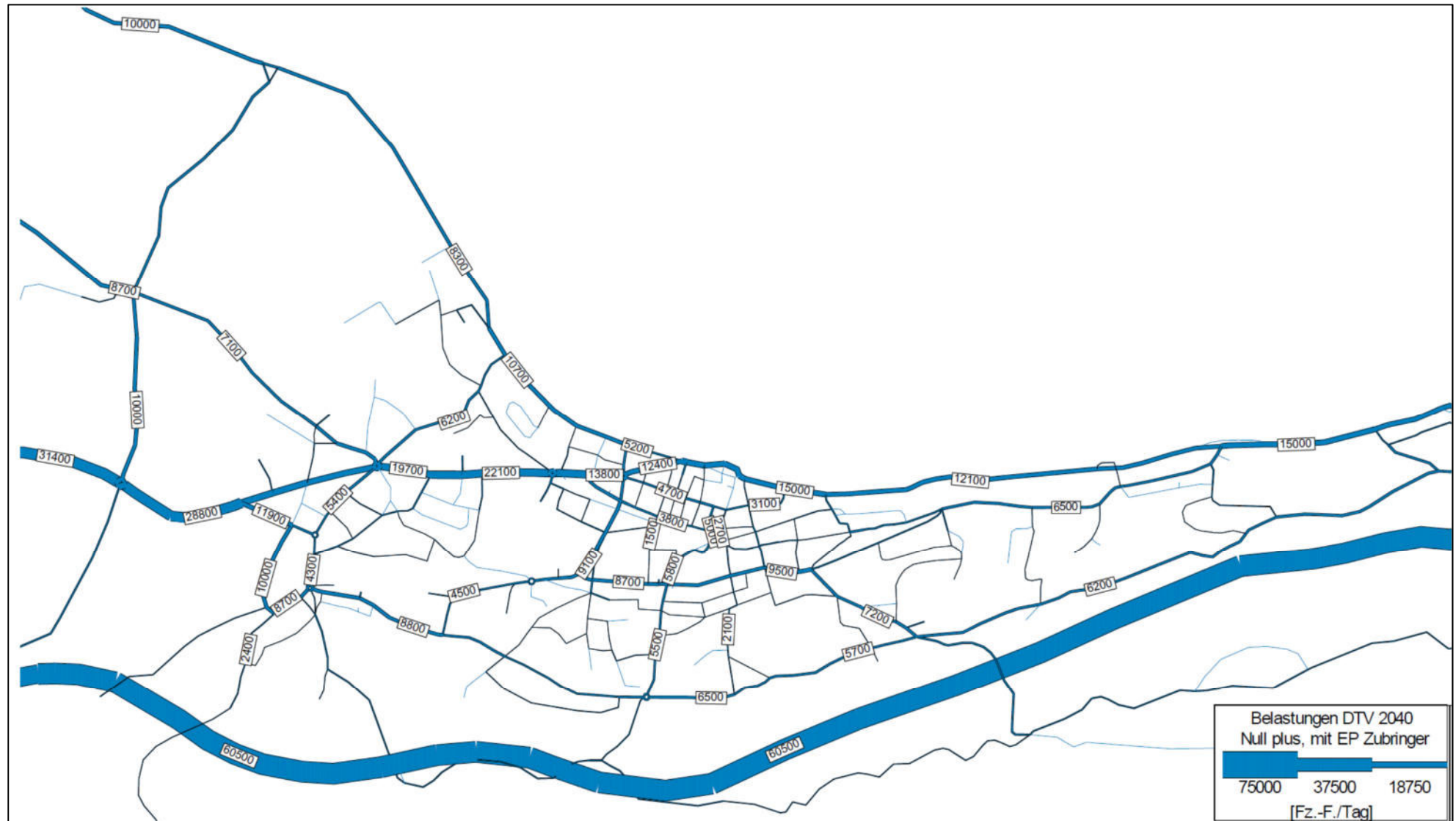
Referenzzustand 2 mit Unterführung Mühlegut und Unterführung Bahnhof Stadt



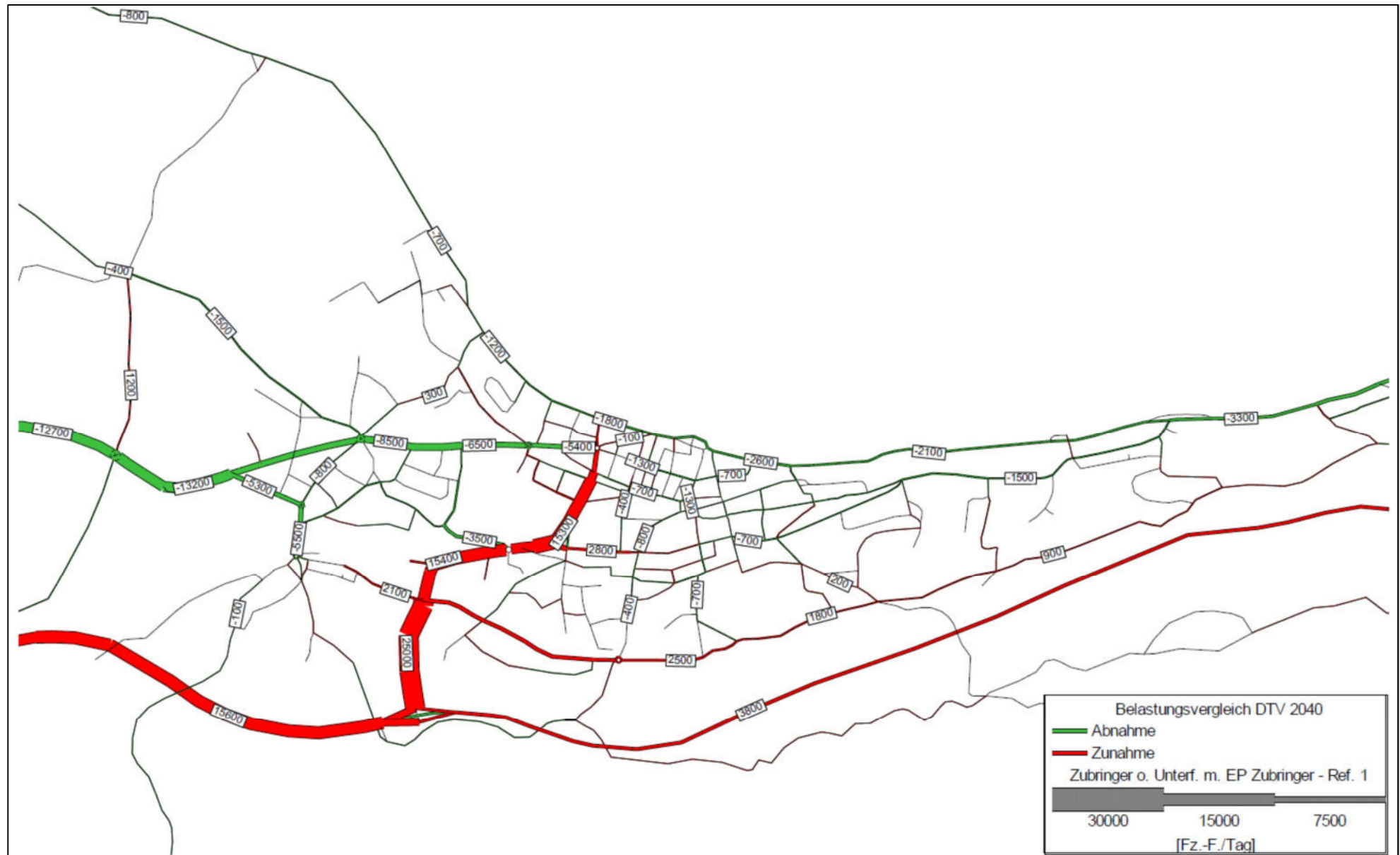
Referenzzustand 2 mit der neuen Kantonsstrasse zum See und den beiden Unterführungen Mühlegut und Bahnhof Stadt



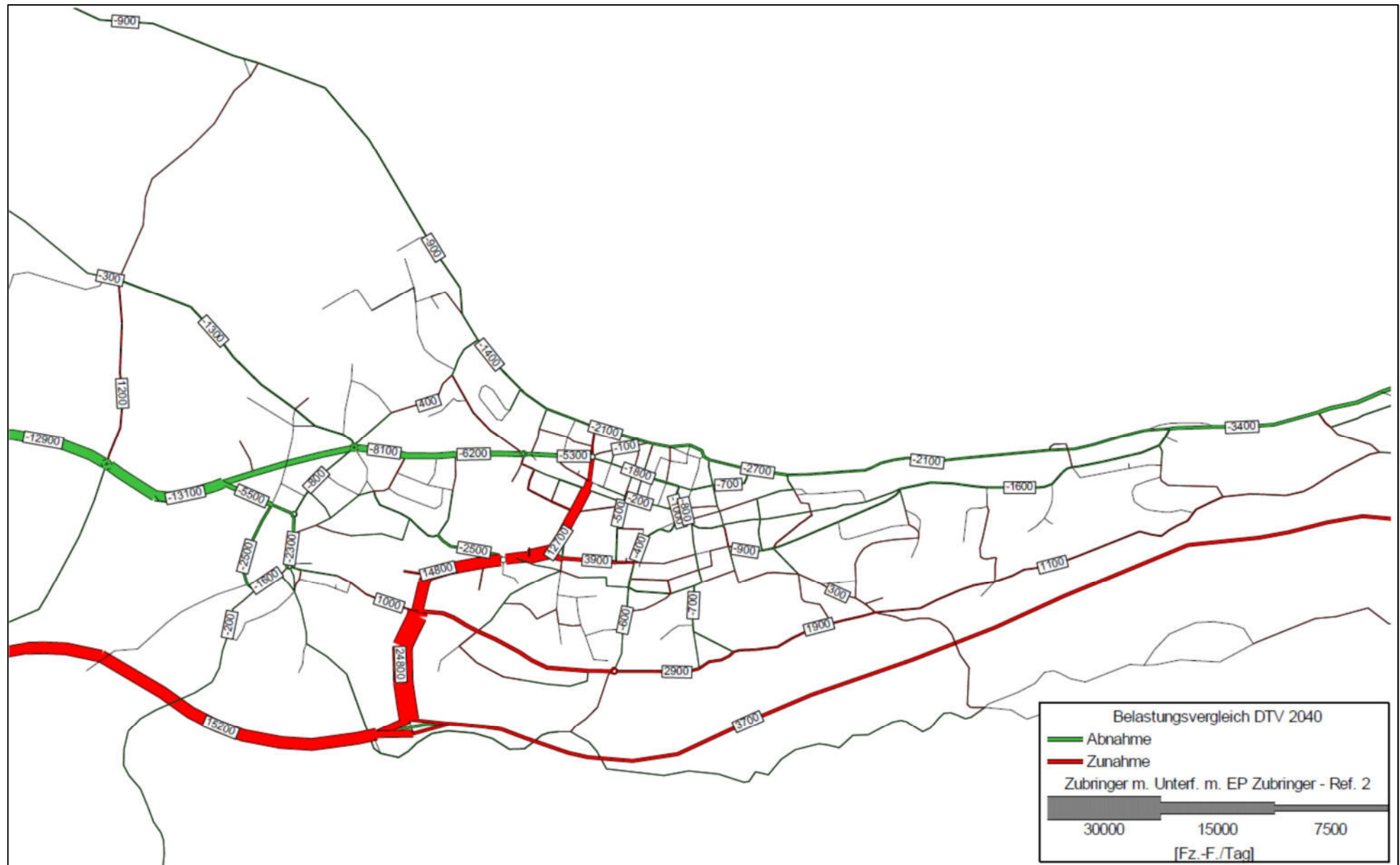
Referenzzustand 3 mit der neuen Kantonsstrasse zum See und den beiden Unterführungen Mühlegut und Bahnhof Stadt, ohne Autobahnanschluss (Variante Null plus)



Differenzplot 1 mit der neuen Kantonsstrasse zum See, ohne Unterführung Mühlegut und ohne Unterführung Bahnhof Stadt

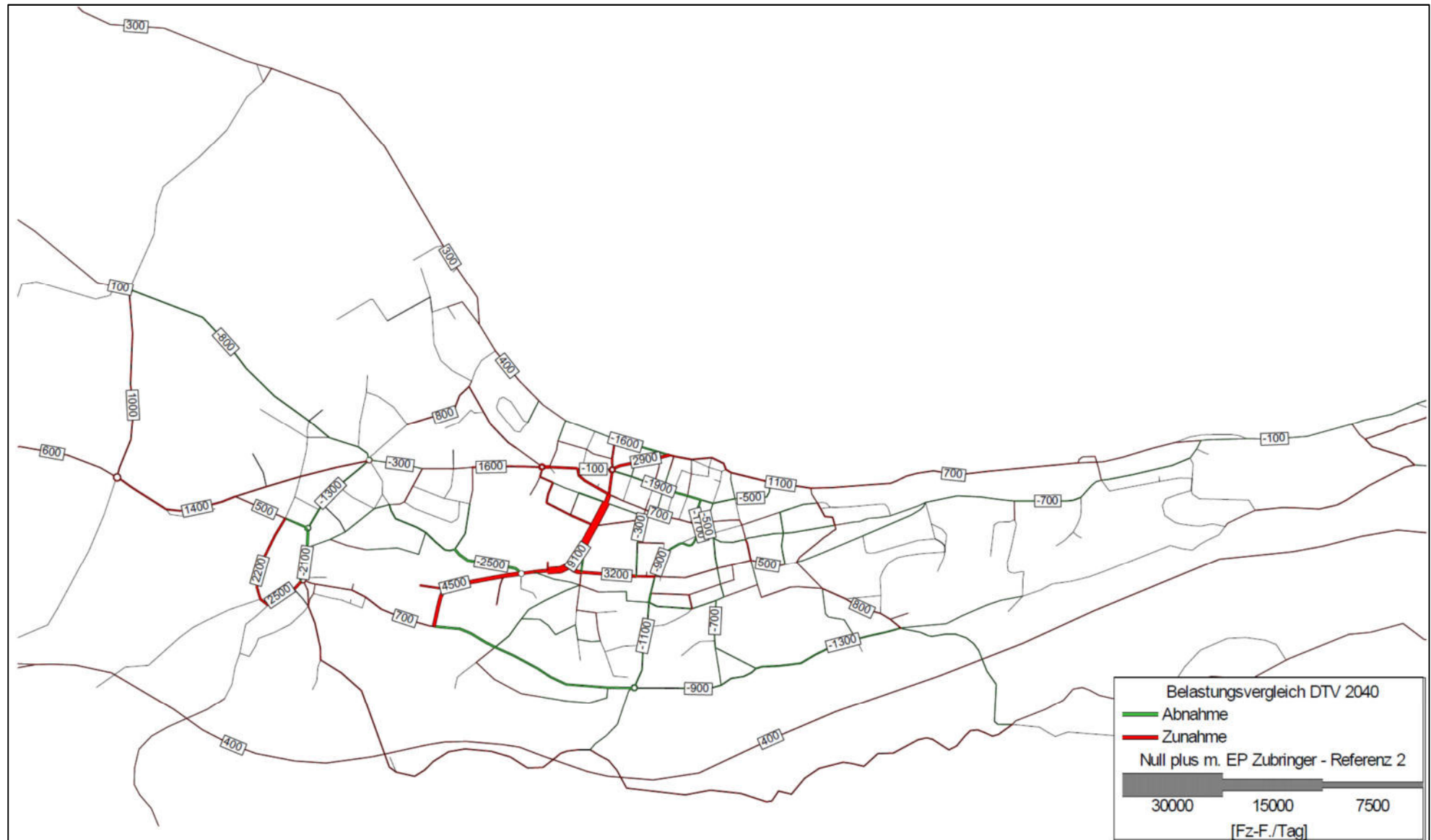


Differenzplot 2 mit der neuen Kantonsstrasse zum See, mit Unterführung Mühlegut und mit Unterführung Bahnhof Stadt



Differenzplot 3 mit der neuen Kantonsstrasse zum See, mit Unterföhrung Mühlegut und mit Unterföhrung Bahnhof Stadt, ohne Zubringer

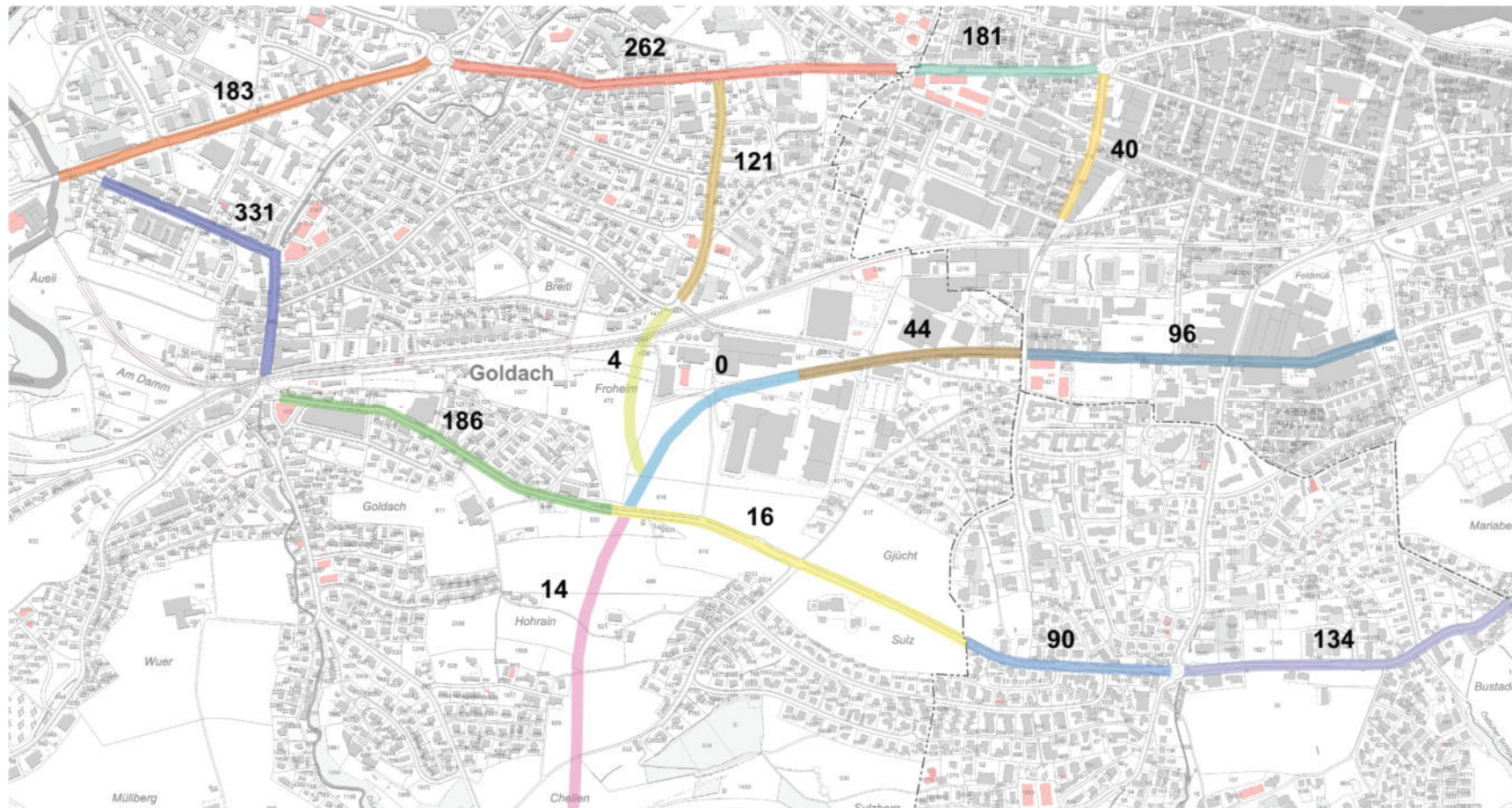
(Variante „Null plus“)



Verkehrserzeugung des neuen Autobahnanschlusses



A8: Betroffenenkarte



Legende:

Auf der Karte ist die Anzahl der Direktbetroffenen Personen pro Strassenabschnitt aufgeführt. Es sind alle Einwohner in der ersten Gebäudereihe eingerechnet, welche nicht weiter als 70m von der Strassenachse entfernt wohnen. Die zukünftige Anzahl Personen in den rotmarkierten Neubauprojekten sind nicht mitberücksichtigt. Die Werte basieren auf den Einwohnerdaten von Goldach (Sept. 2012 + Schätzungen für seither bezogene Häuser), Rorschach (Oktober 2017) und Rorschacherberg (Januar 2018).

Wertung:

In den Bereichen des Siedlungsgebietes, die vom Verkehr entlastet werden, wohnen deutlich mehr Personen als in jenen, welche mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen rechnen müssen.

A9: Grundlagen

1. Netzstrategie Rorschach; Bericht vom 20. Dezember 2006, Verfasser: Emch + Berger AG, Zürich
2. Zweckmässigkeitsbeurteilung:
 - Autobahnzubringer A1 Goldach/Rorschach/Rorschacherberg; Zweckmässigkeitsbeurteilung, Verfasser: ewp AG, Effretikon, 5. Februar 2008;
 - A1-Zubringer Region Rorschach; Ergänzung und Würdigung Variantenbeurteilung, Verfasser: ewp AG, Effretikon, 8. Juli 2015;
3. Raumplanerische Überprüfung, Bericht mit zwei Anhängen, Verfasser: ERR Raumplaner AG, St. Gallen, 22. Dezember 2016
4. Mobil am See; Grundlagen sind auf www.mobil-am-see.ch abrufbar
5. A1-Zubringer Region Rorschach, Konzept Flankierende Massnahmen, Schlussbericht; Verfasser: mrs / Atelier Van de Wetering, Zürich, 25. Februar 2013