



GEMEINDE **GOLDACH**

Volksabstimmung vom 26. November 2017

Gutachten

über die Baukredite für die Projekte Zentrumsentwicklung

- Verlängerung Mühlegutstrasse mit SBB-Unterführung
- Neugestaltung Hauptstrasse
- Bushof beim Bahnhof



Inhaltsverzeichnis

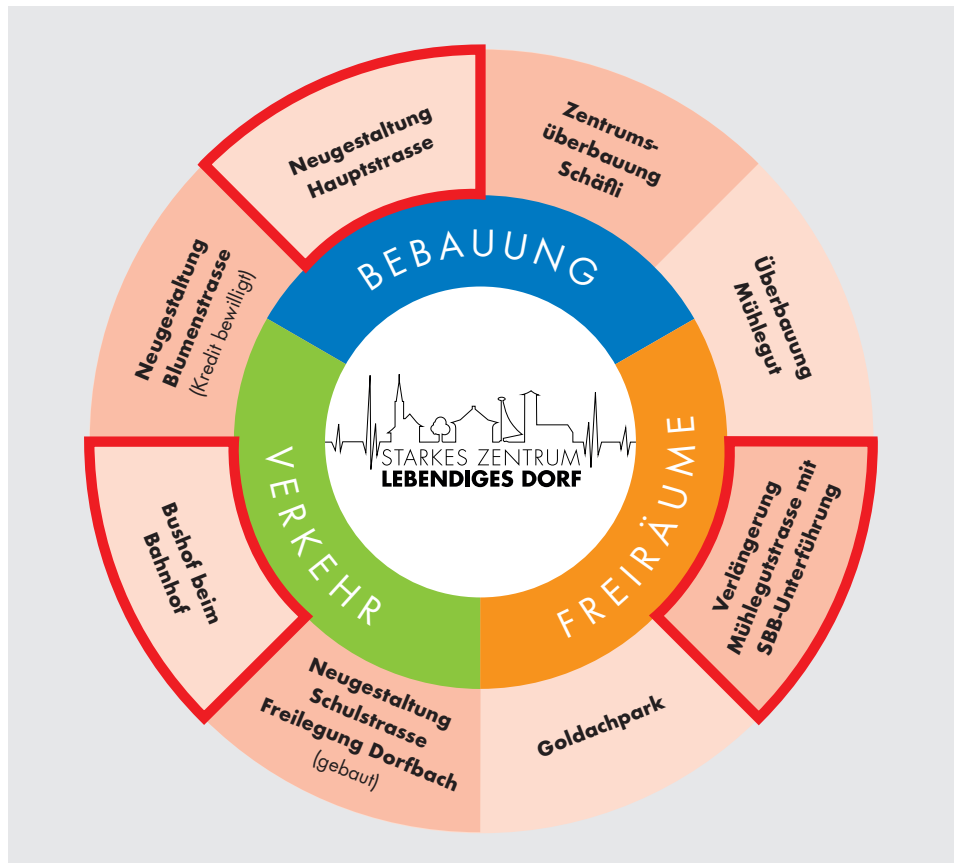
1. ZUSAMMENFASSUNG	3
2. AUSGANGSLAGE	5
2.1 Individualverkehr	5
2.2 Öffentlicher Verkehr	5
2.3 Fazit	5
3. GESAMTKONZEPT ZENTRUMSENTWICKLUNG	6
3.1 Verkehr	6
3.1.1 Individualverkehr	6
3.1.2 Aufhebung des Industriegleises der Bruggmühle Goldach AG	7
3.1.3 Strassenraumgestaltung	7
3.1.4 Öffentlicher Verkehr	7
3.1.5 Langsamverkehr	7
3.2 Bebauung	7
3.3 Freiräume	8
3.4 Kritische Punkte	8
3.5 Gleichzeitige Abstimmung	8
3.6 Kosten / Finanzierung	9
4. DIE ABSTIMMUNGSVORLAGEN IM EINZELNEN	10
4.1 Verlängerung Mühlegutstrasse mit SBB-Unterführung	10
4.1.1 Abstimmungsfrage	12
4.2 Neugestaltung Hauptstrasse	12
4.2.1 Abstimmungsfrage	14
4.3 Bushof beim Bahnhof	14
4.3.1 Abstimmungsfrage	15
5. WEITERES VORGEHEN	16

1. Zusammenfassung

Der Gemeinderat unterbreitet der Bürgerschaft die Baukredite für folgende Projekte mit dem Antrag auf Genehmigung:

- Verlängerung Mühlegutstrasse mit SBB-Unterführung (siehe Ziffer 4.1 ab Seite 10)
- Neugestaltung Hauptstrasse (siehe Ziffer 4.2 ab Seite 12)
- Bushof beim Bahnhof (siehe Ziffer 4.3 ab Seite 14)

Die drei Vorhaben basieren auf dem Gesamtkonzept Zentrumsentwicklung. Dieses hat der Gemeinderat zusammen mit Fachexperten erarbeitet. Unter den Gesichtspunkten Verkehr, Bebauung und Freiräume wurden Lösungsansätze entwickelt, die es ermöglichen, das Zentrum von Goldach attraktiver und lebenswerter zu gestalten.



Gesamtkonzept Zentrumsentwicklung: Zusammenspiel einer Vielzahl von Projekten

Insbesondere im Bereich Verkehr wächst der Druck, eine Lösung für die nahe Zukunft zu finden. Die Bahnschranken werden gemäss den aktuellen Plänen der SBB bis ins Jahr 2023 mindestens 30 Minuten pro Stunde geschlossen sein. Dannzumal wird auch der Bus keine Lücken zur Querung der Bahnlinie mehr finden, um einen Taktfahrplan aufrechtzuerhalten. Eine gute Erschliessung der Gemeinde ist für den Gemeinderat aber von zentraler Bedeutung, weil Goldach nur dann einen seiner Trümpfe, nämlich die gute Lage am See und die Nähe zu den Zentren, auch wirklich ausspielen kann und damit als Wohn- und Arbeitsort attraktiv bleibt.

Die drei Abstimmungsvorlagen haben zum Ziel, den Grundstein zu legen, damit Goldach die Herausforderungen im Verkehr langfristig meistern kann. Sie sind eingebettet in ein regionales Gesamtkonzept mit dem Autobahnanschluss Witen, der in Zukunft als grossräumige Umfahrung die Verkehrsmenge durch unsere Gemeinde massgeblich reduzieren soll. Doch auch für sich alleine bringen die geplanten Massnahmen spürbare Verbesserungen.

Herzstück des Gesamtkonzeptes Zentrumsentwicklung ist die Verlängerung der Mühlegutstrasse mit SBB-Unterführung. Sie ermöglicht es, den Bahnübergang bei geschlossenen Schranken kleinräumig zu umfahren und damit auch einen Nutzen für den innerörtlichen Verkehr zu generieren. Es scheint möglich, mit dem Bau der Strasse das Industrieleis der Bruggmühle Goldach AG aufzuheben, damit der Verkehr auf der neuen Achse nicht durch Rangierverkehr behindert wird. Bei offener Barriere soll der Verkehr wie heute über die Hauptstrasse fliessen. Diese wird neu und siedlungsorientiert gestaltet, indem die überbreite Fahrbahn zu Gunsten des Langsamverkehrs verschmälert wird. Die neu entstehenden Vorzonen sollen genutzt werden, um die Aufenthaltsqualität im Dorfkern zu verbessern. Attraktive Fussgängerbereiche könnten dereinst die Menschen anziehen und zum Flanieren, Einkaufen und Verweilen einladen.

Der öffentliche Verkehr erfährt durch den neuen, zentralen Bushof beim Bahnhof eine Attraktivitätssteigerung. Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und

Bus werden vereinfacht. Die Buslinien führen neu über die Mühlegutstrasse, womit nicht nur die Fahrplanstabilität gewährleistet ist, sondern auch die letzte grosse Baureserve in Zentrumsnähe optimal an den öffentlichen Verkehr angeschlossen wird.

Der Gemeinderat beantragt Baukredite von total Fr. 16'350'000.00, aufgeteilt auf die Projekte Verlängerung der Mühlegutstrasse mit SBB-Unterführung (Fr. 11'115'000.00), Neugestaltung der Hauptstrasse (Fr. 3'090'000.00) und Bushof (Fr. 2'145'000.00).

Die Bürgerversammlung hat am 21. März 2016 beschlossen, den Buchgewinn aus dem Verkauf des gemeindeeigenen Baulandes im Sonnental in der Höhe von rund 10 Mio. Franken in eine Vorfinanzierung für die Projekte aus dem Gesamtkonzept Zentrumsentwicklung zu legen. Weiter ist mit Beiträgen von Dritten zu rechnen (insbesondere Subventionen von Bund und Kanton), sodass ein Grossteil der Gesamtkosten bereits gedeckt ist. Gemäss der Finanzplanung werden die Investitionen keinen Einfluss auf den Steuerfuss haben.

Der Gemeinderat ist vom Gesamtkonzept Zentrumsentwicklung und von den vorliegenden Bauprojekten überzeugt. Er ist sich aber bewusst, dass damit auch Risiken verbunden sind. Er hat diese im nachstehenden Gutachten unter Ziffer 3.4 auf Seite 8 beschrieben. Insbesondere erfährt ein heute nicht vom Durchgangsverkehr tangiertes Quartier eine Mehrbelastung. Ziel muss es deshalb sein, das Bauprojekt so umzusetzen, dass die Immissionen so gering wie möglich gehalten werden können. Dazu dienen unter anderem ein lärmärmer Strassenbelag sowie Lärmschutzmassnahmen entlang der Strasse.

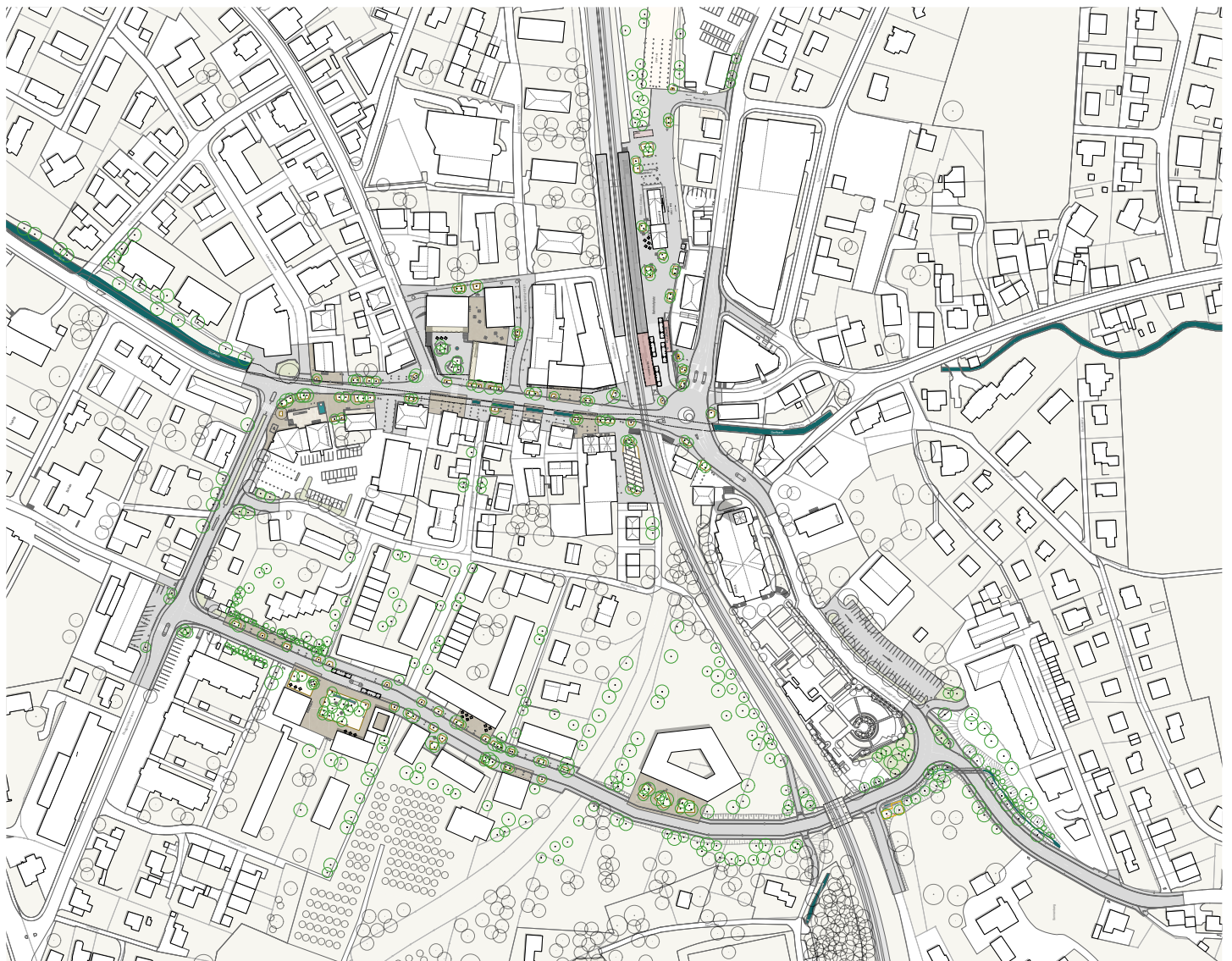
Der Gemeinderat stellt den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern folgende Abstimmungsfragen mit dem Antrag um Zustimmung:

Stimmen Sie dem Baukredit über Fr. 11'115'000.00 für das Projekt «Verlängerung Mühlegutstrasse mit SBB-Unterführung» zu?

Stimmen Sie dem Baukredit über Fr. 3'090'000.00 für das Projekt «Neugestaltung Hauptstrasse» zu?

Stimmen Sie dem Baukredit über Fr. 2'145'000.00 für das Projekt «Bushof beim Bahnhof» zu?

Gesamtübersicht über die Abstimmungsvorlagen



2. Ausgangslage

2.1. INDIVIDUALVERKEHR

Aktuell fahren täglich rund 11'400 Autos, Busse und Lastwagen über den Bahnübergang und durch unser Dorfzentrum. Gemäss den aktuellen Prognosen wird sich diese Zahl bis ins Jahr 2025 auf rund 12'800 erhöhen.

Bereits heute bilden sich vor der Barriere und dem Lichtsignal beim Einlenker Bruggmühlestrasse-St.Gallerstrasse lange Rückstaus. Bis vor einigen Jahren war diese Staubbildung insbesondere in den Spitzenstunden am Mittag und am Abend zu beobachten. Mittlerweile stauen sich die Fahrzeuge aber auch tagsüber weit zurück.

2.2. ÖFFENTLICHER VERKEHR

Grundsätzlich ist ein Bahnhof mitten im Dorfzentrum ein grosser Vorteil, bietet sich damit doch für einen Grossteil der Bevölkerung die Möglichkeit, die Bahn mit ihren immer dichteren Fahrplänen zu nutzen. Doch auch der Bus ist ein wichtiges öffentliches Verkehrsmittel, das zur Erschliessungsqualität der Gemeinde beiträgt. Das Busangebot ist mit den Postautolinien und dem Seebus in Goldach ebenfalls sehr gut ausgebaut.

Die Verdichtung des Bahnfahrplans führt zu immer häufigeren (und auch längeren) Schrankenschliessungen. Die nebenstehenden Grafiken veranschaulichen die Entwicklung gemäss den aktuellen Angaben der SBB.

Bis 2023 dürfte die Schranke an der Hauptstrasse während mindestens 30 Minuten pro Stunde geschlossen sein. Problematisch ist insbesondere auch die Dauer der einzelnen Schliessungen von bis zu 7,5 Minuten.

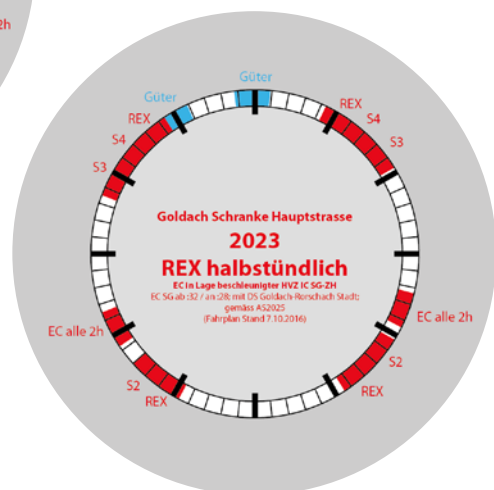
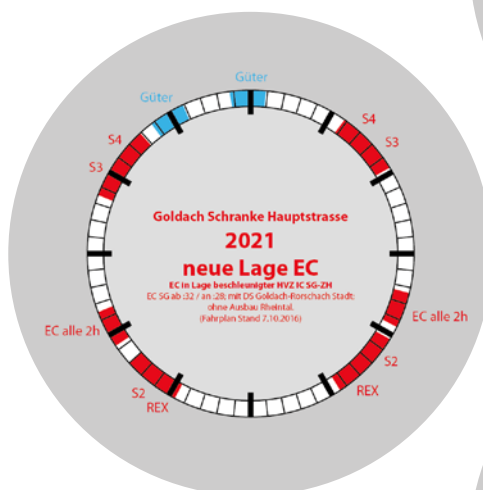
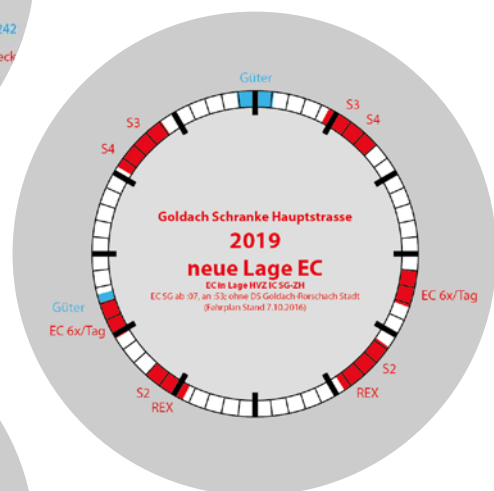
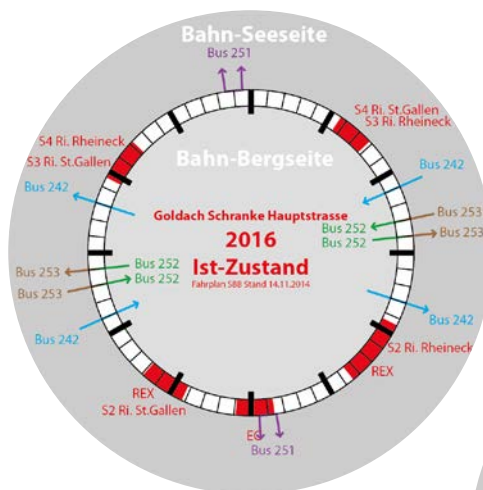
Diese Entwicklung verunmöglicht spätestens ab 2023 einen Bus-Taktfahrplan über die Barriere. Der öffentliche Verkehr behindert sich damit gegenseitig.

2.3. FAZIT

Ein grosses Plus von Goldach ist die privilegierte Lage am See und die Nähe zu den Zentren. Die Gemeinde kann diese gute Ausgangslage aber nur nutzen, wenn sie mit allen Verkehrsmitteln gut erreichbar ist. Die sich abzeichnenden Entwicklungen drohen diese strategische Erfolgsposition der Gemeinde zu gefährden. Nach Ansicht des Gemeinderates sind Massnahmen dringend. Goldach droht im Individualverkehr zu

ersticken. Das wird zunehmend auch zum Sicherheitsproblem, wenn beispielsweise Feuerwehr oder Krankenauto aufgehalten werden. Bei Blaulichtorganisationen ist das schnelle Eintreffen am Zielort von zentraler Bedeutung und kann im Extremfall über Leben und Tod entscheiden. Eine Wartezeit von bis zu 7,5 Minuten, wie sie im Jahr 2023 droht, ist beispielsweise bei einem Unfall oder einem Brandereignis kaum hinnehmbar.

Entwicklung der Schrankenschliessungen beim Bahnübergang



3. Gesamtkonzept Zentrumsentwicklung

Das Gesamtkonzept für die Goldacher Zentrumsentwicklung ist die Antwort des Gemeinderates auf die Herausforderungen aus dem Individual- und dem öffentlichen Verkehr. Es geht aber über die reine Verkehrsbetrachtung hinaus und zieht auch die übrigen wichtigen Themen aus der Raum- und Siedlungsplanung mit ein:

3.1. VERKEHR

3.1.1. Individualverkehr

Das Gesamtkonzept für die Zentrumsentwicklung basiert auf einem neuen Verkehrskonzept. Dieses bezieht mittel- bis langfristig auch den geplanten Autobahnanschluss Witen mit ein, funktioniert aber unabhängig davon.

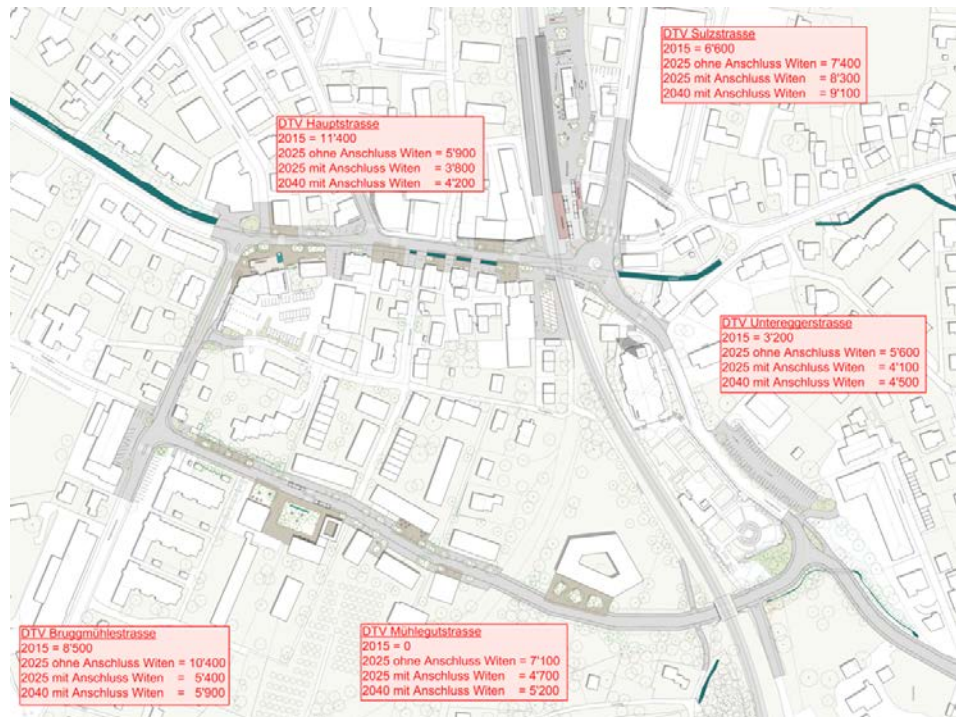
Der Lösungsansatz, den der Gemeinderat zusammen mit einer Projektkommission und verschiedenen Fachplanern erarbeitet hat, sieht mit der Verlängerung der Mühlegutstrasse eine zweite Verkehrsachse durchs Goldacher Dorfzentrum vor. Diese ermöglicht es, den Bahnübergang bei geschlossener Barriere kleinräumig zu umfahren. Damit dient sie nicht einzig dem Durchgangsverkehr Richtung St.Gallen, sondern auch den dorfinternen Verbindungen. Die grossräumige Umfahrung soll dereinst der Autobahnanschluss Witen sein und damit die Verkehrsbelastung im Goldacher Dorfzentrum insgesamt reduzieren.

Die Fachplaner haben verschiedene Lösungsansätze geprüft. Der Gemeinderat hat diese im Wellenbrecher Nr. 115 vorgestellt und bewertet. Die Verlängerung der Mühlegutstrasse mit SBB-Unterführung hat sich als insgesamt beste Lösung herausgestellt (siehe Ziffer 4.1 auf Seite 10).

Diese zweite Achse soll den Verkehr dann aufnehmen, wenn die Barriere geschlossen ist. Bei geöffneten Schranken ist die heutige Verbindung über die Hauptstrasse nach wie vor die schnellste und soll für den Individualverkehr weiterhin offen bleiben, damit keine geteilte Gemeinde wie beispielsweise in Winkeln entsteht.

Mit der Umsetzung dieses Verkehrskonzeptes geht die Verkehrsprognose im Jahr 2025 von rund 5'900 Fahrzeugen

für die Hauptstrasse und 7'100 für die Mühlegutstrasse aus.



Entwicklung der Verkehrszahlen

Damit Autofahrer wissen, ob die (in der Regel schnellere) Durchfahrt über die Hauptstrasse möglich ist, werden bei allen Zufahrten Wechselsignale aufgestellt, die mit der nötigen Vorlaufzeit anzeigen, ob der Bahnübergang ohne Wartezeit passierbar ist.

Wechselsignal auf der **Bruggmühlestrasse** vor dem Abzweiger Mühlegutstrasse und auf der **Schulstrasse** vor der Rathauskreuzung

Wechselsignal auf der **Sulzstrasse** vor dem Dorfplatzkreisel

Wechselsignal auf der **Untereggerstrasse** vor der Abzweigung zur SBB-Unterführung Mühlegutstrasse

Mit dem Autobahnanschluss Witen würde sich nicht nur die Verkehrsbelastung auf der Hauptstrasse reduzieren, weil der Durchgangsverkehr das Dorfzentrum grossräumig umfährt. Auch die St.Gallerstrasse könnte von tieferen Verkehrszahlen profitieren, was die Situation beim Lichtsignal Bruggmühlestrasse massgeblich entschärfen würde. Konkret rechnet die Verkehrsprognose dannzumal noch mit 3'800 Fahrzeugen auf der Hauptstrasse und 4'700 auf der Mühlegutstrasse. Auf der St.Gallerstrasse reduziert sich die Verkehrsmenge von 27'400 auf 13'800. Für den Gemeinderat geniesst der Autobahnanschluss deshalb weiterhin eine hohe Dringlichkeit.

3.1.2. Aufhebung des Industriegleises der Bruggmühle Goldach AG

Eine Verlängerung der Mühlegutstrasse bedingt heute die Querung des Industriegleises der Bruggmühle Goldach AG. Obwohl die Anlieferung des Getreides aktuell nachts erfolgt, beeinträchtigt der Rangierverkehr den Verkehrsfluss auf der Strasse, zumal die Bedienzeiten der Bahn in Zukunft wieder ändern können. Zudem grenzen das Industriegleis und die Entladestation direkt an rechtskräftig eingezontes Bauland. Die anstehende Bauentwicklung im Mühlegut lässt Probleme erwarten bezüglich Lärm- und allenfalls Staubimmissionen.

Die Bruggmühle Goldach AG ist eine wichtige Arbeitgeberin in der Region, die stark auf den Standort Goldach setzt und diesen aktuell weiter ausbaut. Die Anlieferung der Rohstoffe erfolgt heute zu 80 % mit Lastwagen. Die Verteilung des fertigen Produkts findet vollumfänglich über die Strasse statt.

Die Bruggmühle Goldach AG hat schon mehrfach bewiesen, dass sie als privates Unternehmen auch das Gemeinwohl in ihr Handeln einbezieht, beispielsweise beim Bau der regionalen Sportanlagen Kellen oder der Kellenbrücke. Im Sinne einer optimalen Lösung für die Goldacher Zentrumsentwicklung hat die Bruggmühle Goldach AG ein weiteres Mal Hand geboten, und zwar für Verhandlungen über die Aufhebung des Industriegleises. Es ist gelungen, eine Einigung zu erzielen. Auch die SBB und die Ortsgemeinde waren wichtige Partner

bei diesen Verhandlungen. Noch sind zwar letzte Punkte offen, beispielsweise die Rechtskraft des Teilzonenplanes Zentrum/Mühlegut und die rechtskräftige Genehmigung der Kredite für den Baulandkauf durch die Ortsgemeinde. Der Gemeinderat geht aber davon aus, dass mit dem Bau der verlängerten Mühlegutstrasse das Industriegleis abgebrochen wird.

3.1.3. Strassenraumgestaltung

Allen Strassen im Zentrum gemeinsam ist die Umstellung von der Verkehrs- zur Siedlungsorientierung. Im Fokus steht also nicht mehr einzig der Autoverkehr. Neu wird insbesondere der angrenzende Siedlungsraum mit den entsprechenden Nutzungen miteinbezogen. Diesem wird zu Lasten der Verkehrsfläche mehr Platz eingeräumt. Das sorgt einerseits für tiefere Geschwindigkeiten mit den positiven Auswirkungen auf die Sicherheit und die Lärmemissionen. Andererseits wird die Aufenthaltsqualität für Passanten sowie für Kundinnen und Kunden der angrenzenden Geschäfte erhöht.

Die Verlängerung der Mühlegutstrasse wird von Grund auf als siedlungsorientierte Strasse konzipiert. Die heute überbreite Hauptstrasse soll entsprechend umgebaut und neu gestaltet werden (siehe Ziffer 4.2 auf Seite 12). Ebenfalls in dieses Konzept passen die neue Schulstrasse und die anstehende Neugestaltung der Blumenstrasse. Diese beiden Strassenprojekte sind übrigens Bestandteil der flankierenden Massnahmen zum Autobahnanschluss. Die Verkehrsberuhigungen haben auch zum Zweck, den Durchfahrtswiderstand zu erhöhen, um keinen zusätzlichen Verkehr ins Dorfzentrum anzuziehen. Autofahrer auf der St.Gallerstrasse sollen via den Anschluss Meggenhus und nicht etwa den neuen Anschluss Witen auf die Autobahn geführt werden.

Sowohl die Mühlegutstrasse als auch die Hauptstrasse sollen als Gemeindestrassen erster Klasse eingeteilt werden. Die Hauptstrasse ist heute eine Kantonsstrasse. Der Kanton sieht nach dem Bau des Autobahnzubringers Witen aber ohnehin vor, die Strasse an die Gemeinde zurückzugeben. Das hat den Vorteil, dass mehr Spielraum bei der Gestaltung entsteht, den der Gemeinderat mit dem

vorliegenden Projekt auch genutzt hat. Mit dem Kanton ist deshalb vereinbart, die Hauptstrasse mit Rechtskraft des Strassenprojektes vorzeitig ins Gemeindestrassennetz zu übernehmen.

3.1.4. Öffentlicher Verkehr

Auch der Busverkehr ist für durchgehende Verbindungen auf die Verlängerung der Mühlegutstrasse angewiesen, da die Behinderungen durch die Bahnschranken zu gross werden. Es braucht deshalb neue Haltestellen auf der Südseite der Bahnlinie, die ein zentraler Bushof beim Bahnhof bieten kann. Dieser ermöglicht überdies optimale und komfortable Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Bus (siehe Ziffer 4.3 auf Seite 14). Die neue Mühlegutstrasse wird zur Buslinie, womit dieses Entwicklungsgebiet gleichzeitig optimal an den öffentlichen Verkehr angeschlossen wird.

3.1.5. Langsamverkehr

Fussgänger und Velofahrer sollen im Konzept Zentrumsentwicklung gegenüber dem motorisierten Verkehr als gleichwertige Partner auftreten. Die reduzierten Geschwindigkeiten auf Haupt- und Mühlegutstrasse sowie verschiedene Gestaltungselemente tragen dazu bei. Überdies entstehen entlang der neuen Strassen grosszügige Fussgängerbereiche. Schliesslich soll das Entwicklungsgebiet im Mühlegut engmaschig mit Fuss- und Radwegen mit dem Dorfzentrum verknüpft werden. Angestrebt wird auch eine direkte Verbindung ins Gebiet Kellen mit dem Begegnungsplatz und den verschiedenen Sportanlagen.

3.2. BEBAUUNG

Die Verlängerung der Mühlegutstrasse dient nicht einzig als zweite Durchfahrtsachse durch das Dorfzentrum. Sie erschliesst auch die letzte grosse Baulandreserve in Zentrumsnähe. Eigentümerin ist die Ortsgemeinde Goldach. Sie arbeitet bei der Entwicklung des Baugebietes mit der Politischen Gemeinde zusammen. Es bietet sich die einmalige Chance, die Überbauung optimal auf die neue Durchfahrtsstrasse abzustimmen. Die Ortsgemeinde führt einen Architekturwettbewerb durch, um zu einer städtebaulich vorzüglichen Siedlungsgestaltung als sinnvolle Ergän-

zung zum bestehenden Dorfzentrum zu gelangen.

Im Übrigen ist es dem Gemeinderat ein grosses Anliegen, die geplante Zentrumsüberbauung auf dem Schäfli-Areal mit dem neuen, öffentlichen Platz bestmöglich in die Neugestaltung der Strassenräume einzubeziehen, damit eine Einheit und folglich eine zusätzliche Aufwertung des Goldacher Dorfzentrums entsteht. Die private Bauherrschaft erhält entsprechende Auflagen in der Baubewilligung.

3.3. FREIRÄUME

Mit der Erweiterung des Dorfzentrums im Mühlegut gehen Grünflächen verloren. Das Konzept Zentrumsentwicklung sieht im Gegenzug vor, die heute eingezonte Fläche im Eigentum der Gemeinde zwischen dem Industriegleis und dem Sportplatz Dammweg der Grünzone zuzuweisen. Ausgenommen wird einzig der Dreispitz zwischen der verlängerten Mühlegutstrasse, dem Industriegleis und dem Bahngleis. Dieser bleibt in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen und damit für eine öffentliche Nutzung – wie beispielsweise einen Gemeindesaal – reserviert. Wie die neue Grünzone dereinst als Goldachpark öffentlich zugänglich gemacht wird, ist noch nicht bestimmt.

3.4. KRITISCHE PUNKTE

Der Gemeinderat ist vom Gesamtkonzept Zentrumsentwicklung überzeugt. Er ist sich aber bewusst, dass trotz der vielen Synergien, die das Gesamtpaket für Goldach bietet, auch Risiken bestehen.

- Zum einen wird der Verkehr mit den beschriebenen Massnahmen nicht reduziert, sondern einzig neu geführt. Dadurch entstehen neue Belastungen für Anwohner, die bisher vom Durchgangsverkehr nicht tangiert waren. Der Gemeinderat versteht die Ängste der Direktbetroffenen. Er hat zusammen mit den Spezialisten versucht, die neue Strasse so siedlungsverträglich wie möglich zu gestalten, um die nachteiligen Auswirkungen möglichst gering zu halten. Nebst dem angestrebten Tempo zwischen

30 und 40 km/h sind insbesondere lärmarme Beläge und – wo möglich – Lärmschutzmassnahmen entlang der Strasse vorgesehen. Die Anwohner der Mühlegutstrasse waren während dem Projektierungsprozess zu zwei Veranstaltungen eingeladen, an denen der Gemeinderat die Wünsche und Anregungen entgegennahm und die vorgeschlagenen Lösungen erläuterte.

- Die Verkehrsführung mit Wechselsignalen ist neu und noch nicht breit getestet. Die SBB sind gemäss eigenen Angaben in der Lage, die Impulse für die Anzeigen frühzeitig zu liefern, damit sich die Autofahrer auch auf offene Schranken verlassen können, wenn diese so signalisiert werden. Trotzdem gibt es immer dort, wo etwas Neues gewagt wird, auch ein Restrisiko. Ohne die Wechselsignale würden aber insbesondere Autofahrer, die auf der Bruggmühlestrasse Richtung Oberdorf unterwegs sind, immer den Weg über die Mühlegutstrasse wählen, weil sie das Risiko einer geschlossenen Barriere nicht eingehen wollen.
- Als verkehrstechnische Knacknuss hat sich der Dorfplatzkreisel erwiesen. Dieser Knoten muss so gestaltet werden, dass er sowohl bei offener als auch bei geschlossener Barriere funktioniert. Die Signalisationen müssen eindeutig sein, damit nicht ein einzelner Autofahrer vor der geschlossenen Barriere den gesamten Durchfahrtsverkehr blockiert, indem er im Kreisel vor der geschlossenen Barriere wartet. Ob die angedachte Lösung funktioniert, wird erst der Alltag zeigen. Der Gemeinderat sieht deshalb Versuchsbetriebe vor. Der gesamte Knoten wird auf jeden Fall so vorbereitet, dass er vollständig mit Lichtsignalen gesteuert werden könnte. Diese (letzte) Massnahme soll aber erst dann greifen, wenn alle anderen Ansätze scheitern.
- Die Verkehrsmenge durch das Goldacher Dorfzentrum wird erst mit dem neuen Autobahnanschluss Witen reduziert. Folglich bleibt der Engpass beim Lichtsignal Bruggmühlestrasse bestehen. Gleichwohl dürfte die zwei-

te Durchfahrtsachse durchs Mühlegut auch an dieser neuralgischen Stelle eine Verbesserung bringen. Problematisch ist heute insbesondere der stossweise anfallende Verkehr, wenn sich nach einer Barrierschliessung der gesamte Rückstau auf einmal entleert und in einer Kolonne auf das Lichtsignal trifft. Neu würde der Verkehr kontinuierlich anfallen, was sich besser steuern lässt und kürzere Rückstaus auf der Bruggmühlestrasse mit sich bringen sollte. Die Gemeinde ist mit dem Kanton in Kontakt, um die Steuerung im Hinblick auf die neue Verkehrssituation zu optimieren. Beim Lichtsignal sind die Wartezeiten aber immer kürzer als vor der Barriere. Die Gesamtsituation wird sich also auf jeden Fall verbessern.

3.5. GLEICHZEITIGE ABSTIMMUNG

Aus dem Gesamtkonzept Zentrumsentwicklung gehen drei Abstimmungsvorlagen über Baukredite hervor.

- Verlängerung Mühlegutstrasse mit SBB-Unterführung
- Neugestaltung Hauptstrasse
- Bushof beim Bahnhof

Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich, dass die zweite Durchfahrtsachse durchs Dorfzentrum über das Mühlegut die Basis für das Gesamtkonzept Zentrumsentwicklung bildet. Sie ist Voraussetzung, damit der zentrale Bushof beim Bahnhof und das neue Gestaltungskonzept für die Hauptstrasse funktionieren können. Die Verlängerung der Mühlegutstrasse hingegen funktioniert auch ohne den Bushof bzw. die Neugestaltung der Hauptstrasse.

Bei dieser Ausgangslage hätte es sich angeboten, zuerst über den Baukredit für die Verlängerung der Mühlegutstrasse abzustimmen und der Bürgerschaft die Kredite für die Neugestaltung der Hauptstrasse und den Bushof an einer zweiten Abstimmung vorzulegen.

Mit der gleichzeitigen Vorlage aller drei Baukredite unterstreicht der Gemeinderat, dass es sich bei der Zentrumsentwicklung um ein Gesamtkonzept handelt und die drei Projekte ihre optimale Wirkung in ihrer Gesamtheit entfalten.

Er nimmt dabei in Kauf, dass die auf der durchgehenden Mühlegutstrasse basierenden Projekte nicht oder nur mit Anpassungen umgesetzt werden können, sollten die Stimmberechtigten den Baukredit für die zweite Achse über das Mühlegut ablehnen. Der Bushof macht einzig Sinn, wenn die neuen Buslinien über die Mühlegutstrasse geführt werden können. Bei der Gestaltung der Hauptstrasse sind allenfalls Korrekturen nötig, wenn sie auch in Zukunft den gesamten Verkehr durchs Dorfzentrum aufnehmen muss.

Somit ergeben sich folgende Resultatkombinationen:

Vorlagen			Abstimmungs- resultat umsetzbar
Mühlegut	Bushof	Hauptstrasse	✓
Mühlegut	Bushof	Hauptstrasse	✓
Mühlegut	Bushof	Hauptstrasse	✓
Mühlegut	Bushof	Hauptstrasse	✓
Mühlegut	Bushof	Hauptstrasse	✗
Mühlegut	Bushof	Hauptstrasse	✗
Mühlegut	Bushof	Hauptstrasse	✗
Mühlegut	Bushof	Hauptstrasse	✓

grün = Vorlage angenommen rot = Vorlage abgelehnt

3.6. KOSTEN / FINANZIERUNG

Die Brühwiler AG Bauingenieure und Planer, Gossau, veranschlagt die Gesamtkosten für die drei Projekte auf Fr. 16'350'000.00. Gemäss Beschluss der Bürgerversammlung vom 21. März 2016 soll für die Finanzierung der Buch-

gewinn aus dem Verkauf des Baulandes im Sonnental verwendet werden. Der Gemeinderat rechnet mit rund 10 Mio. Franken. Weiter sind Subventionen von Bund und Kanton sowie Grundeigentümerbeiträge zu erwarten.

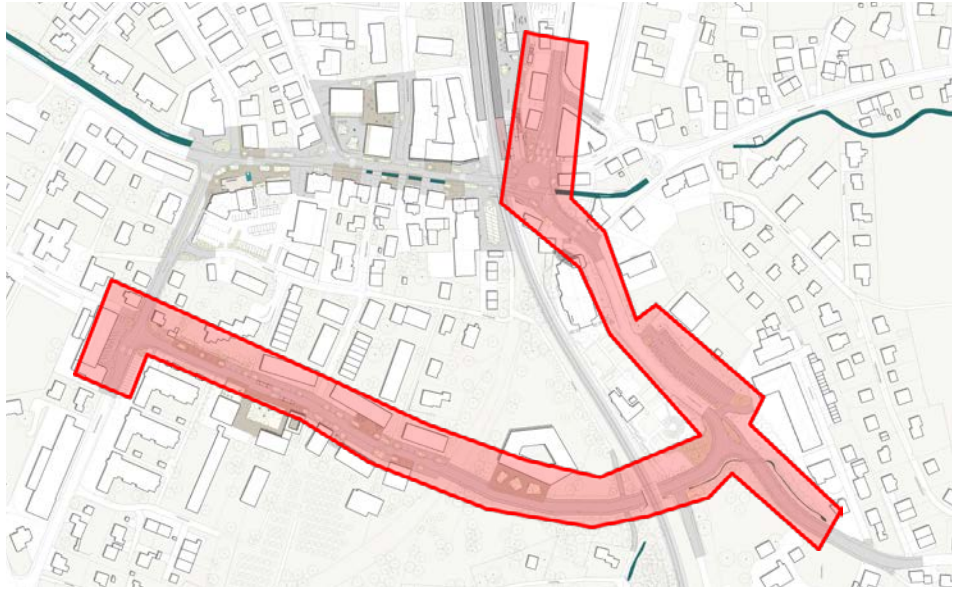
Gemäss Finanzplanung lassen sich die Investitionen aus dem Gesamtkonzept Zentrumsentwicklung ohne Steuerfuss-erhöhung über den Finanzhaushalt finanzieren.

Arbeitsgattung	Verlängerung Mühlegutstrasse mit SBB-Unterführung	Neugestaltung Hauptstrasse	Bushof	Total
Kosten für Grundstück	1'398'805	55'045	7'523	1'461'373
Vorbereitung, Spezialtiefbau, Instandsetzung, Umgebung	1'905'754	709'756	503'065	3'118'575
Tiefbau- und Untertagbauarbeiten	4'443'229	1'476'962	848'299	6'768'490
Rohbauarbeiten	117'500	5'000	179'300	301'800
Elektro- und Kommunikationsanlagen	378'100	219'600	119'900	717'600
Einrichtungs-, Ausrüstungs- und Ausstattungsarbeiten	26'700	24'400	24'300	75'400
Übrige Aufwendungen	2'844'912	599'237	462'613	3'906'762
Total Projektkosten	11'115'000	3'090'000	2'145'000	16'350'000
Buchgewinn aus Verkauf Bauland Sonnental				10'000'000
Beiträge Dritter (noch nicht zugesichert)				3'000'000
Total über den ordentlichen Haus- halt zu finanzierende Kosten				3'350'000

4. Die Abstimmungsvorlagen im Einzelnen

4.1. VERLÄNGERUNG MÜHLEGUTSTRASSE MIT SBB-UNTERFÜHRUNG

Diese Baukreditvorlage enthält die Strassenführung ab der Bruggmühlestrasse – Mühlegutstrasse – SBB-Unterführung – Untereggerstrasse bis zum Dorfplatzkreisel. Ebenfalls Bestandteil ist die Offenlegung des Katzenbächlis zwischen Blumenggstrasse und Untereggerstrasse.



Im Detail präsentiert sich das Bauprojekt wie folgt:

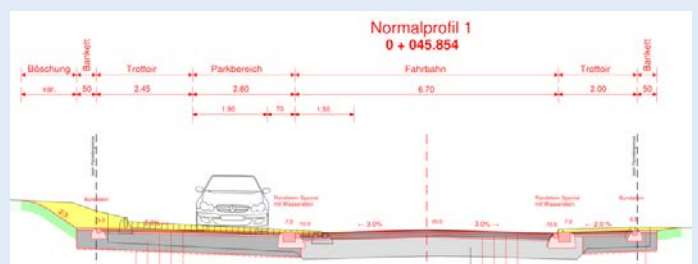
Der Einlenker Bruggmühlestrasse-Mühlegutstrasse wird als T-Kreuzung ausgebildet. Der Vortritt verbleibt auf der Bruggmühlestrasse.

Gegen die Mehrfamilienhäuser am Warteggweg und der Mühlegutstrasse sind Lärmschutzmassnahmen vorgesehen. Zudem wird ein lärmarter Belag eingebaut.

Die Parkierung wird neu längs der Strasse angeordnet.



Das Normalprofil präsentiert sich in diesem Bereich mit einem Trottoir von 2.45 m Breite, gefolgt vom Parkierbereich mit 2.60 m. Die Fahrbahn weist eine Breite von 6.70 m auf, abgeschlossen durch das zweite Trottoir mit 2.00 m Breite.



Die Mühlegutstrasse wird nicht in einer geraden Linie geführt. Um das Geschwindigkeitsniveau tief zu halten, verläuft die Strasse mit leichten Knicken.

Für den Bus sind Fahrbahnhaltestellen geplant.

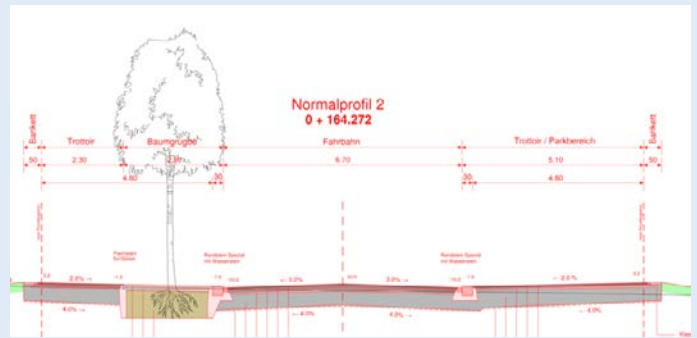
Die Strasse wird in unregelmässigen Abständen von Bäumen gesäumt.

Das Industriegleis entfällt (siehe Ziffer 3.1.2 auf Seite 7).



Im zweiten Abschnitt ist das Profil wie folgt geplant:

Trottoir von 2.30 m mit anschliessender Baumgrube von 2.80 m. Die Fahrbahn verbleibt bei 6.70 m, gefolgt von einem Bereich für Fussgänger und Parkieren mit einer Breite von 5.10 m.



Die Mühlegutstrasse erhält nicht den Charakter einer Durchfahrtsstrasse. Verschiedene Massnahmen sollen dazu beitragen, das angestrebte Tempo zwischen 30 und 40 km/h zu erreichen.

So wird beispielsweise der eingefärbte Belag im Bereich der Vorzonen vor Gebäuden an verschiedenen Stellen niveaugleich in die Strasse hineingezogen. Diese wird dadurch optisch verschmälert und gibt gleichzeitig den Velofahrern Raum.



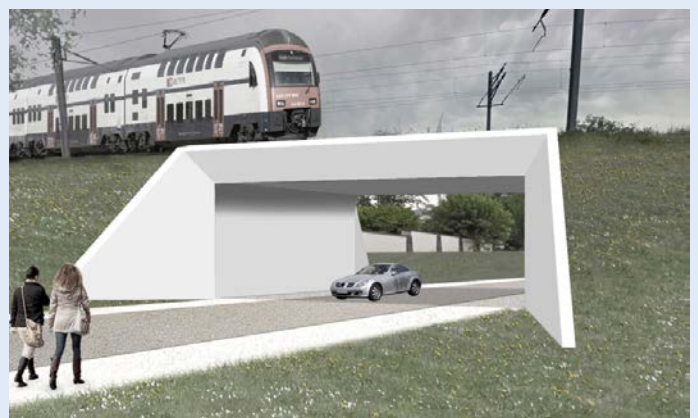
Die SBB-Linie wird im Bereich des Friedhofs unterquert. Der Dammweg wird über die Strasse geführt. Zwischen Blumeneggstrasse und Untereggerstrasse und südseitig der Untereggerstrasse erfolgt die Offenlegung des Katzenbächlis.

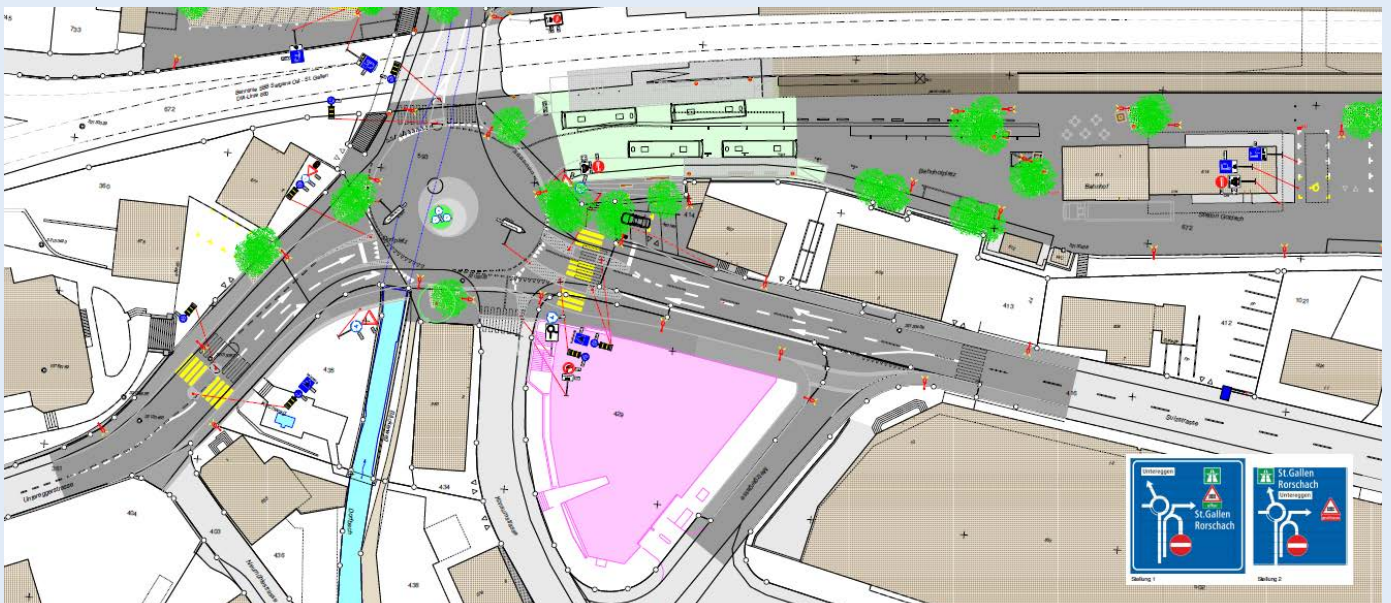
Autofahrern auf der Mühlegutstrasse wird gegenüber jenen der Untereggerstrasse der Vortritt eingeräumt.

Gegen die Wohnhäuser an der Unionstrasse sind im Bereich des Einlenkers Untereggerstrasse-Mühlegutstrasse Lärmschutzmassnahmen vorgesehen.



Die neue SBB-Unterführung wird vorgefertigt und über ein Wochenende – bei gesperrter Bahnlinie – in den Damm eingefügt.





Der Dorfplatzknoten ist die Achillesverse des Projektes. Richtung Dorfczentrum sind sowohl von Rorschacherberg als auch von Untereggen her separate Spuren vorgesehen. Ein mit dem Blinklicht beim Bahnübergang gekoppeltes Lichtsignal sperrt diese Spuren beim Haltebalken, bevor sich die Schranken schliessen. Die Transitspuren Richtung Untereggen/Mühlegutstrasse bzw. Richtung Rorschacherberg bleiben offen und ermöglichen einen Verkehrsfluss auch bei geschlossener Barriere. Wichtig ist, dass Fahrzeuge nicht mehr im Kreiseln warten und so die Durchfahrt blockieren.

Dank der kleinräumigen Umfahrungsmöglichkeit und dem folglich geringen Fahrzeitverlust ist davon auszugehen, dass Autofahrer auch dann auf die Mühlegutstrasse ausweichen, wenn sie ins Dorfczentrum oder Richtung Rorschach unterwegs sind. Die Vorsignale unterstützen diese Verhaltensweise (siehe Seite 6). Der Platz auf der Fahrspur Richtung Dorfczentrum sollte deshalb ausreichen, um gleichwohl wartende Fahrzeuge aufzunehmen.

Die Baukosten für das Projekt belaufen sich auf Fr. 11'115'000.00 (siehe detaillierte Zusammenstellung unter Ziffer 3.6 auf Seite 9).

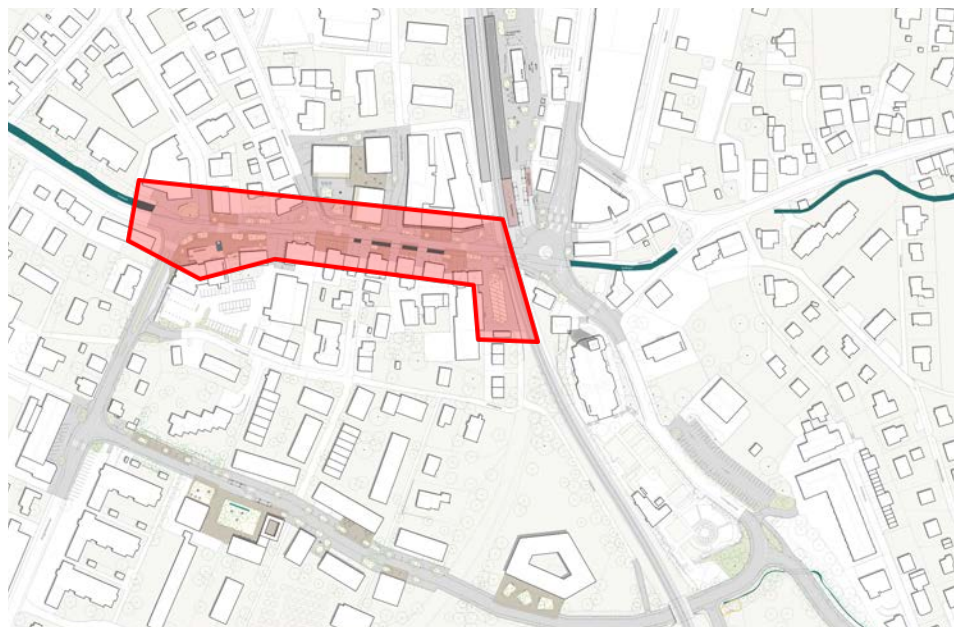
4.1.1. Abstimmungsfrage

Gestützt auf vorstehende Ausführungen stellt der Gemeinderat den Goldacher Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern folgende Abstimmungsfrage mit dem Antrag um Zustimmung:

Stimmen Sie dem Baukredit über Fr. 11'115'000.00 für das Projekt «Verlängerung Mühlegutstrasse mit SBB-Unterführung» zu?

4.2. NEUGESTALTUNG HAUPTSTRASSE

Diese Baukreditvorlage enthält den Strassenabschnitt zwischen Bahngleis und Rathauskreuzung.



Im Detail präsentiert sich das Bauprojekt wie folgt:

Der bisherige Rathauskreisel weicht einer T-Kreuzung mit Rechtsvortritt.

Die verschmälerte Fahrbahn der Hauptstrasse wird – analog der Mühlegutstrasse – mit leichten Knicken geführt. Angestrebt wird – ohne entsprechende Signalisation – ein Tempo zwischen 30 und 40 km/h.

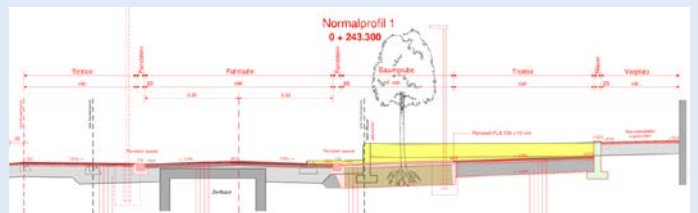
Die Platzgestaltungen erfolgen mit einem eingefärbten Belag. Dieser wird teilweise niveaugleich in die Fahrbahn geführt, um den Platzbereich zu vergrössern und die Fahrbahn optisch zusätzlich einzuengen. Gleichzeitig gibt er den Velofahrern einen eigenen Bereich. Natursteinplatten oder Pflästerungen sind einzig für kleinere Platzgestaltungen, beispielsweise vor dem Rathaus (hellgraue Fläche), vorgesehen.

Auch auf der Hauptstrasse wird ein lärmarter Belag eingebaut.

Verschiedene Bauminseln bringen einerseits Grün ins Zentrum und spenden andererseits in der heissen Jahreszeit Schatten.



Im Bereich des Rathauses weist die Hauptstrasse analog der Mühlegutstrasse eine Fahrbahnbreite von 6.70 m auf. Die Breite der beidseitigen Trottoirs sowie der Baumgruben sind – je nach den bestehenden Platzverhältnissen – variabel.



Als weiteres, neues Gestaltungselement soll der Dorf-bach teilweise sichtbar gemacht werden. Dies geschieht, indem die Eindolung in der bestehenden Linieneinführung auf Teilstrecken «aufgeschnitten» wird.

An der bestehenden Eindolung sind ohnehin Massnahmen nötig, weil der Kanal, entgegen den ursprünglichen Annahmen, die Lebensdauer schon bald erreicht hat. Die Sanierung ist nicht Bestandteil des Strassenneubaus. Sie ist davon unabhängig und erfolgt in einem separaten Wasserbauprojekt.

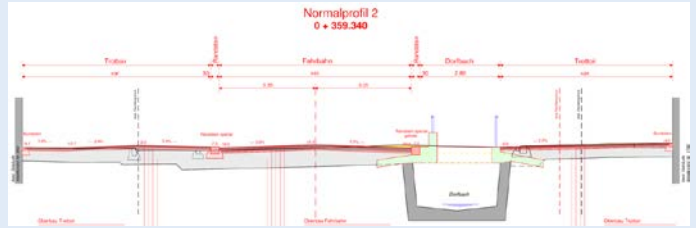
Trotz der Gestaltungsmassnahmen bleiben die Parkplätze vor den einzelnen Geschäften erhalten. Sie werden jedoch aus Sicherheitsgründen parallel zur Strasse angeordnet, damit nicht mehr rückwärts über den Fussgängerbereich auf die Strasse eingefahren wird.



Die Einschnitte in die Eindolung machen das Gewässer erlebbar und werten den Strassenraum auf.



Die Fahrbahnbreite bleibt auch im Bereich zwischen Blumenstrasse und Bahnübergang bei 6.70 m. Auch in diesem Abschnitt orientieren sich die Vorzonen für das Trottoir an den bestehenden Platzverhältnissen und sind folglich variabel. Der Dorfbach wird in den einzelnen Abschnitten auf einer Breite von 2.80 m gezeigt.



So soll sich die neue Hauptstrasse dereinst präsentieren.



Die Baukosten für das Projekt belaufen sich auf Fr. 3'090'000.00 (siehe detaillierte Zusammenstellung unter Ziffer 3.6 auf Seite 9).

4.2.1. Abstimmungsfrage

Gestützt auf vorstehende Ausführungen stellt der Gemeinderat den Goldacher Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern folgende Abstimmungsfrage mit dem Antrag um Zustimmung:

Stimmen Sie dem Baukredit über Fr. 3'090'000.00 für das Projekt «Neugestaltung Hauptstrasse» zu?

4.3. BUSHOF BEIM BAHNHOF

Diese Baukreditvorlage enthält den Bau des eigentlichen Bushofes inkl. der neuen Zufahrt über die Bahnhofstrasse.



Im Detail präsentiert sich das Bauprojekt wie folgt:

Der Bushof entsteht anschliessend an den Dorfplatz-kreisel. Der Bahnhofplatz wird für den Individualverkehr gesperrt. Die Zufahrt mit Velos bleibt weiterhin möglich.

Nordseitig wird das bestehende Perrondach verlängert und südseitig ein neuer, gedeckter Wartebereich erstellt.

Der Bushof bietet Platz für vier Busse.



Die Zufahrt zum Bahnhof und zum Migrolino erfolgt für den Individualverkehr ab der Sulzstrasse über die zu verlängernde Bahnhofstrasse. Diese dient auch den Bussen, und zwar in beide Richtungen.



Beim Bahnhof Goldach entsteht ein Knoten für den öffentlichen Verkehr mit optimalen Umsteigebeziehungen.



Die Baukosten für das Projekt belaufen sich auf Fr. 2'145'000.00 (siehe detaillierte Zusammenstellung unter Ziffer 3.6 auf Seite 9).

4.3.1. Abstimmungsfrage

Gestützt auf vorstehende Ausführungen stellt der Gemeinderat den Goldacher Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern folgende Abstimmungsfrage mit dem Antrag um Zustimmung:

Stimmen Sie dem Baukredit über Fr. 2'145'000.00 für das Projekt «Bushof beim Bahnhof» zu?

5. Weiteres Vorgehen

Stimmen die Stimmberechtigten den Baukrediten zu, wird der Gemeinderat im kommenden Jahr zumindest für die Verlängerung der Mühlegutstrasse mit SBB-Unterführung das öffentliche Auflageverfahren durchführen. In der Folge gilt es, allfällige Rechtsmittel über alle möglichen Instanzen hinweg zu behandeln, um zu einem rechtskräftigen Projekt zu kommen.

Die Mühlegutstrasse muss zuerst gebaut werden. Anschliessend folgen der Bushof und abschliessend die Neugestaltung der Hauptstrasse. Die öffentliche Auflage der Projekte könnte also auch gestaffelt erfolgen.

Der Baubeginn hängt folglich stark von der Dauer der Verfahren ab. Der Gemeinderat strebt an, bis spätestens 2023 die durchgehende Mühlegutstrasse zu realisieren, damit insbesondere auch der Bustaktfahrplan sichergestellt ist.

Goldach, 12. September 2017

Gemeinderat Goldach



Dominik Gemperli
Gemeindepräsident



Richard Falk
Gemeinderatsschreiber