

ID	Antrag / Begründung	Reaktion
<b>2.2 Methodik</b>		
Konzept der räumlichen Entwicklung		

271	<p><b>Antrag</b></p> <p>Den neuen Veloweg der Bahnlinie entlang beim "Künzlerpass" mit einer Unterführung zu versehen.</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Im gesamten Konzept fehlt der Einbezug vom immer stärker werdenden Langsamverkehr, Veloweg, Schulweg vom Osten "Appenzellerstrasse" zu den Schulhäusern, (Rosenacker, Oberstufe)</p>	<p><b>Antwort des Gemeinderates</b></p> <p>Im Zusammenhang mit dem neuen Autobahnanschluss bzw. der neuen Kantonsstrasse zum See ist im Gebiet Frohheim eine Unterführung für den Langsamverkehr geplant als direkte Verbindung zur Florastrasse.</p>
-----	---	---

### 2.2.2 Konzept der räumlichen Entwicklung

Konzept der räumlichen Entwicklung

150	<p><b>Antrag</b></p> <p>Gebiet Rietli</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Im Gebiet Rietli ist der «stadtebaulich bedeutende Bereich für Verbindung zwischen Dorf und Sees zu gross eingetragen. Er ist auf einen kleinen Teil beim «Neubau als P01» an der Ecke Seestrasse / Rietbergstrasse zurückzunehmen.</p>	<p><b>Antwort des Gemeinderates</b></p> <p>Das Entwicklungsgebiet Rietli ist eine der letzten grösseren Baulandreserven der Gemeinde. Die attraktive Lage am See gibt dem Areal zusätzliche Bedeutung. Deshalb ist es in seiner Gesamtheit stadtebaulich wichtig. Es gilt daher, den gesamten Bereich von der Kreuzung Rietbergstrasse bis zum Bahnübergang zu betrachten. Die genaue Grösse des Gebietes, welches letztendlich entwickelt wird, ist in den nachfolgenden Planungsschritten zu definieren.</p>
-----	---	--

ID	Antrag / Begründung	Reaktion
414	<p><b>Antrag</b></p> <p>Zu S2.1.3 Überbauung Kirchenfeld/Sondernutzungsplan Der Nutzungsplan ist im Sinne einer schwächeren Verdichtung zu überarbeiten. Insbesondere die Häuserfront entlang der Neumühlestrasse (alter Ochsen bis Käserei) mit den "Geschäftsarkaden" führt zu einer unnötigen Verdichtung.</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Kirche und Schulhaus sollten nicht dermassen eingeengt werden. Dem offenen Bach gegenüber stünde eine bescheidene Grünanlage gut an, eine kleine grüne Insel mit Sitzgelegenheit wäre "wohnlicheres Goldach" als knappe 100m Pseudoaltstadt mit zukunftslosen Geschäftsräumlichkeiten. Welche Geschäfte sollen dort ohne Parkplätze eingezwängt werden im Zeitalter des Lädelisterbens? Es reicht schon mit dem Autozufahrts- und Parkierdebakel beim Denner.</p>	<p><b>Antwort des Gemeinderates</b></p> <p>Für das Gebiet Kirchenfeld liegt bereits ein vorgeprüfter Sondernutzungsplan vor. Dieser wurde in enger Abstimmung mit dem Baukollegium erarbeitet. Die betreffenden Grundstücke sind rechtskräftig eingezont, weshalb eine öffentliche Grünfläche nicht realistisch ist. Die verdichtete Bauweise in Zentrumsnähe ist ein Gebot der Stunde und wird auch von der übergeordneten Gesetzgebung gefordert. Der Sondernutzungsplan sieht entlang der Neumühlestrasse auch öffentliche Parkplätze vor.</p>
427	<p><b>Antrag</b></p> <p>Kronenkreisel so belassen wie bisher</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Die aktuellen Pläne sind sehr schlecht durchdacht. Es wird auch bei einem allfälligen neuen A1 Anschluss viel Binnenverkehr am Kronenkreisel geben, und dieser wird durch die neue Situation massiv behindert (incl. ÖV: Abbiegesituationen Schulstrasse, Rietbergstrasse etc). Die neue Situation gefährdet den Langsamverkehr wegen Staus, Abbiegen etc.</p>	<p><b>Antwort des Gemeinderates</b></p> <p>Der Umbau des Kronenkreisels ist Bestandteil des Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK) St. Gallerstrasse und eine flankierende Massnahme im Zusammenhang mit dem Bau des neuen Autobahnzubringers. Das BGK St. Gallerstrasse liegt erst in einem Entwurf vor. Diverse Massnahmen aus dem BGK St. Gallerstrasse werden kontrovers diskutiert. Die verschiedenen Anliegen sind in der weiteren Planung gegeneinander abzuwägen. Dazu findet im Übrigen zu gegebener Zeit ein separates Mitwirkungsverfahren statt.</p>

### 3.2 Regionale Einbettung

Konzept der räumlichen Entwicklung

428	<b>Antrag</b> "Goldach mit der Region vernetzen" Seebusverbindung nach Tübach <b>Begründung</b> Im Flyer fehlt die Seebusverbindung nach Tübach, welches auch zur Region Rorschach gehört, eine ÖV Verbindung nützt auch dem Goldacher und Rorschacher Gewerbe (incl. Arztpraxen).	<b>Antwort des Gemeinderates</b> Das Buskonzept 2022 enthält eine neue Linie von Tübach nach Rorschach.
-----	---	--

### 3.4.2 Kantonaler Richtplan

Konzept der räumlichen Entwicklung

298	<b>Antrag</b> Die Gemeinde Goldach soll eine Anpassung des kant. Richtplanes zu vornehmen. Das Areal Seegarten soll kein Wirtschaftliches Schwerpunktgebiet (mehr) sein. <b>Begründung</b> Das Areal Seegarten soll in Übereinstimmung mit dem neuen kommunalen Richtplan Goldach kein Wirtschaftliches Schwerpunktgebiet mehr sein. Die Wohnnutzung (ggf. Mischnutzung) steht gegenüber der gewerblichen Nutzung klar im Vordergrund.	<b>Antwort des Gemeinderates</b> Die Gemeinde wird sich für die Entlassung des Gebietes Seegarten als wirtschaftliches Schwerpunktgebiet einsetzen. Welche Nutzung dereinst im Vordergrund steht, ist auch gestützt auf das Mitwirkungsverfahren zum Richtplan noch ungewiss.
-----	---	--

### 3.6 Lärmbelastung

Konzept der räumlichen Entwicklung

296 **Antrag**

Anmerkung

**Begründung**

Es erstaunt, dass die Lärmbelastung, die vom Flugfeld Altenrhein ausgeht, nicht thematisiert wird. Dabei spielen die paar Linienflüge eine wirklich untergeordnete Rolle. Das grosse Problem sind die Helikopterrundflüge, welche anders als beim Autoverkehr nicht nur Hauptverkehrsachsen betreffen, sondern eine ganze Region mit intensivem Lärm beschallen. Da beeinträchtigt das Vergnügen von wenigen das Wohlbefinden der ganzen Einwohnerschaft. Es ist völlig unverständlich, dass unsere Gemeinden am See, die ihre Attraktivität und Wohnqualität hochhalten wollen, dieser Freizeitfliegerei nicht einen Riegel schieben. Man hätte diese Helikopterfirmen gar nie ansiedeln dürfen. Die paar Arbeitsplätze wiegen die enormen Nachteile in keiner Art und Weise auf. Wie angenehm es ohne dieses dauernde Geknatter im Viertelstundentakt bei Hochbetrieb sein kann, zeigt sich nun in der Corona-Krise.

**Antwort des Gemeinderates**

Das Problem ist dem Gemeinderat bekannt. Es ist aber kein Thema der Goldacher Ortsplanung, sondern muss übergeordnet angegangen werden.

### 3.7 Seeuferkonzept

Konzept der räumlichen Entwicklung

212 **Antrag**

Aufwertung Seeufer

**Begründung**

Ich finde die Aufwertung vom Seeufer und ein attraktiver Zugang für alle sehr wichtige.

**Antwort des Gemeinderates**

Das Goldacher Seeufer soll im Rahmen der regionalen Seeuferplanung weiterentwickelt werden.

295	<p><b>Antrag</b></p> <p>Anmerkung</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Einerseits soll das Goldachdelta geschützt werden, andererseits soll der Zugang zum Goldach Delta verbessert werden. Das ist für mich ein Widerspruch. Renaturierungen sind grundsätzlich zu begrüßen. Dabei muss man auch mal den Mut haben, Zonen zu definieren, wo zwar Einsicht aber kein Zugang möglich ist, um Flora und Fauna Rückzugsgebiete zu ermöglichen. Da der Druck der Freizeitgesellschaft auf solche Naherholungsgebiete natürlich enorm ist, braucht es dringend auch geschützte Areale. Das Seeufer soll nicht nur Rummelplatz sein. Für mich steht die Nutzung gemäss Konzept daher zu stark im Vordergrund.</p>	<p><b>Antwort des Gemeinderates</b></p> <p>Das Goldachdelta ist Teil des Freibades Seegarten und auf Goldacher Seite deshalb nicht als Naturschutzgebiet geeignet. Der Seeanstoss der Gemeinde Goldach ist relativ kurz und intensiv genutzt. Gleichwohl sollen natürliche Uferbereiche erhalten und gefördert werden, wie beispielsweise zwischen Badi und Hafen.</p>
409	<p><b>Antrag</b></p> <p>Mit den Bebauungsplänen Seeufer darf keine Beeinträchtigung des Besitztums des Segelclub Rietli Goldach am Seeufer stattfinden. Der Besitzstand muss mindestens gewahrt bleiben.</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Wir freuen uns auf die Mitarbeit mit der Gemeinde bei der Gestaltung des Hafentraumes. Uns ist es aber auch wichtig, dass die Trockenplätze erhalten bleiben für die vielen Jollenseglerinnen und -segler. Auch die PP für den MIV südlich bzw. nordwestlich der Bahnlinie müssen erhalten bleiben.</p>	<p><b>Antwort des Gemeinderates</b></p> <p>Die aktuellen Pläne der Gemeinde betreffen primär eine zusätzliche Nutzung des Hafengebäudes durch eine bauliche Erweiterung (z.B. Aufstockung). Jollen- und Parkplätze bleiben erhalten oder werden im Sinne einer Gesamtentwicklung im Gebiet Rietli neu organisiert. Der Segelclub wird selbstverständlich in die Entscheidungsfindung einbezogen.</p>

416 **Antrag**

Die Idee einer Schiffsanlegestelle scheint mir eher illusorisch. Eine mögliche Realisierung erfordert vorgängig eine fundierte Abklärung der zu erwartenden Ein- und Aussteige Frequenzen. Wichtig scheint mir hingegen die Eliminierung der Bahnschranke durch eine Über- Unterführung kombiniert mit einem Zugang zum See über oder unter der Strasse und Bahn für Fussgänger.

**Begründung**

Ich zweifle einerseits an einer genügenden Nachfrage, andererseits kann diese mit Parkplatzangeboten gefördert werden (Kompensation Kabisplatz Rorschach), was ich nicht als wünschenswert erachte.

**Antwort des Gemeinderates**

Beim im Richtplan enthaltenen Pier steht nicht die Schiffsanlegestelle im Vordergrund. Es soll vielmehr zu einer Aufwertung des Seeufers beitragen, indem es dem Aufenthalt der Bevölkerung dient und zum Verweilen oder zum Baden einlädt. Bei der Seestrasse handelt es sich um eine Kantonsstrasse. Eine Eliminierung der Barriere steht aktuell nicht zur Diskussion. Ziel ist es hingegen, zumindest für Fussgänger im Zusammenhang mit der Entwicklung des Gebietes Rietli eine Über- oder allenfalls Unterführung zur Seepromenade zu schaffen.

### 3.7.1 Aussagen zu Goldach

#### Konzept der räumlichen Entwicklung

290 **Antrag**

Anmerkung

**Begründung**

Die Seeufergestaltung aus den 70er-Jahren mit Mauern und grossen Blocksteinen (vor allem in Rorschach) ist überhaupt nicht einladend und trist. Eine Renaturierung wie beim Bad Horn ist sicher erstrebenswert. Ein Gastrobetrieb in Seenähe für jedermann! als Ersatz für das alte Rietli wäre durchaus wünschenswert. Die Eröffnung der Villa am See war für mich diesbezüglich eine Riesenenttäuschung.

**Antwort des Gemeinderates**

Das Seeufer wird im Rahmen der regionalen Seeuferplanung weiterentwickelt. Ein öffentliches Restaurant ist im Zusammenhang mit einer möglichen Erweiterung des Vereinshauses des Segelclubs angedacht. Diesbezüglich sind noch keine verbindlichen Entscheide gefällt.

408 **Antrag**

Der Vorstand des SCR ist zwingend transparent und frühzeitig in die Gestaltungsplanung rund um das heutige Clubhaus einzubinden.

**Begründung**

In diesem Punkt ist eine Entwicklung des "Vereinshaus Segelclub" angedacht. Bisher hatten wir einen kurzen Kontakt mit Vertretern der Gemeinde. Wir wünschen uns, von der Gemeinde auf dem Laufenden gehalten zu werden, was hier kurz-, mittel- und langfristig angedacht ist. baut die Gemeinde eigene neue Infrastrukturräume westlich des Dorfbaches, so ist zu klären, was mit den heutigen WC-Anlagen und Hafenmeisterei geschieht.

**Antwort des Gemeinderates**

In Bezug auf die Entwicklung des Vereinshauses sind noch keine wegweisenden Beschlüsse gefasst. Angedacht ist eine mögliche Aufstockung des Gebäudes. Der Segelclub wird in die Planung einbezogen.

### 3.7.2 Massnahmen

Konzept der räumlichen Entwicklung

22 **Antrag**

Zugang vom Dorf zum See verbessern, Renaturierungen fördern

**Begründung**

Die Pläne zur Seeufergestaltung sind sehr zu begrüssen. Die Aufwertung für die Bevölkerung als Naherholungsgebiet ist erfreulich. Dazu gehört auch die Ansiedlung von Restaurationsbetrieben in Seenähe, welche erfahrungsgemäss sehr geschätzt werden. Der verbesserte Zugang vom Dorf zum See ist zu fördern. Erwähnte Renaturierungen des Seeufers sind unbedingt zu fördern, da sie für die See- und Uferpflanzen sowie die Tierwelt eine höchst willkommene Rückzugs- und Entwicklungsmöglichkeit bieten, welche in der heutigen Zeit dringend erforderlich ist.

**Antwort des Gemeinderates**

Die regionale Seeuferplanung soll in den nächsten Jahren schrittweise umgesetzt werden. Ein öffentliches Restaurant ist im Zusammenhang mit einer möglichen Erweiterung des Vereinshauses des Segelclubs angedacht. Diesbezüglich sind jedoch noch keine Entscheidungen gefallen. Eine Ansiedlung wäre auch auf der Parzelle Seegarten der Stadt St. Gallen neben der Badi denkbar, beispielsweise in Form eines Hotels.

### 3.8.1 Orte von öffentlichem Interesse

Konzept der räumlichen Entwicklung

#### 289 Antrag

Anmerkung

#### Begründung

Ich bedauere wirklich sehr, dass das Schäfle mit seiner Umgebung, welches für mich als alter Goldacher immer identitätsstiftend war, der Zentrumsüberbauung weichen muss. Nun ist zu hoffen, dass beim neu vorgesehenen Erholungsangebot im Goldachpark (Zentrum) und auch bei der Zentrumsüberbauung etwas Gefreutes entsteht. Eine völlig ideenlose Katastrophe wie die (nicht vorhandene) Begegnungszone in Rorschach zwischen Migros und Coop ist unbedingt zu vermeiden. Dieses Negativbeispiel ist mittlerweile weit über die Region hinaus bekannt.

#### Antwort des Gemeinderates

Das Projekt für die Zentrumsüberbauung ist das Resultat eines öffentlichen Wettbewerbs nach SIA. Dank des öffentlichen Freiraums soll sie zur Attraktivitätssteigerung des Dorfzentrums beitragen. Eine Begegnungszone ist für die Hauptstrasse nicht geplant. Mit dem Auszonen von Bauland hat der Gemeinderat sichergestellt, dass im Gebiet Äueli Grünflächen erhalten bleiben. Das Gebiet soll durch das Verlegen des Katzenbächlis und mit öffentlichen Fusswegen sowie einer Verbindung zu den Erholungsanlagen Kellen aufgewertet werden.

### 3.8.2 Mobilität und Verkehr

Konzept der räumlichen Entwicklung

#### 213 Antrag

Sicherstellen, dass Sonnenhaldenstrasse keine Durchfahrtsstrasse wird

#### Begründung

Wie ich gesehen habe, wird die Zufahrt zur Rietbergstrasse stark verändert und somit weniger attraktiv gemacht. Bitte beachten Sie bei der Verkehrsplanung, dass die Sonnenhaldenstrasse (welche eine eindeutige Quartierstrasse ist) dadurch nicht vermehrt als Durchfahrtsstrasse genutzt wird.

#### Antwort des Gemeinderates

Die Sonnenhaldenstrasse ist zwar grundsätzlich eine öffentliche Durchfahrtsstrasse. Sie wird aber als solche nicht gefördert, sondern im Gegenteil unattraktiv für den Schleichwegverkehr gemacht. Zudem ist ein Lastwagenfahrverbot verfügt, das auch in Zukunft Bestand haben soll. Ziel ist es, dass die Sonnenhaldenstrasse ein wohnliches Quartier bleibt.



---

413	<p><b>Antrag</b></p> <p>In den Wohnquartieren wird der motorisierte Verkehr verlangsamt und generell 30er-Zonen eingeführt.</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>+ Attraktivere Wohnquartiere + Erhöhung der Sicherheit, Reduktion Konfliktpotenzial + Quartierstrassen sollen Begegnungszonen sein + unattraktivere Abkürzungen für Durchgangsverkehr</p>	<p><b>Antwort des Gemeinderates</b></p> <p>Der Gemeinderat setzt in den Quartieren auf das Konzept freiwillig 30 mit dem Goldacher Würfel und auf den Strassen angebrachten Piktogrammen. Die Erfahrungen zeigen, dass in so beruhigten Quartieren das Geschwindigkeitsniveau deutlich sinkt. Verfügte Tempo 30 Zonen wecken in der Bevölkerung die Erwartung, dass die Geschwindigkeit auch durchgesetzt wird. Diese Kontrollen kann einzig die Polizei durchführen, welche aber nicht über die notwendigen Ressourcen verfügt.</p>
415	<p><b>Antrag</b></p> <p>Der vorgeschlagene Umbau des Kronenkreisels ist in meinen Augen eine reine, unnötige Geldvernichtung.</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Mit diesem Umbau wird ein aktuell gut funktionierendes Verkehrsregime zum Nachteil verändert. Das Ziel einer Verminderung der Geschwindigkeit kann auch mit wesentlich geringerem finanziellem Aufwand erreicht werden. Mit den abgeänderten Ein- und Ausfahrten wird zudem die Übersichtlichkeit und damit die Verkehrssicherheit reduziert. Dass der COOP einverstanden ist, dass ihm "vor die Nase" gebaut wird, wage ich zu bezweifeln, es sei denn er überbaut diese Fläche selbst.</p>	<p><b>Antwort des Gemeinderates</b></p> <p>Das Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK St. Gallerstrasse liegt erst als Entwurf vor. Die Umsetzung steht in direktem Zusammenhang mit dem Autobahnanschluss. Bis dahin muss die Planung verfeinert werden. Dafür wird es zu gegebener Zeit ein separates Mitwirkungsverfahren geben. Die aktuelle Situation rund um den Kronenkreisel ist städtebaulich wenig überzeugend. Ein neues Verkehrsregime würde neue Möglichkeiten zur städtebaulichen Entwicklung eröffnen, welche die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur rechtfertigen würde. In welchem Umfang Veränderungen in diesem Bereich gewünscht werden, muss die weitere Planung und öffentliche Diskussion zu gegebener Zeit zeigen.</p>

---

436 **Antrag**

Stop and go vermeiden

**Begründung**

Wenn eine Verlangsamung des Individualverkehrs zwingend notwendig ist, muss dies unbedingt so gestaltet sein, dass der Verkehr fließen kann! Das stop and go welches mit den Massnahmen wie z.B. Postautohaltestelle mitten in der Strasse (so dass beide Fahrtrichtungen blockiert sind!?!), Strassenverengungen, Fussgängerstreifen (wie z.B im Zentrum alle ca. 50m anstatt einer Überführung, ...) ist enorm schädlich für Umwelt, Lärmentwicklung und die Menschen.

**Antwort des Gemeinderates**

Bei der Verkehrsplanung gilt es, verschiedene Bedürfnisse unter einen Hut zu bringen. Verkehrsberuhigungen und unbehindert fliessender Verkehr widersprechen sich oftmals. Es braucht - für alle Verkehrsteilnehmer - immer wieder Kompromisse.

### 3.8.4 Entwicklungsgebiete

#### Konzept der räumlichen Entwicklung

435 **Antrag**

Goldach soll sich von der allgemein gültigen Strategie Wachstum, Wachstum und nochmal Wachstum verabschieden.

**Begründung**

Es soll bestehendes gewahrt, Freiräume sichergestellt (nicht durchgeplante Freiräume), Platz zum Atmen und für die Natur gelassen, Wachstum reduziert oder auch mal geschrumpft und allgemein weniger reguliert werden. Die meisten Probleme (Verkehrsaufkommen, Lärm, Umweltbelastung, Platzmangel, dadurch wachsende Aggressionen und Kriminalität, ...) sind dem Masslosen Bevölkerungswachstums (Zuzug) geschuldet und schadet den bestehenden Einwohnern. Eine Sicherung des Wohlstandes gelingt auch ohne Wachstum, wenn auf bestehendes konzentriert wird.

**Antwort des Gemeinderates**

Die laufende Ortsplanung sieht keine Neueinzonungen vor. Das Wachstum ergibt sich durch die innere Verdichtung, die teilweise durch den Kanton vorgegeben wird. Die Ortsplanung sieht aber auch vor, Freiräume zu erhalten.

#### 4.1 Konzeptbeschreibung

Konzept der räumlichen Entwicklung

200	<p><b>Antrag</b></p> <p>Stossrichtung stimmt</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Die FDP unterstützt im Grundsatz die vom Gemeinderat mit der Revision angestrebten Ziele. Der See hat eine grosse Bedeutung für Goldach und die Attraktivität des Seeufers ist unbedingt zu fördern. In dieser Hinsicht wirft die Planung des Kronenkreisels einige Fragen auf. Dass Goldach eine Seegemeinde ist, müsste beim Kronenkreisel deutlich sichtbar sein und ein direkter Zugang zum See gewährleistet werden. Die St. Gallerstrasse sollte aus diesem Grund nicht ausschliesslich Siedlungscharakter aufweisen. Die nun skizzierte Strassenführung würde konträr zum Ziel stehen, den See näher ans Dorf zu bringen. Der Vorstand der FDP Ortspartei Goldach begrüsst allerdings, dass mutige Ideen wie ein Hotel im Seegarten oder ein Pier beim Hafen zur Diskussion gestellt werden. Die massvolle innere Verdichtung ist fortzuführen, gleichzeitig sollen aber attraktive Freiräume beibehalten und sinnvoll angebunden werden, insbesondere - aber nicht nur - das Seeufer. Der Vernetzung und Koordination mit den Nachbargemeinden ist Rechnung zu tragen. Entscheidend ist am Ende, dass Goldach als attraktiver Standort für Arbeitsplätze und Wohnraum weiter gefördert wird. Es ist daher richtig, dass auch zukünftig ein moderates Wachstum angestrebt wird.</p>	<p><b>Antwort des Gemeinderates</b></p> <p>Die gute Anbindung zum See strebt der Gemeinderat primär für den Langsamverkehr an. Diesem müsste auch von einem neuen, verkleinerten Kronenkreisel ein direkter Weg zur Rietbergstrasse offenstehen. Für den motorisierten Verkehr erachtet der Gemeinderat einen kleinen Umweg als weniger problematisch und nicht zwingend als Widerspruch zu seiner Zielsetzung. Das Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK St. Gallerstrasse sieht im direkten Zusammenhang mit dem Autobahnanschluss und liegt erst im Entwurf vor. Die weiteren (auch öffentlichen) Diskussionen müssen zeigen, in welche Richtung es dannzumal gehen soll.</p>
-----	---	---

## 4.2 Areal Seegarten

Konzept der räumlichen Entwicklung

149	<b>Antrag</b> Einhaltung Seeabstand <b>Begründung</b> im Gebiet Seegarten ist der «bedeutende siedlungsinterne oder -nahe Freiraum» zu gross eingetragen. Er ist bis auf den gesetzlichen Seeabstand zurückzunehmen.	<b>Antwort des Gemeinderates</b> Der bedeutende siedlungsinterne oder -nahe Freiraum wird auf einen Bereich entlang des Seeufers reduziert, jedoch in der Abstraktion der übrigen Konzeptaussagen belassen.
294	<b>Antrag</b> Anmerkung <b>Begründung</b> Die seenahen, attraktiven Gebiete sind zum grossen Teil heute schon mit Gewerbebauten besetzt. Da ist leider sehr viel Potential einer Seeanstössergemeinde nicht genutzt worden. Das Szenario 6 ist deshalb aus meiner Sicht klar abzulehnen. Auch bei den anderen Szenarien sollen aber ökologische Ausgleichsflächen vorgesehen werden.	<b>Antwort des Gemeinderates</b> Die genaue Nutzung und Entwicklungen des Gebietes ist in nachfolgenden Planungen noch zu definieren. In der Interessenabwägung wird der Gemeinderat auch die ökologischen Aspekte entsprechend dem Richtplanbeschluss L1.1.7 gebührend berücksichtigen.

310 **Antrag**

Die Wohnnutzung (ggf. Mischnutzung) bis zum gesetzlichen Seeabstand soll hier im Vordergrund stehen. Das Szenario mit einreihiger Wohnbebauung ist zu ersetzen mit einem Szenario mit dreireihiger Wohnbebauung. Die flächenhafte, undifferenzierte Durchlässigkeitsvorgabe in der Wohnbebauung ist wegzulassen.

**Begründung**

Die Szenarien sind als grobe und wertfreie Auslegeordnung nachvollziehbar. Das Bauland ist im Sinne der Innenentwicklung genügend und angemessen auszunützen. Aus Grundeigentümersicht steht die Wohnnutzung (ggf. Mischnutzung) klar im Vordergrund. Eine Einschränkung der möglichen Bebauungstypologie durch eine Durchlässigkeitsvorgabe ist zum jetzigen Zeitpunkt unzweckmässig, denn es besteht die Gefahr, dass gute oder bessere Lösungen mit anderen Ansätzen verhindert werden. Die flächenhafte Durchsicht ab einer Strasse ist nicht notwendig, eine gute städtebauliche und freiräumliche Lösung im Areal selbst ist ebenso wichtig.

**Antwort des Gemeinderates**

Die genaue Nutzung und Entwicklungen des Gebietes ist in nachfolgenden Planungen noch zu definieren. Mit der Durchlässigkeit wird der in der Interessenabwägung zwingend zu berücksichtigende Bezug von der Strasse zum See thematisiert.

---

437 **Antrag**

Es sollte beim Areal Seegarten gar keine Entwicklung stattfinden. Es sollte so belassen werden wie es ist.

**Begründung**

Es muss nicht alles entwickelt und strukturiert werden es soll auch Raum für die "Wildnis" bleiben.

**Antwort des Gemeinderates**

Für die freien Flächen am See bestehen verschiedene Interessen, die sich oftmals widersprechen. Die Mitwirkung hat diesbezüglich auch kein einheitliches Bild ergeben. Für die weitere Entwicklung des Gebietes Seegarten ist deshalb die öffentliche Diskussion noch zu führen. Eine allfällige Anpassung der Zonierung untersteht ohnehin dem Referendum.

## 5.2 Strategische Umsetzung

Konzept der räumlichen Entwicklung

153	<p><b>Antrag</b></p> <p>Schwerpunktzone</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Fokusgebiet und mögliche Schwerpunktzone ist in Ordnung. Je nach Nutzung konnte auch für das Areal Seegarten eine Schwerpunktzone zweckmassig sein.</p>	<p><b>Antwort des Gemeinderates</b></p> <p>Im Gebiet Seestrasse Rietli ist eine Umstrukturierung der heute bestehenden Nutzung erwünscht. Entgegen der bisherigen Absichten soll das Gebiet auch für eine Mischnutzung geöffnet werden. Das Gebiet Seegarten hingegen entspricht nicht den Bestimmungen der Schwerpunktzone nach Art. 19 PBG, da keine "Umstrukturierung" der unbebauten Flächen notwendig ist. Hier gilt es vielmehr, die künftige Entwicklungsabsicht zu definieren und die Fläche anschliessend der dafür erforderlichen Grundnutzungszone zuzuführen.</p>
-----	---	---

### 5.3.1 Ortskern

Konzept der räumlichen Entwicklung

286	<b>Antrag</b> <p>Ein lebendiger Dorfkern geht nur ohne Verkehr: der Verkehr ist aus dem Dorfkern zu nehmen und umzuleiten. Nur als Zulieferer/Anwohner kann durch den Dorfkern gefahren werden. Es sollte das Ziel verfolgt werden, den Verkehr möglichst ausserhalb/am Rande unseres Dorfes entlangzuführen und damit die stark befahrenen und bewohnten Strassen (Hauptstrasse, Schulstrasse, Rietbergstrasse) vom Verkehr zu entlasten.</p> <b>Begründung</b> <p>Es ist eine Illusion, dass man ein aktives Dorfleben im Dorfkern etablieren kann, wenn (Schwer)Verkehr durch den Dorfkern fährt. Die aktuellen Bauprojekte ermöglichen, den Verkehr aus dem Zentrum zu nehmen (neue Unterführung, Thannäckerstrasse). In der Folge sollten die Strassen durch unser Zentrum durch 30er Zonen/Fahrverbote bspw. für den Schwerverkehr vom Verkehr möglichst stark befreit werden.</p>	<b>Antwort des Gemeinderates</b> <p>Verkehrsfreie Zentren funktionieren in kleinen und mittelgrossen Gemeinden nicht. Wir haben zu wenig Fussgänger. Es gilt, die verschiedenen Bedürfnisse bestmöglich zu berücksichtigen.</p>
-----	--	---

### 5.3.2 Hafen Rietli

Konzept der räumlichen Entwicklung

#### 309 Antrag

Der Parkplatzbedarf soll an dieser Lage weitgehend in Tiefgaragen abgedeckt werden. Die Planung und Entwicklung des Gebiets soll in Teilbereichen autonom (eigentümer- und nutzungsbezogen) möglich sein.

#### Begründung

Es wird nur undifferenziert vom Parkfelderbedarf geschrieben. Zu Gunsten einer dichten Bebauung mit guter und angemessener Ausnützung sollen Tiefgaragen vorgesehen werden, auch wenn es um Teile mit öffentlichen Parkplätzen geht. Oberirdische Parkieranlagen brauchen viel wertvollen Platz und sind aus siedlungsgestalterischen Gründen zu vermeiden. Eine Gesamtkonzeption kann für eine erste Entwicklungsphase sinnvoll sein. Danach ist es zweckmässig, das grosse heterogene Gebiet in Teilbereichen und Teilbereichen zu entwickeln.

#### Antwort des Gemeinderates

Die Gemeinde gibt einzig die Anzahl zu erstellenden, öffentlichen Parkplätze vor. Ob diese in eine Tiefgarage integriert oder oberirdisch angeordnet werden, ist im Zuge der Planung zu klären. Tiefgaragen so nahe am Seeufer sind jedoch schwieriger zu realisieren.



## 7 Mitwirkung der Bevölkerung

### Konzept der räumlichen Entwicklung

201	<p><b>Antrag</b></p> <p>Vernehmlassung zu begrüßen</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Der Vorstand begrüsst das Vorgehen des Gemeinderates, die Bevölkerung in die Weiterentwicklung der Ortsplanung zu involvieren und verschiedene Meinungen einzuholen, auch wenn das Thema anspruchsvoll ist und in der versandten Broschüre nur schwer angemessen wiedergegeben werden kann. Positiv wird auch die Onlineplattform wahrgenommen. Damit nutzt man die technologischen Mittel sinnvoll.</p>	<p><b>Antwort des Gemeinderates</b></p> <p>Der Gemeinderat freut sich, dass die Möglichkeit zur öffentlichen Mitwirkung und die Art der Kommunikation als positiv wahrgenommen wird.</p>
202	<p><b>Antrag</b></p> <p>Zu erwartende Antworten durch Rückmeldeformular</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Die Auswertung der Vernehmlassung wird wohl wenig überraschende Ergebnisse hervorbringen. Die positive Fragenformulierung lässt eine negative bzw. kritische Rückmeldung kaum zu ("Sind Sie der Meinung, dass das Gebiet Seegarten mit besonderer Sorgfalt zu entwickeln ist?" - Niemand wird wohl (hoffentlich) für eine unsorgfältige Entwicklung plädieren). Daher bleibt zu hoffen, dass man bei der konkreten Umsetzung der einzelnen Projekte nicht ausschliesslich auf diese Umfrage abstützt, da die Aussagekraft doch sehr vage ist.</p>	<p><b>Antwort des Gemeinderates</b></p> <p>Die Fragen sind immer im Kontext zu den Ausführungen in der Broschüre zu beurteilen bzw. zu beantworten. Wer einer sorgfältigen Entwicklung für das Gebiet Seegarten zustimmt, befürwortet beispielsweise enge Vorgaben durch die Gemeinde mit entsprechenden Eingriffen in die Eigentumsfreiheit. Für die meisten Baugebiete der Gemeinde gelten keine solchen Vorgaben.</p>

## Anhang 2: Konzept der räumlichen Entwicklung

### Konzept der räumlichen Entwicklung

308 **Antrag**

- Im Gebiet Seegarten ist der eingetragene Freiraumbereich auf den gesetzlichen Seeabstand hin zurückzunehmen bzw. zu verkleinern. - Im Gebiet Rietli ist der eingetragene "städtebaulich bedeutende Bereich für Verbindung zwischen Dorf und See" auf einen kleinen Teil um den "Neubau als POI" zurückzunehmen bzw. zu verkleinern.

**Begründung**

- Das bereits eingezonte Bauland im Gebiet Seegarten ist im Sinne der Innenentwicklung genügend und angemessen auszunützen. Der Spielraum für städtebaulich und freiräumlich hochstehende Lösungen ist nicht zum Vornherein einzuschränken. - Für die erwünschte Stärkung des Bezugs zwischen Dorf und See ist kein übermässig dimensionierter Bereich notwendig. Dieser ist auf den Brennpunkt konzentriert auszuscheiden.

**Antwort des Gemeinderates**

Der Freiraum im Gebiet Seegarten wird auf einen Bereich entlang des Seeufers reduziert, jedoch in der Abstraktion der übrigen Konzeptaussagen belassen. Die Darstellung im Rietli betrifft im Wesentlichen bereits im Mitwirkungsexemplar nur den Bereich um den POI. Eine Verkleinerung kann grafisch nicht genügend erkennbar umgesetzt werden. Grösser gefasst ist dagegen das "Betrachtungsgebiet Innenentwicklungsstrategie".

### Anhang 3: Pläne Strategie der Innenentwicklung

#### Konzept der räumlichen Entwicklung

#### 307 Antrag

- Strategie Innenentwicklung: Die Areale Seegarten und Rietli sind als bauliche Entwicklungsgebiete bzw. Potenzialflächen auszuscheiden. - Strategische Umsetzung: Je nach Nutzung könnte auch für das Areal Seegarten eine Schwerpunktzone zweckmässig sein. - Interventionsgebiete / Entwicklungsgebiete / Fokusgebiete: Klärungsbedarf der Begrifflichkeiten - Hafen Rietli: Herleitung und Stellenwert der schematischen Skizze ist zu klären. Auf die halböffentliche befestigte Fläche ist zu verzichten.

#### Begründung

- Es ist nicht nachvollziehbar, warum die zwei bedeutenden Entwicklungsareale hier weiterhin als ZöBA bzw. Arbeitsplatzgebiet eingetragen sind. - Es gibt bislang nirgends Aussagen zu möglichen Nutzungszonen im Gebiet Seegarten. Eine Schwerpunktzone könnte je nach Nutzung prüfbar sein. - Es gibt Fokusgebiete, Interventionsgebiete, Entwicklungsgebiete: Was genau ist der Unterschied von Fokusgebiet zu Interventionsgebiet? - Hafen Rietli: Herleitung und Stellenwert der schematischen Skizze sind unklar. Der Punktbau und ein öffentlich zugänglicher Platzbereich am Rand sind prüfbar und denkbar. Im hinterliegenden Bereich ist die bezeichnete halböffentliche Fläche für diese Lage und für dörfliche Verhältnisse deutlich zu gross dimensioniert bzw. grundsätzlich zu hinterfragen. Hier steht eine private, dichte Überbauung mit Mischnutzungen im Vordergrund. Da braucht es keine durchgehende, flächige Vernetzung mit halböffentlichem Charakter.

#### Antwort des Gemeinderates

Die Gebiete Seegarten und Seestrasse Rietli werden in den Potential- und Eignungsplan aufgenommen. Eine Anpassung der Zonierungen der Areale Seegarten und Seestrasse Rietli wird erst bei Bekanntsein der jeweiligen Entwicklungsabsichten auf den Gebieten vorgenommen. Eine Entwicklung der heute unbebauten Fläche im Areal Seegarten entspricht nicht den Bestimmungen einer Schwerpunktzone nach Art. 16 PBG, da keine "Umstrukturierung" erfolgt. Mit den Interventionsgebieten werden die ausgewiesenen Innenentwicklungsgebiete in zwei grössere Handlungsräume zusammengefasst. Die Entwicklungsgebiete selber bezeichnen dabei die einzelnen Gebiete, die für die Innenentwicklung vorgesehen sind. Die beiden Gebietstypen beziehen sich auf die Strategie der Siedlungsentwicklung nach innen. Die Fokusgebiete dagegen zeigen in der gesamtörtlichen Konzeptbetrachtung die Fokussierung auf die Brennpunkte sowie auf die Hauptsiedlungseingänge. Die Nachvollziehbarkeit wird noch einmal geprüft. Die Skizze zum Gebiet Hafen Rietli zeigt in konzeptioneller Ausprägung eine mögliche Herangehensweise beziehungsweise eine mögliche Bebauung und Nutzung auf. Sie dient lediglich dem Nachweis und der Verständlichkeit der Gebietsumgrenzung in der Richtplankarte und ist ohne Verbindlichkeit. Eine grosszügige Durchlässigkeit des Gebietes ist wichtig, um dessen Stellenwert als "Brennpunkt" zu stärken. Natürlich ist der Umfang der halböffentlichen Fläche schlussendlich abhängig von den noch zu definierenden Nutzungen innerhalb der Bauten.

## Allgemeine Rückmeldung zum Konzept der räumlichen Entwicklung

Allgemeine Rückmeldung zum Konzept der räumlichen Entwicklung

### 148 Antrag

allgemeine Bemerkung zum Konzept der räumlichen Entwicklung

#### Begründung

Die Hauptstossrichtungen erscheinen nachvollziehbar. Die Stärkung des Bezugs zwischen Dorf und See mit den drei «Brennpunkten» ist als planerische Leitidee grundsätzlich unterstützenswert. Stellenwert und Einordnung der diversen Planskizzen bzw. Karten (des Planungsberichtes) im Hinblick auf die Umsetzung in den kommunalen Richtplan erscheinen jedoch nicht immer klar und schlüssig und sollten optimiert werden. Für uns relevant und massgebend ist primär der kommunale Richtplan. Dass ergänzend zum Seeuferkonzept 2012 das Gebiet Seegarten auch für reine Wohnnutzungen geöffnet werden soll, wird klar unterstützt und als lagegerecht und zwingend erachtet.

### Antwort des Gemeinderates

Die im Konzeptbericht (Konzept der räumlichen Entwicklung) abgebildeten Pläne dienen der Darstellung der Analyse oder der konzeptionellen Entwicklungsüberlegungen über das gesamte Gemeindegebiet als Grundlage für die Richtplanung. Aufgrund der noch unklaren Nutzung sind im Areal Seegarten mehrere mögliche Varianten abgebildet. Die genaue Nutzung und Entwicklungen des Gebietes ist in nachfolgenden Planungen noch zu definieren. Entsprechend der Broschüre des Kantons "Strategie Siedlungsentwicklung nach innen" werden für die Siedlungsentwicklung nach innen zusätzliche eigene strategische Aussagen gemacht und in mehreren Karten grafisch abgebildet. Neben der Darstellung der Potential- und Eignungsflächen ist dies die Festlegung der strategischen Innenentwicklungsgebiete, welche in zwei grössere Interventionsgebiete (Dorf und See) zusammengefasst sind. Mit zusätzlichen Plandarstellungen werden für einzelne Bereiche (Ortskern, Hafen Rietli, Frohheim) vertiefte Aussagen zur möglichen Entwicklung gemacht, jedoch immer in einer strategisch-abstrakten Form.

---

168	<b>Antrag</b> Stadt am See <b>Begründung</b> In der langfristigen Planung sollte der Gedanke der «Stadt am See» nicht vergessen werden!	<b>Antwort des Gemeinderates</b> Die Ortsplanung berücksichtigt den kantonalen Richtplan, das Aggloprogramm und die verschiedenen Schnittstellen zu den Nachbargemeinden. Rorschach und Goldach arbeiten im Übrigen mit denselben Raum- und Städteplanern zusammen, um diesem Aspekt zusätzliches Gewicht zu verleihen. Zudem bestehen verschiedene regionale Planungen, z. B. für den öffentlichen Verkehr, das Seeufer oder den Autobahnanschluss. Die verschiedenen Massnahmen der laufenden Ortsplanung verhindern eine Stadt am See nicht. Die Goldacherinnen und Goldacher haben aber im Jahr 2014 an einer Grundsatzabstimmung die Prüfung einer möglichen Fusion mit den Nachbargemeinden mit einem Nein-Stimmen-Anteil von rund 70 % abgelehnt. Es ist folglich Aufgabe des Gemeinderates, Goldach als eigenständige Gemeinde weiterzuentwickeln, ohne aber den regionalen Gedanken zu vernachlässigen.
209	<b>Antrag</b> Zeithorizont <b>Begründung</b> Es wäre begrüßenswert, wenn die Revision der Ortsplanung stärker zukunftsorientiert und mit einem längeren Zeithorizont geplant würde.	<b>Antwort des Gemeinderates</b> Der Zeithorizont einer Ortsplanung ist gesetzlich vorgegeben (ca. 25 Jahre).

---

288 **Antrag**

Anmerkung

**Begründung**

Praktisch ausnahmslos sind solche Konzepte auf Wachstum ausgerichtet. Irgendwann werden sich die Gemeinden aber zwangsläufig Gedanken darüber machen müssen, wie sie ihre Zukunft ohne weiteres quantitatives Wachstum gestalten wollen. Allen ist klar, Bäume wachsen nicht in den Himmel, darüber nachdenken sollen aber andere. Ich bin überzeugt davon, dass sich ein Fokussieren auf Qualität betreffend Lebens- und Arbeitsraum gegenüber Quantität als Standortfaktor durchsetzen muss und auch durchsetzen wird. Viele ermunternde Beispiele dazu gibt es bereits, und es werden immer mehr. Das stimmt zuversichtlich.

**Antwort des Gemeinderates**

Der Gemeinderat stimmt diesen Ausführungen zu. Entsprechend sieht er in der laufenden Ortsplanungsrevision auch keine Neueinzonungen vor. Die Verdichtungsziele sind vom Kanton vorgegeben. Vorgesehene Massnahmen wie die Baumassenziffer und die Beschränkungen der Baumasse sollen dazu beitragen, dass die innere Verdichtung nicht einseitig zu Lasten der Wohnqualität geht. Sondernutzungspläne sollen Anreize schaffen, in alte Wohninfrastruktur zu investieren.

349 **Antrag**

Strassen sollen nicht krampfhaft verengt werden, um eine Verkehrsberuhigung zu erhalten. Gezielte Sperren leiten den Verkehr gezielter auf den Autobahnanschluss als Beruhigungsmassnahmen.

**Begründung**

Momentan höre ich immer nur, wir müssen Wachsen und der Schlüssel dazu ist die "Innere Verdichtung". Wenn ich als Feuerwehroffizier einen Blick in die neu gebauten Tiefgaragen bei den grossen Blöcken im Zentrum werfe fällt auf, dass diese nicht mit sparsamen Kleinfahrzeugen gefüllt sind. Fakt ist, dass auch viele Bewohner im Dorfzentrum ihr Statussymbol Auto lieben und es entsprechend auch benützen. Nun sollen einerseits mehr Leute im Zentrum wohnen, gleichzeitig wird aber der Verkehrsfluss abgewürgt. Das ist widersprüchlich. Die Bewohner wollen ihr Auto benutzen, nerven sich dann aber, weil sie beim Befahren behindert werden. Aggressive AutofahrerInnen machen Kamikazeaktionen, das können wir schon heute zu den Stosszeiten beobachten. Aus meiner Sicht müsste man versuchen, den Verkehr möglichst einfach auf die grossen Verkehrsadern zu bringen. Die Natur führt uns dies in unserem Körper mit den Blutbahnen vor. Sehe ich jetzt die Pläne, dann fehlen mir die mittelgrossen Strassen.

**Antwort des Gemeinderates**

Es bleibt das Ziel des Gemeinderates, den Verkehr auf den Hauptverkehrsachsen zu bündeln (St. Gallerstrasse - Hauptstrasse/Mühlegutstrasse - Bruggmühlestrasse - Sulzstrasse - Tübacherstrasse - Seestrasse). Die Zubringer zu diesen Achsen sollen jedoch keinen zusätzlichen Verkehr anziehen, was durch bauliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen unterstützt wird. Dass diese die gewünschte Wirkung grundsätzlich erzielen, zeigt sich an der Schulstrasse. Dort sind nach der Neugestaltung sowohl die Verkehrsmenge als auch die Durchschnittsgeschwindigkeit gesunken. Leider verleiten solche Massnahmen einzelne Fahrzeuglenker auch zu aggressiven, gefährlichen Manövern (beispielsweise Ausweichen auf Trottoirs).

185 **Antrag**

Es soll ein Richtplanbeschluss S1.2 ergänzt werden: Der Gemeinderat erarbeitet zusammen mit den Nachbargemeinden Rorschach und Goldach einen regionalen Masterplan „Siedlungs- und Verkehrsentwicklung“, welcher die Entwicklung der drei Gemeinden aufeinander abstimmt und den Rahmen für die gemeindespezifische Ortsplanung schafft.

**Begründung**

Grundsätzlich finden wir es fragwürdig, dass Goldach die Ortsplanung als Gemeinde für sich macht, wird doch bereits im Vorwort die regionale Vernetzung erwähnt und in Teilbereichen wurde die Zusammenarbeit auch angegangen. Wir können nicht verstehen, dass heutzutage diese Planung nicht als Ganzes von den drei zusammengewachsenen Gemeinden Rorschach, Rorschacherberg und Goldach gemacht wird.

**Antwort des Gemeinderates**

Die verschiedenen Massnahmen der laufenden Ortsplanung verhindern eine Stadt am See nicht. Die Goldacherinnen und Goldacher haben aber im Jahr 2014 an einer Grundsatzabstimmung die Prüfung einer möglichen Fusion mit den Nachbargemeinden mit einem Nein-Stimmen-Anteil von rund 70 % abgelehnt. Es ist folglich Aufgabe des Gemeinderates, Goldach als eigenständige Gemeinde weiterzuentwickeln, ohne aber den regionalen Gedanken zu vernachlässigen. Die Ortsplanung berücksichtigt den kantonalen Richtplan, das Aggloprogramm und die verschiedenen Schnittstellen zu den Nachbargemeinden. Rorschach und Goldach arbeiten im Übrigen mit denselben Raum- und Städteplanern zusammen, um diesem Aspekt zusätzliches Gewicht zu verleihen. Zudem bestehen verschiedene regionale Planungen, z. B. für den öffentlichen Verkehr, das Seeufer oder den Autobahnanschluss. Das Anliegen der SP ist im Kapitel S7.1 - Goldach mit der Region vernetzen - bereits aufgegriffen. Dieses ist im Sinne der Ausführungen zu ergänzen. Im Bereich Verkehr soll ein weiterer Richtplanbeschluss aufgenommen werden, welches die regionale Abstimmung in der Verkehrsentwicklung beschreibt.



323 **Antrag**

Der Richtplan ist um einen zusätzlichen Beschluss S1.2 "Regionale Abstimmung" zu ergänzen: Die drei Gemeinden Goldach, Rorschach und Rorschacherberg stimmen die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander ab. Sie erarbeiten dazu einen übergeordneten Masterplan, der gemeinsame Entwicklungen zusammenfasst und grenzüberschreitende Konzepte wie das gemeinsame Seeufer- oder ÖV-Konzept enthält. Weitere Themenbereiche die regional betrachtet und abgestimmt werden müssen: Sportplätze, Schwimmbäder, Saalangebot für Veranstaltungen, Öffentlicher Raum für Veranstaltungen.

**Begründung**

Im Konzept der räumlichen Entwicklung ist auf Seite 12 folgendes festgehalten und muss im Richtplan selber berücksichtigt werden: Trotz der politischen Souveränität ist die räumliche Entwicklung des Siedlungsgebiets der drei Gemeinden gesamtheitlich zu betrachten und anzugehen. Denn jede Gemeinde des Konglomerats nimmt unterschiedliche Funktionen wahr, wodurch Synergien aber auch Abhängigkeiten und Konflikte entstehen. Rorschach fungiert als regionales Zentrum. Es verfügt über einen regionalen Verkehrsknoten, ist Arbeits- und Einkaufsort und bietet zahlreiche Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten. Goldach und Rorschacherberg bieten attraktiven Wohnraum mit Einfamilienhausquartieren, stellen Flächen für wirtschaftliche Schwerpunktgebiete und liegen an der Schnittstelle zu Kulturlandschaften und Erholungsgebieten. Mit dem Subzentrum um die Bahnhaltestelle Goldach ist im westlichen Bereich der Region Rorschach ein weiterer räumlicher Schwerpunkt vorhanden. Eine vielversprechende Zukunft der Gemeinde Goldach setzt eine aufeinander abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aller drei Gemeinden voraus.

**Antwort des Gemeinderates**

Der Gemeinderat ist mit diesen Ausführungen grundsätzlich einverstanden. Das Anliegen ist im Kapitel S7.1 - Goldach mit der Region vernetzen - bereits aufgegriffen. Dieses ist im Sinne der Ausführungen von Christian Hacker zu ergänzen. Auf einen Masterplan als Ergänzung zu den bereits bestehenden regionalen Planungen wird aber verzichtet. Im Bereich Verkehr soll ein weiterer Richtplanbeschluss aufgenommen werden, welches die regionale Abstimmung in der Verkehrsentwicklung beschreibt.

### S2 Innenentwicklung der Siedlung

Richtplantext

#### 293 **Antrag**

Trotz der viel gelobten "inneren Verdichtung" ist darauf Wert zu legen, dass die wenigen grünen Flächen, die Goldach noch hat, möglichst auch grün bleiben.

#### **Begründung**

Grüne "Oasen" sorgen gerade auch im Zentrum dafür, dass man sich wohl fühlt. Schliesslich nützt verdichtetes Bauen nichts, wenn der damit geschaffene, zusätzliche Wohnraum mangels Attraktivität nicht nachgefragt wird. Zudem haben wir in Goldach schon jetzt einen hohen Leerwohnungsbestand.

#### **Antwort des Gemeinderates**

Die laufende Ortsplanung sieht keine Neueinzonungen vor. Der Gemeinderat hat erst kürzlich Bauland im Eigentum der Gemeinde ausgezont, um den Goldachpark als Grünfläche langfristig zu sichern. Für die innere Verdichtung bestehen Zielvorgaben des Kantons. Im Übrigen sollen vorgesehene Massnahmen wie die Baumassenziffer bestimmte Quartiere vor einer zu grossen Verdichtung schützen.

### S2.1 Strategie der Siedlungsentwicklung nach innen

Richtplantext

#### 152 **Antrag**

Entwicklungsareale Seegarten und Rietli

#### **Begründung**

Die Entwicklungsareale Seegarten und Rietli fehlen. Seegarten ist nicht als ZoBA und Rietli nicht als Arbeitsplatzgebiet einzutragen.

#### **Antwort des Gemeinderates**

Die Areale werden in den Plänen ergänzt. Neue Zonierungen werden dann zugewiesen, wenn die künftigen Nutzungen der Gebiete geklärt sind.

157 **Antrag**

Areal Seegarten, Schutzobjekt, Hochhausstudie

**Begründung**

Das Areal Seegarten kommt in diesem allgemeinen Text (dritter Abschnitt bei Ausgangslage) zu prominent und detailliert daher. Darin wird gar noch ein potenzielles Schutzobjekt am «westlichen» Parzellenrand GS Nr. 646 (Hecke) erwähnt, das zu berücksichtigen sei. Der Text ist allgemeiner abzufassen und auf Details wie die Hecke ist hier zu verzichten. Unklar ist auch, um welche Hecke es geht, eine aus der bestehenden Schutzverordnung? Unter Grundlagen ist die Hochhausstudie erwähnt. Falls eine Hochhausstudie bereits existiert, bitten wir Sie, uns diese zugänglich zu machen.

**Antwort des Gemeinderates**

Der Detailgehalt zum Gebiet Seegarten wird der Planungsstufe entsprechend reduziert. Die Hochhausstudie wird auf die Internetseite [www.ortsplanung-goldach.ch](http://www.ortsplanung-goldach.ch) hochgeladen.

186 **Antrag**

Bei den Zielen ist der zweite Abschnitt wie folgt zu formulieren: Goldach fördert die innere Verdichtung, um der Ausdehnung der Siedlungsfläche entgegenzuwirken und damit einen wichtigen Beitrag zur Schonung der Ressource Boden zu leisten. Die Gemeinde zeigt Grundeigentümern (Bauberatung) auf, wie mit der Zusammenlegung von Parzellen die Qualität der gemeinsam genutzten Freiflächen erhöht werden kann. Allfällige maximale Baumasse im überarbeiteten Baureglement dürfen diese Entwicklung nicht einschränken. Und es ist ein dritter Absatz zu ergänzen: Die Gemeinde betreibt eine aktive Bodenpolitik, um die baulichen Entwicklungen durch Investoren mit Sondernutzungsplänen positiv beeinflussen zu können. Bei der Auswahl der Investoren sollen Bewerber mit Konzepten zum sozialen Wohnungsbau oder Wohnbaugenossenschaften bevorzugt werden.

### **Begründung**

Mit den meisten Beschlüssen der Strategie Entwicklung nach innen sind wir einverstanden. Unter verdichtetem Bauen verstehen wir aber nicht nur, dass auf die gleiche Parzelle einfach ein grösseres Haus oder eine Aufstockung oder ein Anbau kommt. Ein Konzept sollte mehrere Parzellen umfassen, damit die Qualität der gemeinsam genutzten Freiflächen höher ist. Sinnvolle Baukörper, die zu qualitativ und quantitativ besseren Freiflächen führen, sollten nicht durch maximale Baulängen oder Baumassen verhindert werden. Ebenfalls sollte eine gute Durchmischung angestrebt werden. Es fehlt uns auch eine Aussage zum sozialen Wohnungsbau und zu Wohnbaugenossenschaften. Die Etappierung der Zentrumsentwicklung soll nicht von Ost nach West, sondern südwärts stattfinden. Neue Wohngebiete sollten mit Mass erschlossen werden. Erstens müssen die Fruchtfolgeflächen gewährleistet oder ersetzt werden. Zweitens wurde in den letzten Jahren sehr viel gebaut, ohne dass die Bevölkerung der Gemeinde nennenswert zugenommen hat. Also bestehen entweder Leerwohnungen oder es wohnen weniger Personen in den einzelnen Wohnungen. Es soll unserer Meinung nach haushälterischer umgegangen werden mit unserem Boden. Die Zersiedelung soll gestoppt werden. Die Zeit der Einfamilienhauszonen ist vorbei.

### **Antwort des Gemeinderates**

Die laufende Ortsplanung sieht keine Neueinzonungen vor. Der Innenentwicklung kommt ein entsprechend hohes Gewicht zu. Immerhin ist die Wohnbevölkerung von Goldach innerhalb von zwei Jahren um 500 Personen gestiegen. Der Gemeinderat betreibt heute schon eine aktive Bodenpolitik, um attraktive und qualitativ gute Gesamtüberbauungen zu erzielen (Zentrumsüberbauung, Blumenstrasse). Wo es Sinn macht, geht er auf die Grundeigentümer zu. Entsprechend können die Zielsetzungen unter S2.1 auch ergänzt werden. Sozialer Wohnungsbau ist allerdings kein Schwerpunkt des Gemeinderates. Eine qualitativ hochwertige Siedlungsentwicklung kann durch die besonderen Vorschriften in Sondernutzungsplänen geregelt werden. Da diese eine zweckmässige Abgrenzung bedingen, ist sichergestellt, dass die Ausdehnung eines Sondernutzungsplangebietes ein grösseres Gebiet umfasst, in welchem auch entsprechende Freiraumqualitäten gesichert werden können. Beim Nachweis einer hohen städtebaulichen und architektonischen Qualität kann auch von den Massvorgaben der Regelbauweise abgewichen werden.

303 **Antrag**

- Die Aussagen zum Areal Seegarten sind in diesem allgemeinen Kapitel wegzulassen oder auf das Wesentliche zu beschränken. Auf die Erwähnung der Hecke ist zu verzichten. - Falls bereits eine Hochhausstudie besteht, bitten wir um Einsichtnahme.

**Begründung**

- Das Areal Seegarten kommt in diesem allgemeinen Text (dritter Abschnitt zu Ausgangslage) zu prominent und detailliert daher. Das potenzielle Schutzobjekt "Hecke" braucht nicht erwähnt zu werden (nicht stufengerecht). - Unter Ausgangslage ist die Hochhausstudie erwähnt. Falls eine solche schon besteht, wäre die Zugänglichkeit der Erkenntnisse wichtig.

**Antwort des Gemeinderates**

Der Detailgehalt zum Gebiet Seegarten wird der Planungsstufe entsprechend reduziert. Die Hochhausstudie wird auf die Internetseite [www.ortsplanung-goldach.ch](http://www.ortsplanung-goldach.ch) hochgeladen.

**S2.1.1 Umsetzung der Zentrumsentwicklung Mühlegutstrasse Ost**

Richtplantext

184 **Antrag**

Es soll Mühlegutstrasse Mitte heissen.

**Begründung**

Dies entspricht den Zielen.

**Antwort des Gemeinderates**

Die Zentrumsentwicklung Mühlegutstrasse wird nicht mehr unterteilt (weder in Ost-West noch in Nord-Süd). Die beiden Richtplanbeschlüsse werden vereinigt.

215 **Antrag**

Klammerbemerkung (Entwurf vorhanden) streichen

**Begründung**

Die Arbeiten an der Sondernutzungsplanung haben erst begonnen. Ein Entwurf liegt noch nicht vor.

**Antwort des Gemeinderates**

Die Klammerbemerkung wird gestrichen.

### S2.1.2 Umsetzung der Zentrumsentwicklung Mühlegutstrasse West

Richtplantext

188	<b>Antrag</b> Es soll Mühlegutstrasse Süd heissen. Mühlegutentwicklung Süd soll bis 2030 geplant werden. <b>Begründung</b> Entspricht den Zielen.	<b>Antwort des Gemeinderates</b> Die Zentrumsentwicklung Mühlegutstrasse wird nicht mehr unterteilt (weder in Ost-West noch in Nord-Süd). Die beiden Richtplanbeschlüsse werden vereinigt.
214	<b>Antrag</b> Klammerbemerkung (Entwurf vorhanden) löschen <b>Begründung</b> Die Arbeiten an der Sondernutzungsplanung haben erst begonnen. Ein Entwurf liegt noch nicht vor.	<b>Antwort des Gemeinderates</b> Die Klammerbemerkung wird gestrichen.

### S2.1.3 Umsetzung Überbauung Kirchenfeld

Richtplantext

189	<b>Antrag</b> Keine Änderungen am Sondernutzungsplan erlauben. <b>Begründung</b> Projekt funktioniert nur mit dem detaillierten Sondernutzungsplan.	<b>Antwort des Gemeinderates</b> Der Sondernutzungsplan Kirchenfeld ist fertig erarbeitet und soll so aufgelegt werden.
-----	--	--

## S2.1.4 Umsetzung Überbauung Sonntental

Richtplantext

207	<p><b>Antrag</b></p> <p>Neue Überbauung "Am Rebberg" entspricht keiner hochwertig gestalteten Siedlung</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Zur Bemerkung ... hochwertig gestalteter Siedlungen... Die neue Überbauung &gt;Am Rebberg&lt; (ohne den Vorschlag aus dem Wettbewerb Sonntental) entspricht in keiner Art und Weise einer Siedlung mit einer ansprechenden räumlichen und gestalterischen Qualität! Es ist auch unerklärlich, warum neu überbaute Gebiete explizit in der Ortsplanung aufgeführt werden?</p>	<p><b>Antwort des Gemeinderates</b></p> <p>Es war damals ein bewusster Entscheid des Gemeinderates, für die Einfamilienhausparzellen über das Baureglement hinaus keine gestalterischen Vorgaben zu machen. Die Mehrfamilienhäuser am Hang bestimmen - von Untereggen her kommend - das Bild für den Dorfeingang. Deshalb hat der Gemeinderat dafür einen Wettbewerb durchgeführt. Diese Überbauung hilft mit, die Zielvorgaben des Kantons betr. Innenentwicklung zu erreichen. Deshalb ist sie im Richtplan aufgeführt.</p>
313	<p><b>Antrag</b></p> <p>Das Gebiet Sonntental soll baulich nicht weiter ausgeweitet werden. Eine Überbauung nördlich des Strässchens Am Rebberg kann gemacht werden.</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Es handelt sich um ein Gebiet am Rand der Siedlung in kritischer Nähe zum Wald. Der Siedlungsraum soll in Richtung der noch natürlichen Flächen nicht erweitert werden. Das entspricht nicht einer Verdichtung nach innen.</p>	<p><b>Antwort des Gemeinderates</b></p> <p>Eine Erweiterung des Baugebietes ist im Sonntental nicht geplant.</p>

### S2.1.6 Umsetzung Überbauung Hohrain

Richtplantext

187	<b>Antrag</b> Der Zeithorizont sollte mittelfristig sein. <b>Begründung</b> Zuerst sollten die dornahen Gebiete bebaut werden.	<b>Antwort des Gemeinderates</b> Der Zeithorizont wird auf mittelfristig angepasst.
335	<b>Antrag</b> Es sollten für Parzellen dieser Grösse mindestens eine mittlere Dichte zugelassen werden. <b>Begründung</b> Die Zielsetzung einer gemeindeweiten höheren Verdichtung kann nicht erreicht werden. Gerade, weil die Umgebung praktisch nur EFH aufweist, wäre wünschenswert, wenn z.B. grosszügige Mehrgenerationenhäuser realisiert werden können.	<b>Antwort des Gemeinderates</b> Eine Verdichtung ist im Rahmen der Zonierung möglich. Es sind diesbezüglich keine Einschränkungen vorgesehen.



## S2.1.7 Entwicklung Seegarten

Richtplantext

### 17 Antrag

Fläche möglichst ökologisch sinnvoll nutzen

#### Begründung

Bei der Entwicklung Seegarten erhält die Gemeinde bzw. deren Bevölkerung eine wohl einmalige Gelegenheit, in unmittelbarer Seenähe über ein grösseres Gebiet bzgl. der Neunutzung zu beschliessen. Es ist mir ein hohes Anliegen, diese Fläche möglichst ökologisch sinnvoll zu nutzen. Eine Überbauung lehne ich entschieden ab. Dieses Gebiet kann durch seine Nähe zum See als Rettungsinsel für die sonst stark zurückgedrängte, seenahe Vegetation und die Tierwelt dienen. Mit einer Verbindung zum See kann eine Feuchtfläche entwickelt werden, die als Brut- und Aufzuchtgebiet für bedrohte Tierarten hervorragende Dienste leisten kann. Kombiniert mit einer naturverträglichen Nutzung durch die Bevölkerung kann ein Juwel sowohl für die Menschen als auch für die Natur geschaffen werden. Es wäre sehr begrüssenswert, wenn die Gemeinde Goldach hier eine Vorreiterrolle für eine Umkehr in der Nutzung von Freiflächen hin zu einem ökologischen Mehrwert stiftenden Handlungsweise einnehmen würde. Dies in Verbindung mit den Zielsetzungen und Massnahmen, die unter L.1.1.7 beschrieben sind. Erst in zweiter Priorität soll auf eine Nutzung durch den Menschen geachtet werden.

### Antwort des Gemeinderates

Die Liegenschaft Seegarten steht nicht im Eigentum der Gemeinde. Entsprechend sind bei der weiteren Diskussion verschiedene Bedürfnisse zu berücksichtigen. Da die meisten Umnutzungen eine Umzonung der Liegenschaft bedingen, braucht es auf jeden Fall eine öffentliche Diskussion über die zukünftige Entwicklung. Die genaue Nutzung und Entwicklungen des Gebietes ist in nachfolgenden Planungen noch zu definieren.

151 **Antrag**

Wohnnutzung im Areal Seegarten

**Begründung**

Die Szenarien zum Areal Seegarten sind als grobe und wertfreie Auslegeordnung nachvollziehbar. Für uns steht die Wohnnutzung (ggf. Mischnutzung) bis zum gesetzlichen Seeabstand im Vordergrund. Ein Szenario mit einer Wohnbebauung mit drei Reihen ist aufzunehmen (Ersatz für Szenario mit einreihiger Bebauung). Die flächenhafte, undifferenzierte Durchlässigkeitsvorgabe in der Wohnbebauung wird hinterfragt und ist wegzulassen.

**Antwort des Gemeinderates**

Die genaue Nutzung und Entwicklungen des Gebietes ist in nachfolgenden Planungen noch zu definieren. Dazu gehört auch die Ausdehnung einer künftigen Überbauung und der Abstand zum Seeufer.

158 **Antrag**

Interessen der Grundeigentümerschaft kommen zu kurz

**Begründung**

Die Interessen der Grundeigentümerschaft kommen hier zu kurz bzw. sind nicht erwähnt (vgl. Szenarien, Konzepte), die öffentlichen Interessen bzw. die Öffentlichen Nutzungen sind zu dominant und schüren die Erwartungshaltung seitens der Bevölkerung. Die mögliche Wohnnutzung ist nicht erwähnt. Es braucht eine entsprechende Interessenabwägung, welche in weiteren Planungsschritten und entsprechend der Kaufverhandlungen vorgenommen werden kann. Der Satz «Die Erkenntnisse aus der Strategie der Siedlungsentwicklung nach innen sind im Rahmennutzungsplan und in der Grundeigentümerberatung umzusetzen» ist unklar, zumal das Gebiet im Strategieplan nicht aufgeführt ist. Die Massnahme «Umzonung» wird unterstützt und ist zwingend. Allenfalls konnte aufgeführt werden, welche Zonen dafür in Frage kommen (Wohnnutzung).

**Antwort des Gemeinderates**

Die Abwägung mit den privaten Interessen wird zusätzlich aufgeführt. Es handelt sich beim Gebiet Seegarten allerdings um ein für die Öffentlichkeit sehr wichtiges Gebiet. Die öffentlichen Interessen sollen dementsprechend weiterhin hohes Gewicht erhalten. Die genaue Nutzung und Entwicklungen des Gebietes ist in nachfolgenden Planungen noch zu definieren. Die Möglichkeit einer Umzonung in eine Mischzone wird aufgeführt.

---

166	<p><b>Antrag</b></p> <p>Goldacher Seepavillion wäre ein Gewinn</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Ein Goldacher Seepavillon, der den Körperschaften, Vereinen und anderen Gruppierungen für die Nutzung offensteht, ist gewiss ein Gewinn. Für die Kirchbürger wäre es ein Ort für unterschiedliche Feiern wie Trauungen, Abdankungen, Gottesdienste, Freiwilligenfeste, Kinderbühne, ...</p>	<p><b>Antwort des Gemeinderates</b></p> <p>Die genaue Nutzung und Entwicklungen des Gebietes ist in nachfolgenden Planungen noch zu definieren.</p>
190	<p><b>Antrag</b></p> <p>Im Seegarten begrüssen wir einen öffentlichen Park. Der Obstgarten sollte so weit als möglich erhalten werden. Ein Hotel, Wohnbauten oder Gewerbebauten kommen für uns dort nicht in Frage. Die Entwicklung ist abgestimmt und in Absprache mit den Nachbargemeinden.</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Das passt nicht zur regionalen Seeuferplanung. In erster Linie soll dieses Gebiet der Erholung dienen. Für Wohnungen ist die Distanz zum Dorf zu gross. Gewerbe soll in den dafür vorgesehenen Gebieten stattfinden. Für Hotels sind in der Region bereits Standorte angedacht, die mit dem ÖV aus St.Gallen (Messen/Kongresse) viel besser erschlossen sind.</p>	<p><b>Antwort des Gemeinderates</b></p> <p>Für die meisten Umnutzungen des Seegarten-Areals ist eine Umzonung der Liegenschaft Voraussetzung. Es braucht also auf jeden Fall eine öffentliche Diskussion darüber, was in diesem Gebiet entstehen soll. Die genaue Nutzung und Entwicklungen des Gebietes ist in nachfolgenden Planungen noch zu definieren.</p>

---

292 **Antrag**

Mittels geeigneter Umbau- und/oder Erweiterungsmassnahmen soll eine Ganzjahresnutzung im Gebiet Seegarten erreicht werden.

**Begründung**

Der schönste Fleck der Gemeinde kann lediglich während vier Monaten pro Jahr genutzt werden. Mittels geeigneter Umbau- und/oder Erweiterungsmassnahmen sollte eine Ganzjahresnutzung ermöglicht werden. Eine ÖV-Anbindung sollte im Rahmen des "Seebus-Konzepts 2022+" evaluiert werden. Die zukünftige Gestaltung dieses einzigartigen Gebietes der Gemeinde sollte in einem separaten Projekt unter Miteinbezug interessierter Bürgerinnen und Bürger erfolgen.

**Antwort des Gemeinderates**

Das Badiareal ist ausserhalb der Badisaison frei zugänglich. Mit dem Buskonzept 2022+ ist über das Industriegebiet auch die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr möglich. Da die meisten Nutzungen der Seegarten-Liegenschaft eine Umzonung voraussetzen, ist die öffentliche Diskussion auf jeden Fall zu führen.

302 **Antrag**

- Die öffentlichen Interessen sind weniger dominant darzustellen bzw. die privaten Interessen und die notwendige Interessenabwägung sind zu erwähnen. - Die mögliche Wohnnutzung und ggf. Mischnutzung ist aufzuführen. - Der zweitletzte Satz des Beschlusses ist wegzulassen oder zu präzisieren. - Unter Umzonung könnten mögliche Zonen aufgeführt werden (Wohn- / Mischzone).

**Begründung**

Die Interessenabwägung von privaten und öffentlichen Interessen ist wichtig und kann erst in weiteren Planungsschritten und entsprechend der Kaufverhandlungen vorgenommen werden. Die Massnahme Umzonung ist wichtig und zwingend. Der Satz betreffend Strategie Innenentwicklung ist zu allgemein formuliert.

**Antwort des Gemeinderates**

Die Abwägung mit den privaten Interessen wird zusätzlich aufgeführt. Es handelt sich beim Gebiet Seegarten allerdings um ein für die Öffentlichkeit sehr wichtiges Gebiet. Die öffentlichen Interessen sollen dementsprechend weiterhin hohes Gewicht erhalten. Die genaue Nutzung und Entwicklungen des Gebietes ist in nachfolgenden Planungen noch zu definieren. Die Möglichkeit einer Umzonung in eine Mischzone wird aufgeführt.

### 334 **Antrag**

Das Seeufer vom Hafen bis Badi soll renaturiert werden mit teilweisen ausschliesslich für die Natur reservierten Zonen. Trotzdem soll der Zugang für Badende (ausserhalb der Badi) an einigen Stellen möglich bleiben. Auch für Badende mit Hunden an speziell bezeichneter Stelle. Der rückwärtige Raum soll genügend Platz für Picknick-Gäste bieten. Eine minimale Infrastruktur soll die Hygiene, Abfallmanagement und Veloparkierung sicherstellen. Ein Gastronomieangebot sollte mit der Badi abgestimmt werden. Die Spielplätze der Badi, ein Teil der Liegewiese, sowie das Restaurant soll frei zugänglich (ohne Eintritt) sein. Einer Bebauung in Richtung Strasse steht nichts im Wege, wenn sie grösstenteils öffentlich zugänglich bleibt. Bevorzugt wäre ein einfaches Velo-Hotel, eventuell auch Wohnhäuser.

#### **Begründung**

Der jetzige Charakter des freien Zugangs muss unbedingt erhalten werden und so gut wie möglich mit einem natürlichen Uferbereich verbunden werden.

### **Antwort des Gemeinderates**

Zwischen dem Hafen und der Badi ist der Uferbereich bereits naturnah gestaltet. Für ein Naturschutzgebiet ist aber auch dieser Abschnitt wenig geeignet. Gemäss regionaler Seeuferplanung soll für weitere Bereiche des Seeufers eine Renaturierung geprüft werden. Die Nutzung der Liegenschaft Seegarten und das öffentliche Infrastruktur-Angebot müssen weiter diskutiert werden. Zwingend ist eine zumindest halböffentliche Nutzung für Teile der Liegenschaft. Ein Uferstreifen von 30 m soll auf jeden Fall ins Eigentum der Gemeinde gehen und öffentlich bleiben, auch für Badende. Das Restaurant der Badi ist bereits heute ohne Eintritt öffentlich zugänglich. Die Spielwiese kann einzig im Winterhalbjahr ohne Eintritt genutzt werden. Da dieser Bereich der Badi nicht speziell abgetrennt ist, lässt sich das auch kaum ändern.

## S2.1.8 Arealentwicklung Seestrasse

### Richtplantext

### 159 **Antrag**

Mischnutzungen sollen in Teilgebieten vorgesehen werden

#### **Begründung**

Mischnutzungen (Wohnen / Gewerbe) sollen nicht nur geprüft, sondern zumindest in Teilgebieten auch vorgesehen werden. Die Massnahme «Umzonung» wird unterstützt und ist zwingend.

### **Antwort des Gemeinderates**

Die Gemeinde wird sich dafür einsetzen, dass das Gebiet im kantonalen Richtplan aus der Liste der wirtschaftlichen Schwerpunktgebiete entfernt wird. Welche Nutzung dereinst im Vordergrund steht, ist heute noch ungewiss. Eine Mischnutzung wird angestrebt.

191	<p><b>Antrag</b></p> <p>An der Seestrasse begrüssen wir eine fussgänger- und velofreundliche Querung und die Verbesserung der Naherholung.</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Die Fussgänger und Velofahrer sollten möglichst hinderungsfrei an den See gelangen können</p>	<p><b>Antwort des Gemeinderates</b></p> <p>Keine weiteren Bemerkungen.</p>
204	<p><b>Antrag</b></p> <p>Aufhebung der Bahnlinie</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Warum wird keine Aussage einer möglichen Aufhebung der Bahnlinie entlang dem See (Rorschach bis Horn) für eine Aufwertung des Bereiches (Strasse-Bahnlinie-See) formuliert?</p>	<p><b>Antwort des Gemeinderates</b></p> <p>Eine Verlegung der Bahnlinie wurde in früheren Jahren geprüft. Die Machbarkeit konnte nicht nachgewiesen werden.</p>
301	<p><b>Antrag</b></p> <p>- Vorschlag für Titel: Arealentwicklung Seestrasse / Rietli - Mischnutzungen sind nicht nur zu prüfen, sondern zumindest in Teilgebieten auch vorzusehen.</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>- Der Flurname Rietli sollte auch im Titel vorkommen, das erleichtert die Orientierung und Erkennung. - Die Eignung als Mischgebiet ist im Areal Rietli bereits gegeben. - Die Massnahme Umzonung ist wichtig und zwingend.</p>	<p><b>Antwort des Gemeinderates</b></p> <p>Der Titel wird angepasst. Die Gemeinde wird sich dafür einsetzen, dass das Gebiet im kantonalen Richtplan aus der Liste der wirtschaftlichen Schwerpunktgebiete entfernt wird. Welche Nutzung dereinst im Vordergrund steht, ist heute noch ungewiss. Eine Mischnutzung wird angestrebt.</p>

333 **Antrag**

Eine Bahnhaltestelle sollte im Bereich Seestrasse / hafen zu liegen kommen. Anstelle einer Überführung über Strasse und Gleis ist im Zusammenhang mit der Haltestelle ein (grosszügige) Unterführung besser. Der Bahnübergang der Seestrasse könnte weiter nach Norden verlegt werden um die engen Platzverhältnisse zu verbessern. Wenn eine Bahnhaltestelle gebaut wird, macht es Sinn die möglichen Überbauungen vorwiegend für Wohnzwecke zu nutzen.

**Begründung**

Zusammen mit dem Pier könnte so eine sehr interessante Hafenlandschaft erstellt werden. Der Bahnanschluss des Wohngebietes ist gewährleistet

**Antwort des Gemeinderates**

Die Gemeinde hat Anpassungen beim Bahnübergang bereits abgeklärt. Die Verbesserungsvorschläge liessen sich allerdings nicht umsetzen. Auch einen zweiten, separaten Übergang für den Langsamverkehr wird seitens der SBB abgelehnt. Eine Überführung wirkt angenehmer und sicherer als eine Unterführung unter Seespiegelniveau. Die ortsbauliche Einpassung gilt es in einem Varianzverfahren sicherzustellen.

### S2.1.9 Bauliche Entwicklung Kronenkreisel

Richtplangentext

165 **Antrag**

Prüfung Einbahnverkehr an der Blumenstrasse

**Begründung**

Unsere beiden Grundstücke mit der Kirche (Schulstrasse 20) und dem ehemaligen Pfarrhaus (Schulstrasse 17) grenzen an die bereits verkehrsberuhigte Schulstrasse. Wir freuen uns über den breiten Fussgängerübergang und die Verengung bei der Einfahrt in die Dufourstrasse. Wäre ein Einbahnverkehr im Zusammenspiel mit der Blumenstrasse und damit verbunden mehr Platz sowohl auf der Schul- als auch auf der Blumenstrasse für den «Langsamverkehr» (Fussgänger und Velos) noch eine Überlegung wert? Wir möchten gerne, dass unsere Mitglieder mit dem Velo oder zu Fuss zu uns an die Schulstrasse kommen. Falls die Veränderung des Kronenkreisels die Schulstrasse zur weniger attraktiven Durchfahrtstrasse macht, könnte auf die Idee eines Einbahnverkehrs wieder verzichtet werden.

**Antwort des Gemeinderates**

Der Gemeinderat hat die Idee eines Einbahnverkehrs bereits einmal durch Verkehrsplaner prüfen lassen. Die Nachteile sind grösser als die zu erwartenden Vorteile. Einbahnlösungen verursachen weitere Wege für den motorisierten Verkehr. Zudem wird der Schleichwegverkehr durch die Quartiere gefördert.

192 h

### Antrag

Beschluss ergänzen um: Die Achse vom Dorf zum See darf für den Langsamverkehr nicht unattraktiver werden. □ V1.1.1

### Begründung

Ziel soll sein, dass es attraktiv ist mit Velo oder zu Fuss an den See zu gehen.

### Antwort des Gemeinderates

Der Gemeinderat stimmt mit dieser Aussage überein. Die Strategie, die Achse zum See aufzuwerten, bedingt insbesondere eine attraktive Verbindung für den Langsamverkehr.

350 **Antrag**

Kreisel soll weiterhin 5 Arme behalten wie jetzt.

### Begründung

Überall lese ich die Frage: Wie wichtig ist die Anbindung an den See? Mit dem verkleinerten Kreisel wird die wichtige Süd - Nord - Verbindung zum See aus dem Dorfzentrum heraus völlig unterbrochen und unattraktiv gemacht. Das ist für mich ein Widerspruch. Auch als Velofahrer in Goldach ist es nicht attraktiv, vom Zentrum her kommend zuerst in die St. Gallerstrasse einbiegen zu müssen und dann für die Rietbergstrasse die entgegenkommende Fahrbahn wieder zu kreuzen. Ich suche mir dann eine andere Route, auch wenn sie über einen Vorplatz vom Coop führt. Ob das aber im Sinn der Verkehrsplaner ist, mag ich bezweifeln.

### Antwort des Gemeinderates

Die Verkleinerung des Kronenkeisels ist eine mögliche Antwort auf die geforderte Verkehrsberuhigung auf der St. Gallerstrasse im Zusammenhang mit dem Autobahnanschluss. Die Massnahme ermöglicht eine urbane städtebauliche Entwicklung im Bereich des Kronenkeisels. Wichtig für die Anbindung zum See ist nicht primär eine möglichst direkte Linienführung für den motorisierten Verkehr. Für den Langsamverkehr wären hingegen Lösungen für eine direkte Anbindung auf die Achse umzusetzen. Im Zuge der weiteren Entwicklung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts St. Gallerstrasse ist dem Abschnitt Kronenkeisel mit Sicherheit besondere Beachtung zu schenken. Es wird eine öffentliche Diskussion dazu brauchen.



### S2.1.13 Innenentwicklung Bahnhof

Richtplantext

167 **Antrag**

Warteraum am Bahnhof

**Begründung**

Für die Wartezeit von Bahnreisenden abends nach der Schliessung des Migrolino oder bei Kälte ist ein geschützter Warteraum wünschenswert.

**Antwort des Gemeinderates**

Ein geschützter Raum für wartende Bahnreisende wäre Sache der SBB. Dem Gemeinderat ist nicht bekannt, dass diese eine solche Massnahme in Betracht zieht.

### S2.1.15 Innenentwicklung in der Regelbauweise / Bewahrung

Richtplantext

193 **Antrag**

Beschluss ergänzen um: Das Verhältnis Baumasse zur Grünfläche sollte qualitativ gut sein.

**Begründung**

Das Bauen muss den Menschen dienen, die hier wohnen und leben. Durch Zusammenlegen einzelner Parzellen kann sowohl die innere Verdichtung wie auch die nutz-bare Grünfläche optimiert werden, ohne die bestehenden Strukturen des Quartiers negativ zu beeinflussen.

**Antwort des Gemeinderates**

Der Gemeinderat hätte gerne das Instrument einer Grünflächenziffer genauer geprüft. Eine solche ist jedoch nicht zulässig. Die Baumassenziffer orientiert sich dort, wo sie vorgesehen ist, an der heutigen Ausnützungsziffer.

---

208	<p><b>Antrag</b></p> <p>Regelbauweise</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Interessant wird sein, wie grosszügig die Verdichtung der Regelbauweise für eine regional zukunftsorientierte Gemeinde formuliert werden wird. Eine Verdichtung sollte flächendeckend (auch ausserhalb des Zentrums) möglich sein.</p>	<p><b>Antwort des Gemeinderates</b></p> <p>Der Gemeinderat sieht die Verdichtung primär in Zentrumsnähe vor. Er kann damit die Zielvorgaben des Kantons für die innere Verdichtung problemlos erreichen. Diese Strategie wird gemäss Rückmeldungen aus der Mitwirkung mehrheitlich mitgetragen.</p>
332	<p><b>Antrag</b></p> <p>Eine verdichtete Bauweise sollte auch in Zonen mit niedriger Dichte Vorrang haben gegenüber dem Bewahren. Es sollte daher die Zonen niedriger Dichte zu mittlerer Dichte umgewertet werden.</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Es ist nicht einzusehen, weshalb Grundeigentümer in Zonen mit niedriger Dichte nicht verdichtet Bauen können, wenn sich die Um- oder Neubauten gut in die Umgebung integrieren.</p>	<p><b>Antwort des Gemeinderates</b></p> <p>Der Gemeinderat sieht die Verdichtung primär in Zentrumsnähe vor. Er kann damit die Zielvorgaben des Kantons für die innere Verdichtung problemlos erreichen. Diese Strategie wird gemäss Rückmeldungen aus der Mitwirkung mehrheitlich mitgetragen. Auch in den Bewahrungs-Gebieten bleiben den Grundeigentümern Entwicklungsmöglichkeiten. Jedoch weisen diese Gebiete besondere ortsbauliche Qualitäten (Bebauung und/oder Freiraum), die bewahrt werden sollen.</p>

---

### S2.2.1 Regionaler Gewerbepark

Richtplantext

195	<p><b>Antrag</b></p> <p>S2.2.1 löschen: Wir finden, dass die bisherigen Standorte für die Wirtschaft geeignet sind und noch besser ausgenutzt werden sollen. Es braucht keine zusätzlichen Standorte wie der Regionale Gewerbepark. Das bestehende Gewerbegebiet „Blumenfeld“ soll nicht noch zusätzlich erweitert oder entwickelt werden.</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Von der Bevölkerung wurde nicht abgesegnet, dass der regionale Gewerbepark realisiert werden soll.</p>	<p><b>Antwort des Gemeinderates</b></p> <p>Es ist mit ein Ziel des Autobahnanschlusses, im Bereich des Zubringers Unternehmen mit hoher Wertschöpfung anzusiedeln. Es macht nach Ansicht des Gemeinderates Sinn, Gewerbe dort zu fördern, wo die Verkehrserschliessung besonders günstig ist.</p>
-----	---	---

### S2.2.3 Neubaupotenzial Arbeitsplatzgebiete

Richtplantext

18	<p><b>Antrag</b></p> <p>Es sei auf die Überbauung dieser wichtigen Freifläche zu verzichten.</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Mit der Ausnutzung der Gewerbe- und Industriezone im Froheim ist der Verlust eines wichtigen Freizeitelements verbunden. Der heute bestehende Sportplatz, der vor allem für Fussball genutzt wird, würde verloren gehen. Im Konzept der räumlichen Entwicklung wurde auf S. 22 bezüglich der Freiräume festgestellt: «Im Grenzbereich zu Rorschach ist das Angebot ausreichend, gegenüber dem übrigen Siedlungsgebieten aber etwas eingeschränkt» Wenn nun diese Reserve für den weiteren Ausbau von Gewerbe und Industrie genutzt wird, dann fällt hier eine weitere Freifläche bzw. ein sehr willkommenes Angebot für Sport weg. Dies ist für den Ostteil der Gemeinde ein nicht gewünschter Effekt, gerade für die vielen Kinder und Jugendlichen, die diesen Sportplatz nutzen. Es sei auf die Überbauung dieser wichtigen Freifläche zu verzichten</p>	<p><b>Antwort des Gemeinderates</b></p> <p>Der Sportplatz steht im Eigentum der Gemeinde und liegt in der heutigen Gewerbe-Industriezone. Die zukünftige Nutzung ist noch nicht bestimmt und bedarf einer öffentlichen Diskussion. Die genaue Nutzung und Entwicklungen des Gebietes ist in nachfolgenden Planungen noch zu definieren.</p>
194	<p><b>Antrag</b></p> <p>Die Entwicklung Froheim (A1 Anschluss) soll aus dem Text entfernt werden.</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>sh. S. S2.2.1</p>	<p><b>Antwort des Gemeinderates</b></p> <p>Siehe Antwort zur Eingabe zu Punkt S2.2.1</p>

### S2.3.1 Überprüfung der Anwendung von Schwerpunktzonen

Richtplantext

197 **Antrag**

Schwerpunktzonen müssen immer unter Mitwirkung der Bevölkerung entwickelt werden.

**Begründung**

Bisher ist das zu vage.

**Antwort des Gemeinderates**

Die Mitwirkung der Bevölkerung ist bei der Entwicklung von Schwerpunktzonen von Gesetzes wegen vorgesehen.

### S3.1 Goldach als Wohn- und Arbeitsstandort weiterentwickeln

Richtplantext

196 **Antrag**

Die Aussenentwicklung soll sehr zurückhaltend erfolgen. Zuerst soll die Entwicklung gegen innen und dann die dornahen Gebiete bebaut werden. Es muss bekannt sein, wo die Fruchtfolgeflächen ersetzt werden, bevor eingezont wird. Die bisherigen Standorte für die Wirtschaft sollen besser ausgenützt werden. Es braucht keine zusätzlichen Gebiete.

**Begründung**

Es soll nicht alles überbaut werden, Freiflächen sind wichtig.

**Antwort des Gemeinderates**

Die aktuelle Ortsplanung sieht keine Neueinzonungen vor.

### S4.1.1 Entwicklungsgebiet Froheim

Richtplantext

198 **Antrag**

Beschluss ergänzen um: Der Sondernutzungsplan Froheim soll Teil eines Masterplans sein, der einen grösseren Planungsperimeter umfasst und die Abstimmung mit den Entwicklungen in den Gebieten Quelle, Grünau, Klosterstrasse Ost und Pestalozzi ermöglicht. Die Grünfläche des jetzigen Fussball Trainingsplatzes soll als Grünfläche erhalten bleiben.

**Begründung**

Gemischte Gebiete müssen in erster Linie Rücksicht auf das Wohnen nehmen. Das Gebiet Froheim, welches durch den neuen Autobahnanschluss als Gewerbe- und Wohngebiet erschlossen werden soll, muss qualitativ gut überdacht werden. Das bereits bebaute Gebiet Quelle, Grünau, Pestalozzi soll mit einbezogen werden. Das Gewerbe muss wohnverträglich sein. Eine Autogarage beispielsweise, welche nachher grosse Flächen mit Autos verstellt, ist nicht geeignet für ein Wohngebiet. Es muss auch darauf geachtet werden, dass die Gebiete so erschlossen sind, dass die Wohngebiete so wenig wie möglich gestört werden.

**Antwort des Gemeinderates**

Im Zusammenhang mit der Planung des Autobahnanschlusses mit der Kantonsstrasse zum See wurde auch eine umfassende städtebauliche Begleitstudie in Auftrag gegeben. Auch das Aggloprogramm macht Aussagen zur weiteren Entwicklung des Gebietes Froheim. Die weitere Planung erfolgt gestützt auf diese umfassenden Grundlagen. In Bezug auf den Trainingsplatz bestehen noch keine konkreten Pläne. Da diese Liegenschaft im Eigentum der Gemeinde steht, erfordert die künftige Nutzung ohnehin eine öffentliche Diskussion.

### S5.1.1 Überprüfung der Sondernutzungspläne

Richtplantext

169 **Antrag**

Es soll auch geprüft werden, ob bestehende bebaute Gebiete mit Sondernutzungsplänen gefördert werden sollen. (siehe Ergänzung S2.1)

**Begründung**

Die Qualität der Siedlungsentwicklung soll verbessert werden.

**Antwort des Gemeinderates**

Der Gemeinderat prüft die Möglichkeit von Siedlungsentwicklungen laufend. Wenn er Chancen erkennt, wird der Erlass eines Sondernutzungsplanes geprüft (Beispiel Blumenstrasse oder Rietbergstrasse).

### S7.1.1 Überkommunale Abstimmung und Zusammenarbeit

Richtplantext

170 **Antrag**

Beschluss ergänzen um: Die regionale Siedlungs- und Verkehrsentwicklung wird über einen gemeinsamen Masterplan gesteuert (siehe neuer Richtplanbeschluss S1.2)

**Begründung**

Wie schon in der Einleitung festgehalten, erachten wir die Zusammenarbeit mit den anderen Gemeinden als vorrangig. Zusammengewachsene Gebiete müssen auch gemeinsam geplant werden. Nicht die eigene Gemeinde soll im Vordergrund stehen, sondern die Region insgesamt.

**Antwort des Gemeinderates**

Der Gemeinderat ist mit einem neuen Richtplanbeschluss einverstanden. Allerdings soll auf einen Masterplan verzichtet werden. Dieser ist ohnehin kein grundeigentümerverbindliches Planungsinstrument.

## S8.1 Ortsbildschutz und Kulturobjekte

Richtplantext

160	<p><b>Antrag</b></p> <p>Ortsbildinventar</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Im zweiten Abschnitt steht geschrieben, dass das Ortsbildinventar kürzlich aktualisiert und auf das ISOS abgestimmt wurde. Es sei aufgrund von Rechtsmitteln aber noch nicht rechtskräftig. Wir gehen davon aus, dass es um die Schutzverordnung geht? Wurde die alte Schutzverordnung (1998) umfassend überarbeitet (Ortsbilder, Kulturobjekte, Natur und Landschaft)? Wie ist der Bezug zur kommunalen Richtplanung bzw. wie und wann geschieht die Interessenabwägung? Sind in den Arealen Seegarten und Rietli nach aktueller Planung Schutzobjekte zu beachten?</p>	<p><b>Antwort des Gemeinderates</b></p> <p>Die Schutzverordnung befindet sich im Rechtsverfahren. Es ist eine zweite Auflage vorgesehen. Auf dem Areal Seegarten befindet sich die flächige Baumgruppe G01 12 und angrenzend an das Areal das Gebäude K39. Es wird darauf verzichtet, einen zusätzlichen Richtplanbeschluss zu erarbeiten, da keine Handlungsanweisungen an die Verwaltung mehr aufgeführt werden müssen. Es geht einzig noch darum, die Schutzverordnung der Rechtskraft zuzuführen.</p>
300	<p><b>Antrag</b></p> <p>- Klärung im zweiten Abschnitt der Ausgangslage, wie genau der Stand der Schutzverordnung und deren Bezug zum Richtplan ist. Aussagen zur Interessenabwägung mit Entwicklungszielen vornehmen. - Prüfung, ob nicht ein Richtplanbeschluss zu diesen Themen zweckmässig wäre. - Bitte mitteilen, ob in den Arealen Seegarten und Rietli nach aktueller Schutzverordnung Schutzobjekte zu beachten sind.</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Es ist wohl die Schutzverordnung im Rechtsverfahren hängig und nicht das Ortsbildinventar. Welche Teile der Schutzverordnung wurden überarbeitet und wie ist der Bezug zum Richtplan? Wie und wann erfolgt die Interessenabwägung mit anderen Entwicklungszielen in der Gemeinde? Warum gibt es zu diesen Themen keine (weiteren) Richtplanbeschlüsse?</p>	<p><b>Antwort des Gemeinderates</b></p> <p>Die Schutzverordnung befindet sich im Rechtsverfahren. Es ist eine zweite Auflage vorgesehen. Auf dem Areal Seegarten befindet sich die flächige Baumgruppe G01 12 und angrenzend an das Areal das Gebäude K39. Es wird darauf verzichtet, einen zusätzlichen Richtplanbeschluss zu erarbeiten, da keine Handlungsanweisungen an die Verwaltung mehr aufgeführt werden müssen. Es geht einzig noch darum, die Schutzverordnung der Rechtskraft zuzuführen.</p>



### S8.1.1 Beitragszahlung an Kulturgüter

Richtplantext

171 **Antrag**

Beschluss ergänzen durch: Bei Objekten von nationalem Interesse gilt es die Beträge mit Rorschach und Rorschacherberg zu bündeln.

**Begründung**

Wir erachten den Kulturgüterschutz als wichtigen Bestandteil unserer Geschichte, der Vorrang hat. Wirtschaftliche Interessen müssen immer Rücksicht nehmen auf die Kulturobjekte.

**Antwort des Gemeinderates**

Die Gemeinden zahlen Beiträge einzig an lokal geschützte Objekte. Bei kantonalen oder nationalen Kulturgütern erfolgt die Beitragsregelung nach dem Kulturförderungsgesetz.

### V1.1 Gestaltung der Kantonsstrassen

Richtplantext

172 **Antrag**

Wenn die Kantonsstrassen beruhigt werden sollen, muss gewährleistet werden, dass nicht andere z.B. Quartierstrassen stärker belastet werden.

**Begründung**

Auch diese Gestaltung muss mit den anderen Gemeinden abgesprochen werden, insbesondere der Langsamverkehr muss durchgängig sein.

**Antwort des Gemeinderates**

Das ist auch ein Anliegen des Gemeinderates. Grundsätzlich soll der Verkehr möglichst schnell auf die Hauptverkehrsachsen geleitet werden. Schleichwegverkehr ist wo immer möglich zu vermeiden.

205	<b>Antrag</b> Tübacherstrasse <b>Begründung</b> Warum wird keine Aussage betreffend der Tübacherstrasse in Bezug auf die Lärm- und Luftemissionen gemacht? Im Gegensatz zur Seestrasse ist der stark zunehmende Pendler-, Lastwagen- und Einkaufsverkehr auf der Strecke Goldach-Arborn Süd bedeutend grösser!	<b>Antwort des Gemeinderates</b> Gemäss der Verkehrszählung des Kantons ergab sich auf der Tübacherstrasse die höchste Verkehrsmenge im Jahr 2010. Seit dem Jahr 2016 liegen die Verkehrszahlen wieder auf dem Niveau von 2005. Aus diesem Grund besteht für die Tübacherstrasse kein spezieller Handlungsbedarf, zumal sie als Kantonsstrasse zu den Hauptverkehrsachsen gehört. Bei zukünftigen Sanierungen kommen einzig noch lärmarme Beläge zu Einsatz. Der Kanton hat dies auch für die Tübacherstrasse so vorgesehen.
-----	---	---

#### V1.1.1 Kantonsstrasse – St.Gallerstrasse Westteil

##### Richtplantext

173	<b>Antrag</b> Es ist ein zusätzlicher Richtplanbeschluss zur neuen Kantonsstrasse zum See zu fassen. <b>Begründung</b> Diese neue Kantonsstrasse fehlt im Richtplan. Es ist wichtig zu wissen, welche Positionen die Gemeinde bei der Gestaltung gegenüber dem Kanton vertritt.	<b>Antwort des Gemeinderates</b> Der Gemeinderat nimmt die Kantonsstrasse zum See wird als V1.1.4 in den Richtplanbeschluss auf.
206	<b>Antrag</b> Räumliche Gestaltung der St. Gallerstrasse <b>Begründung</b> Bemerkung zur St.Galler Strasse: Im Gegensatz zum aufgezeigten verkehrstechnischen Vorschlag überzeugt die räumliche Gestaltung noch nicht!	<b>Antwort des Gemeinderates</b> Das Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK St. Gallerstrasse ist noch nicht abschliessend. Es wird ohnehin kontrovers diskutiert. Die Bevölkerung ist für die weitere Entwicklung in geeigneter Weise einzubeziehen.

331 **Antrag**

Wir befürworten ausdrücklich die Massnahmen zugunsten der Fussgänger und Velofahrer. Es soll besser auf die Sicherheit der Velofahrenden geachtet werden und dafür mehr Platz oder kreative Lösungen geschaffen werden. Dies soll kurzfristig realisiert werden.

**Begründung**

Hier muss sich die Sicherheit der Velofahrer verbessern. Die Massnahmen sind nicht abhängig vom Autobahnanschluss und können kurzfristig realisiert werden.

**Antwort des Gemeinderates**

Zwischen Kronenkreisel und TZM hat der Kanton auf der St. Gallerstrasse in der Zwischenzeit einen Radstreifen markiert. Ansonsten sind massgebliche Verbesserungen für den Langsamverkehr im Betriebs- und Gestaltungskonzept vorgesehen, allerdings auf lange Sicht (flankierende Massnahme zum Autobahnanschluss).

**V1.1.2 Kantonsstrasse – St.Gallerstrasse Ostteil**

Richtplantext

330 **Antrag**

Wir befürworten ausdrücklich die Massnahmen zugunsten der Fussgänger und Velofahrer. Es soll besser auf die Sicherheit der Velofahrenden geachtet werden und dafür mehr Platz oder kreative Lösungen geschaffen werden. Dies soll kurzfristig realisiert werden.

**Begründung**

Hier muss sich die Sicherheit der Velofahrer verbessern. Die Massnahmen sind nicht abhängig vom Autobahnanschluss und können kurzfristig realisiert werden.

**Antwort des Gemeinderates**

Kurzfristige Massnahme sind für den Ostteil der St. Gallerstrasse nicht vorgesehen. Es besteht aber bereits ein markierter Radstreifen.

## V1.2 A1-Anschluss

Richtplantext

### 174 Antrag

Die Zielformulierung ist zu ergänzen: Ziel muss es sein, möglichst wenig Kulturland und Naturraum zu zerstören.

#### Begründung

Uns ist wichtig, dass der neue Zubringer zur Autobahn möglichst wenig unsere Natur zerstört. Strassen nehmen schon viel Platz ein in unserer begrenzten Region.

### Antwort des Gemeinderates

Die Planung des Autobahnzubringers liegt beim Kanton. Es ist aber auch das Ziel des Gemeinderates, möglichst wenig Kulturland zu beanspruchen. Entsprechend kann das Ziel ergänzt werden.

## V1.2.1 Autobahnanschluss Witen

Richtplantext

### 312 Antrag

Die Verkehrsentwicklung der nächsten Jahre soll laufend überprüft werden. Insbesondere die Auswirkungen den neuen Bahnunterführungen. Die Gemeinde sollte offen bleiben für sich daraus ergebende Fakten, die eine Redimensionierung oder zurückstellen des aktuellen Autobahn-Projekts ergeben könnten.

#### Begründung

Es ist zu erwarten, dass sich aus Klimaschutzgründen und wegen der Elektrifizierung und Digitalisierung des Verkehrs massive Änderungen in den Verkehrsflüssen und Verkehrsgewohnheiten ergeben werden.

### Antwort des Gemeinderates

Neue Erkenntnisse fliessen laufend in die weitere Planung ein. Es hat niemand ein Interesse, neue Verkehrsinfrastruktur zu bauen, die nicht benötigt wird.

### V1.3 Gemeindestrassen

Richtplantext

175	<p><b>Antrag</b></p> <p>Ziele ergänzen: Wo sinnvoll und möglich sollen Tempo 30-Zonen eingeführt werden.</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Bei allen Gemeindestrassen muss die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer, insbesondere des Langsamverkehrs, Priorität haben. Deshalb begrüssen wir auch Tempo 30. Die Wege sollen attraktiv sein für alle Teilnehmer.</p>	<p><b>Antwort des Gemeinderates</b></p> <p>Der Gemeinderat hat einen Grundsatzentscheid gefällt für die Umsetzung von freiwillig Tempo 30 in den Quartieren. Diese Massnahme bewährt sich gut und zeigt die gewünschte Wirkung. Ein verfügbares Tempo 30-Verkehrsregime weckt die Erwartung der Anwohner, dass dieses auch durchgesetzt wird. Die Gemeinde hat einzig Kompetenzen beim ruhenden Verkehr. Für Geschwindigkeitskontrollen ist ausschliesslich die Polizei zuständig. Diese hat jedoch nicht die Kapazitäten, in Quartieren regelmässig Kontrollen durchzuführen. Tempo 30-Zonen schliesst der Gemeinderat zwar für ausgewählte Strassenzüge nicht aus. Sie sollen jedoch die Ausnahme sein.</p>
329	<p><b>Antrag</b></p> <p>Der Fussgänger- und Veloverkehr soll wo immer möglich bevorzugt werden und gegenüber dem motorisierten Verkehr vortrittsberechtigt sein.</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Nur ein guter und sicherer Ausbau der Velo-Infrastruktur wird einen grösseren Umstieg auf den Langsamverkehr bringen. Ein gutes Beispiel aus unserer Nachbarschaft: <a href="https://vorarlberg.at/web/land-vorarlberg/contentdetailseite/-/asset_publisher/qA6AJ38txu0k/content/ketten-reaktion-vorarlbergs-radverkehrsstrategie?article_id=80551">https://vorarlberg.at/web/land-vorarlberg/contentdetailseite/-/asset_publisher/qA6AJ38txu0k/content/ketten-reaktion-vorarlbergs-radverkehrsstrategie?article_id=80551</a></p>	<p><b>Antwort des Gemeinderates</b></p> <p>Der Vortritt für Velofahrer lässt sich nicht überall realisieren. Wo es möglich ist, soll er umgesetzt werden. Goldach hat zusammen mit den Nachbargemeinden ein Konzept Fuss- und Velowegnetz Region Rorschach erarbeitet. Dieses gilt es schrittweise umzusetzen.</p>

### V1.3.1 Untereggerstrasse

Richtplantext

176	<p><b>Antrag</b></p> <p>Der Zielhorizont soll kurzfristiger sein.</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Die Mehrbelastung durch das Sonntal soll schneller aufgefangen werden. Konkrete Anträge bei ÖV (V2) oder Langsamverkehr (V3) stellen.</p>	<p><b>Antwort des Gemeinderates</b></p> <p>Die Mehrbelastung der Untereggerstrasse durch das neue Sonntal-Quartier wird sich in vertretbaren Grenzen halten. Die Bus-Erschliessung besteht bereits. Mit dem neuen Sonntalweg entsteht im Übrigen auch eine attraktive Fussverbindung zum Bahnhof. Der Zustand der Untereggerstrasse ist gut. Eine kurzfristige Sanierung ist deshalb nicht vorgesehen. Hingegen ist eine neue Linienführung für den Veloverkehr in Planung.</p>
-----	---	---

### V1.3.3 Verkehrsberuhigung / freiwillig Tempo 30

Richtplantext

#### 210 **Antrag**

Tempo 30 Zonen

#### **Begründung**

Wir wohnen an der Sonnenhaldenstrasse in Goldach und sehen uns mit der neuen Ortsplanung in der Verbindung zwischen A1-Anschluss und der Achse Dorf-See. Wir wünschten uns, dass im Zug der Planung ein Schwerpunkt darauf gelegt wird, dass die Sonnenhaldenstrasse Quartierstrasse bleibt bzw. wieder zu einer wird. Zudem hoffen wir, dass der Werkverkehr von der Industriestrasse her über die Seestrasse gelenkt werden kann. In diesem Zusammenhang wäre ein Wechsel auf 30er-Zone in der Sonnenhaldenstrasse - die vom Charakter her deutlich eine Wohnstrasse ist - dringend nötig. Wir schlagen diese Massnahme vor: - 30er-Zone auf allen Strassen in diesem Bereich zwischen St.Gallerstrasse / Rietbergstrasse / Seeheimstrasse und Seestrasse; Den Industrie- und Handwerksbetrieben aus der Langrütistrasse muss die Lust vergehen, durch die Sonnenhaldenstrasse nach Rorschach zu gelangen. Sie müssen über die Seestrasse zur A1 geführt werden.

#### **Antwort des Gemeinderates**

Die Sonnenhaldenstrasse ist mit den horizontalen Versätzen und den parkierten Fahrzeugen wenig attraktiv für den Durchfahrtsverkehr. Die Durchschnittsgeschwindigkeit dürfte dadurch deutlich unter 50 km/h liegen. Zudem besteht bereits ein Fahrverbot für Lastwagen. Die Sonnenhaldenstrasse soll auch zukünftig den Charakter einer Quartierstrasse haben. Der Gemeinderat hat einen Grundsatzentscheid gefällt für die Umsetzung von freiwillig Tempo 30 in den Quartieren. Diese Massnahme bewährt sich gut und zeigt die gewünschte Wirkung. Ein verfügbares Tempo 30-Verkehrsregime weckt die Erwartung der Anwohner, dass dieses auch durchgesetzt wird. Die Gemeinde hat einzig Kompetenzen beim ruhenden Verkehr. Für Geschwindigkeitskontrollen ist ausschliesslich die Polizei zuständig. Diese hat jedoch nicht die Kapazitäten, in Quartieren regelmässig Kontrollen durchzuführen.

### V2.1.1 Busnetz / Bahnnetz

Richtplantext

161	<p><b>Antrag</b></p> <p>Die Massnahmen «öV-Angebote im nördlichen Dorfteil verbessern und «S-Bahn-Haltestelle im Gebiet Rietli prüfen» werden unterstützt</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Die Massnahmen «öV-Angebote im nördlichen Dorfteil verbessern und «S-Bahn-Haltestelle im Gebiet Rietli prüfen» werden unterstützt und sind wichtiger Bestandteil für eine Arealentwicklung. Für Zweitere wäre ein eigener Richtplaneintrag bzw. Richtplanbeschluss gerechtfertigt.</p>	<p><b>Antwort des Gemeinderates</b></p> <p>Es wird ein Richtplanbeschluss für die Haltestelle Rietli aufgenommen.</p>
177	<p><b>Antrag</b></p> <p>Eine neue Bahnhaltstelle im Rietli begrüssen wir.</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Um die Klimaziele zu erreichen, sind diese Ausbauten beim ÖV-Angebot zwingend.</p>	<p><b>Antwort des Gemeinderates</b></p> <p>Keine weiteren Bemerkungen.</p>
299	<p><b>Antrag</b></p> <p>- Für die zu prüfende S-Bahn-Haltestelle Rietli wäre ein eigener Richtplaneintrag / Richtplanbeschluss gerechtfertigt.</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Diese erschliessungstechnisch und raumplanerisch wichtige Massnahme verliert sich im allgemeinen Beschluss zu Busnetz und Bahnnetz.</p>	<p><b>Antwort des Gemeinderates</b></p> <p>Der Gemeinderat wird für die Bahnhaltstelle im Rietli einen eigenen Richtplanbeschluss aufnehmen.</p>



328 **Antrag**

Es sollte eine Busverbindung nach Tübach verlängert werden.

**Begründung**

Das Anliegen wird offenbar schon lange diskutiert. Warum ist es im Richtplan nicht erwähnt? In Tübach gäbe es Umsteigemöglichkeiten nach Mörschwil, Steinach, Obersteinach, Horn.

**Antwort des Gemeinderates**

Das Buskonzept 2022 sieht die Wiedereinführung einer Buslinie zwischen Rorschach und Tübach vor. Eine solche bestand bereits einmal, musste aber auf das Fahrplanjahr 2014 aufgehoben werden, weil sie kaum benutzt wurde. Der Gemeinderat zweifelt daran, ob sich die Nachfrage in der Zwischenzeit stark verändert hat. Die Erfahrungen ab 2022 werden es zeigen.

### V2.1.2 Busverbindung mit Haltestelle prüfen

Richtplantext

147 **Antrag**

kein Antrag

**Begründung**

Die Massnahme wird unterstützt

### 211 **Antrag**

Anpassung Führung Seebus

#### **Begründung**

Unserer Meinung nach muss die Führung des Seebusses noch einmal dringend überdacht werden. Sehr viele Kinder aus dem Wohnquartier zwischen St.Gallerstrasse / Rietbergstrasse / Seeheimstrasse und Seestrasse sind auf der Strasse unterwegs, immer wieder kommt es zu Engpässen und unübersichtlichen Situationen. Gleichzeitig sehen wir nur sehr wenige Leute im Bus sitzen. Uns stellt sich täglich die Frage der Verhältnismässigkeit - zumal eine Führung über die Seestrasse unserer Meinung nach viele Vorteile hätte. Wir wissen, dass dieses Thema bereits zu vielen Diskussionen geführt hat. Nichtsdestotrotz ist es unserer Meinung nach höchste Zeit, hier im Zug der Ortsplanung das Busprojekt noch einmal zu überdenken. Wir schlagen diese Massnahme vor: - Seebus führt über die Rietbergstrasse direkt über die Seestrasse nach Rorschach. Die Leute wollen an den See. Der Bus kann die Menschen direkt an den See bringen.

### **Antwort des Gemeinderates**

Die Seestrasse ist für eine Buslinie wenig geeignet, weil sie nur einseitig bebaut ist. In Fahrtrichtung Goldach wären auf Goldacher Gemeindegebiet keine Haltestellen möglich, da seeseitig kein Trottoir angegliedert ist. Ein Bus muss dort fahren, wo die Leute wohnen. Deshalb ist für die Erschliessung des nördlichen Dorfteils mit dem öffentlichen Verkehr die Sonnenhaldenstrasse die sinnvollste Variante. Diese ist deshalb auch im Konzept 2022 als Buslinie vorgesehen.

## V 3 Langsamverkehr

### Richtplangentext

### 327 **Antrag**

Wir begrüssen die Ziele für den Fussgänger- und Veloverkehr sehr. Als zusätzliches Ziel würden wir genügend sichere Veloabstellplätze bei den Haltestellen des ÖV vorschlagen.

#### **Begründung**

Die Verbindung Velo - ÖV spielt eine wichtige Rolle zur Entlastung des Strassenverkehrs.

### **Antwort des Gemeinderates**

Veloabstellplätze bei den Haltestellen sind im Buskonzept enthalten. Die Umsetzung ist ein ständiger Prozess.

### V3.1 Langsamverkehr sichern und attraktiv gestalten

Richtplantext

#### 19 Antrag

Die Förderung des Langsamverkehrs ist zu begrüßen. Eine weitere Zielsetzung in der Ortsplanung wäre für mich die Förderung der Anbindung an das lokale, regionale oder nationale Velowegnetz, welches hauptsächlich über getrennte Velowege (frei vom Autoverkehr) erfolgen soll.

#### Begründung

Die Förderung des Langsamverkehrs ist zu begrüßen. Sichere Fussgänger- und Velowege sind für die Bevölkerung sehr wichtig und werden wieder vermehrt genutzt. Als passionierter Velofahrer erlebe ich die heutige Situation noch an vielen Stellen in der Gemeinde als suboptimal. Der Anschluss an das regionale Veloroutennetz ist entwicklungsfähig. Insbesondere die Ausfallstrassen Richtung Thurgau führen über viel befahrene Strassen, welche über keine Velostreifen oder separate Fahrstreifen verfügen. Aufgefallen ist mir, dass selbst bei der Neugestaltung der Tübacherstrasse keine Verbesserung für die Velofahrer erfolgt ist. Dies sollte eigentlich gemässe den Zielen der Ortsplanung nicht mehr vorkommen. Auf jeden Fall freue ich mich über jeden Meter Fuss- und Veloweg oder Velostreifen, der diese besonders ökologische Fortbewegung attraktiver und sicherer macht. Eine weitere Zielsetzung in der Ortsplanung wäre für mich die Förderung der Anbindung an das lokale, regionale oder nationale Velowegnetz, welches hauptsächlich über getrennte Velowege (frei vom Autoverkehr) erfolgen soll.

#### Antwort des Gemeinderates

Der Gemeinderat richtet sich bei der Förderung des Langsamverkehrs nach dem regionalen Konzept für das Fuss- und Velowegnetz. Die überregionalen Veloverbindungen werden bedarfsgerecht in den kommunalen Richtplan übernommen.

163 **Antrag**

Langsamverkehrsverbindung über den Bleicheweg überdenken

**Begründung**

Wir haben mit der Eduard Stürm Immobilien AG Interesse, bei der Arealentwicklung Seestrasse involviert zu sein. Bitte wie besprochen dem zuständigen Kontakt bei der Stadt St. Gallen mitteilen.

Bzgl. Langsamverkehrs-Verbindung über den Bleicheweg haben wir Bedenken. Die eingezeichnete Verbindung durchschneidet unser Betriebsgrundstück etwa in der Mitte. Schon heute gibt es gefährliche Situationen mit unseren Staplern und LKWs. Der Verkehr von Fussgängern und Velos über das Industriegelände sollte in Zukunft nicht ausgeweitet, sondern besser reduziert werden.

Besser wäre eine geradlinigere Verbindung für den Langsamverkehr von der BMX-Bahn entlang der Amcor, dem Gewerbezentrum Rietli und entlang unserer Grenze über das Grundstück Wasserwerk. Diese würde auch das Areal Seestrasse und die geplante Fussgänger Überführung besser anbinden.

Der Verlauf des Bleichewegs um das Haus Bleicheweg 5 ist sehr unübersichtlich und gefährlich, Mehrverkehr sollte vermieden werden.

Der eingezeichnete Verlauf der Langsamverkehrsverbindung führt über unseren privaten Bahnübergang. Zu prüfen ist, ob eine Anbindung unseres Areals an die Langrütistrasse machbar ist. Über die neue Strasse im Gebiet Thannacker wäre dann eine direktere Zufahrt für LKWs von der Autobahn - ohne Rietberstrasse und Seestrasse - möglich.

**Antwort des Gemeinderates**

Die Überlegungen können in die künftige Arealentwicklung miteinbezogen werden. Eine Anpassung der Wegführung im Zuge einer Arealentwicklung ist denkbar. Eine vorgängige Anpassung der Wegführung wird seitens Gemeinde nicht angestrebt.

179 **Antrag**

Ziele Ergänzen: Das Langsamverkehrskonzept der drei Gemeinden soll umgesetzt werden.

**Begründung**

Nur attraktive Verbindungen können das Umsteigen im Alltag fördern. Die Signalisation muss regional zusammenpassen.

**Antwort des Gemeinderates**

Es ist auch im Sinne des Gemeinderates, dass das regionale Konzept für das Fuss- und Velowegnetz schrittweise umgesetzt wird. Die entsprechende Zielsetzung wird deshalb aufgenommen.

**V3.1.1 Neue Fuss- und Velowegverbindung**

Richtplantext

144 **Antrag**

Veloweg Blumenfeldstrasse

**Begründung**

Auf den Plänen eingezeichnet gibt es auch einen Veloweg an der Blumenfeldstrasse. Dieser ist nicht nötig, wegen dem neuen Veloweg entlang dem Bahngleise. Ausserdem müssten ihm all die alten Bäume weichen, die für die Gesundheit so wichtig sind. Wir Anwohner an der Klosterstrasse sind schon genug gestraft mit der sich immer weiter ausbreitenden Industrie. Falls die Blumenfeldstrasse in Zukunft weiter verbreitet werden sollte, muss zwingend auf der Seite der Industrie eine Lösung gefunden werden (und nicht etwa entlang diesem neu geplanten Veloweg). Andernfalls geht das wieder auf Kosten von unserem Privateigentum, und vor allem den darauf in Jahrzehnten gewachsenen Bäumen.

**Antwort des Gemeinderates**

Der Fuss- und Radweg entlang der Blumenfeldstrasse steht im Zusammenhang mit dem neuen Autobahnanschluss bzw. mit der Kantonsstrasse zum See. Es wird dannzumal weitere öffentliche Verfahren geben mit der Möglichkeit, sich dazu zu äussern.

311 **Antrag**

Nicht erwähnt sind die Planung überregionaler Velo-Schnellverbindungen, die lückenlos in Gemeindevelowegnetz eingebunden werden sollen.

**Begründung**

Das wäre mit der kantonalen Radwegplanung zu koordinieren.

**Antwort des Gemeinderates**

Der Gemeinderat richtet sich bei der Förderung des Langsamverkehrs nach dem regionalen Konzept für das Fuss- und Velowegnetz. Die überregionalen Veloverbindungen werden bedarfsgerecht in den kommunalen Richtplan übernommen.

### V3.1.2 Gefahrenstelle Fussgänger / Velofahrer

Richtplantext

326 **Antrag**

Die identifizierten Gefahrenstellen sollen sehr kurzfristig eliminiert werden. Wenn möglich auch mit provisorischen Massnahmen. Es soll auch geprüft werden, wie Unterbrüche bei den Radstreifen, z.B. bei Engstellen oder Kreuzungen kurzfristig verbessert werden können.

**Begründung**

Sicherheit hat Priorität.

**Antwort des Gemeinderates**

Die Massnahmen sind als kurzfristig terminiert. Es dürfte in einigen Fällen aber schwierig werden, die Gefahrenstellen vollständig zu entschärfen.

## L1.1 Siedlung gestalten und Grünräume aufwerten

Richtplantext

### 20 Antrag

Die Aussage zur Sicherung der wertvollen landschaftlichen Räume steht im Widerspruch zur langfristigen Planung der Siedlungsentwicklung, Flächen sollen geschützt werden

#### Begründung

Dieses Kapitel der Ortsplanung liegt mir besonders am Herzen. Wie eingangs erwähnt, habe ich persönlich die Entwicklung von einer eher landwirtschaftlich geprägten Gemeinde mit etlichen aktiven Landwirtschaftsbetrieben hin zu einer starken Siedlungserweiterung und einem Rückgang der Landwirtschaftsflächen und –Betriebe erlebt. Deshalb begrüsse ich die in der Ausgangslage zum Kapitel L1.1 festgehaltenen Aussagen zu wertvollen landschaftlichen Räumen, welche ein spezifisches Merkmal der Gemeinde sind und bleiben sollen bzw. nachhaltig gesichert werden sollen. Diese Aussagen stehen für mich jedoch in einem Widerspruch zu den langfristigen Plänen der Siedlungsentwicklung, wie sie im Kapitel S3.1 dargelegt werden. In den vielen und heftigen Diskussionen um den Autobahnanschluss Witen wurde von der Gegnerschaft befürchtet, dass dieser Anschluss zu einem starken Druck auf die Überbauung der Flächen rechts und links dieser neuen Achse führen wird. Genau dies wird nun in der Ortsplanung unterstrichen. Gegen diese Planungselemente wende ich mich dezidiert. Diese Flächen sollen, wie es in der Ausgangslage zu L1.1 beschrieben ist, vor Überbauung geschützt werden. Wie ich weiter unten ausführen werde, sollen diese Flächen Teil eines grünen Bandes werden, welches sowohl die landwirtschaftliche Nutzung ermöglicht als auch für ökologisch wertvolle Gestaltungselemente genutzt werden kann. Es sind die einzigen Grünflächen, welche noch bis zur Sulzstrasse reichen und in Ortsnähe eine grössere, unbebaute Fläche bilden. Die nördlich der Sulzstrasse geplanten Erweiterungen der Industriegebiete und des Siedlungsgebietes Frohheim sind genug Landverschleiss und sollen nicht noch südlich der Sulzstrasse fortgesetzt werden.

### Antwort des Gemeinderates

Die laufende Ortsplanungsrevision sieht keine Neueinzonungen vor. Die unter S3.1.3 bezeichneten Gebiete sind langfristige Entwicklungsmöglichkeiten, für welche dannzumal wieder die öffentliche Diskussion zu führen ist. Die Schutzverordnung bezeichnet die Grünflächen, welche einen besonderen Schutz geniessen. Die Schutzverordnung wird zusammen mit der Rahmennutzungsplanung nochmals öffentlich aufgelegt.

164 **Antrag**

Friedhof aufwerten

**Begründung**

Der Friedhof, angrenzend an den historischen Kern des Dorfes, soll aufgewertet werden, damit der Aufenthalt der Besuchenden vor Lärm geschützt ist und Raum für Begegnung bietet. Ein niederschwelliger Begegnungsort ist wünschenswert. Auch für vermehrt auf dem Friedhof stattfindende Abdankungen ist der Lärmschutz wichtig. Wir wünschen darum einen Raum, der für alle Religionen stimmig ist. Denn die Katholische Kirche hat als einzige die Möglichkeit auf eigene Räume auszuweichen.

**Antwort des Gemeinderates**

Bezüglich des Lärmschutzes sind beim Friedhof keine besonderen Massnahmen vorgesehen, zumal auch die Züge immer leiser werden. Beim Aufbahrungsgebäude steht eine grosszügige überdachte Fläche zur Verfügung. Es ist nicht geplant, weitere Infrastruktur zu bauen. Diesbezüglich wäre eine Abmachung mit der kath. Kirchgemeinde anzustreben (Mitbenutzung der Pauluskapelle).

### L1.1.1 Frei- und Grünraum im Siedlungsgebiet

Richtplangentext

178 **Antrag**

kein Antrag

**Begründung**

Wir sind einverstanden, dass der Frei- und Grünraum gesichert, gepflegt und verbessert wird. Ebenso sind die Aussichtspunkte zu erhalten und die Biodiversität zu pflegen. Die Vielfalt unserer Pflanzenwelt ist zu erhalten.



### L1.1.7 Frei- und Grünraumgestaltung / Biodiversität Richtplanteil

#### 21 **Antrag**

- Grünes Band für Goldach

#### **Begründung**

Es wird lobenswerterweise die Notwendigkeit der Vernetzung von Grünflächen erkannt, welche für die Flora und Fauna essentiell sind. Es ist leider heute so, dass es verschiedene Massnahmen zur Erhöhung der biodiversifizierten Flächen gibt, welche aber, Inseln gleich, in dicht besiedelten oder intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen isoliert bleiben. Nur eine gute Vernetzung von ökologisch wertvollen Naturflächen bringt eine tatsächliche Verbesserung im Schutz bedrohter Tier- und Pflanzenarten. Deshalb soll es in der Ortsplanung eine diesbezügliche Massnahme geben, die als «Grünes Band» bezeichnet wird. Es gibt entlang den Gewässern (Goldach, Dorfbach) bereits bestehende Bänder, welche einigermassen intakte Wald- und Wiesengebiete miteinander verbindet. Diese Bänder sind aber immer wieder bedroht, unterbrochen und zu schmal ausgelegt, um einen genügend grossen, zusammenhängenden und damit wertvollen Lebensraum zu bieten. Es soll unter dem Titel «Grünes Band» für Goldach ein nachhaltiges Konzept entwickelt werden, welches diese vorhandenen Inseln zusammenschliesst. Namentlich sind dies: - Naturgebiete entlang der Goldach schützen und durchgängig ausweiten als Schutzgebiet. Wo immer möglich soll das Band verbreitert und durch Wald, Hecken und offene, nicht intensiv genutzte Wiesenflächen einen wertvollen Lebensraum für Flora und Fauna ergeben. - Entlang der Goldach sind Renaturierungsmassnahmen zu entwerfen, welche die Goldach als natürlichen, nicht verbauten Lebensraum aufwerten - Das geplante Naturgebiet Thannacker mit dem grünen Band der Goldach nachhaltig verbinden, damit für die Tierwelt eine genügen breite Brücke für den Austausch entsteht - Naturgebiete entlang des Dorfbaches schützen und soweit als möglich auch mitten in den dichten Siedlungsstrukturen ausweiten - Naturgebiete im den Bereichen links und rechts des geplanten Autobahnanschlusses Witen vom der Autobahn über Hohrain bis zur Sulzstrasse als ökologische Schutzgebiete definieren und einer gemischt landwirtschaftlichen Nutzung als auch von Schutzzonen ohne landwirtschaftliche Nutzung zuweisen - Die Autobahn ist für die Tierwelt eine unüberwindbare Barriere. Einen natürlichen Durchlass findet die Natur lediglich unter dem Autobahnviadukt. Die Wald- und Grüengebiete nördlich der Autobahn sollen entlang der Autobahn mit den Naturgebieten südlich der Autobahn zusammengeschlossen werden. Entlang der Autobahn sollen längerfristig Grünzonen aufgebaut werden, welche nicht landwirtschaftlich genutzt sind und den Austausch der Tier- und Pflanzenwelt beidseits der Autobahn ermöglichen. Diese Anliegen bzw. Zielsetzungen korrelieren auch mit den in der Ausgangslage zu L2.1 erwähnten Grundsätzen «Die Revision der Ortsplanung soll die Renaturierung von Kleinstgewässern vorantreiben, da naturnahe Wasserläufe eine Vernetzungsachse für wassergebundene Organismen, wie auch für andere Tierarten, die entlang von Strukturen wandern, bilden». Bei der Erarbeitung von solchen Konzepten sind die Nachbargemeinden Tübach und Rorschacherberg miteinzubeziehen, da sie teilweise an die Gewässerläufe bzw. Grünflächen grenzen.

#### **Antwort des Gemeinderates**

In der Gesamtausscheidung des Gewässerraums wird die ökologische Aufwertung behandelt. Die Gesamt-Gewässerraumausscheidung ist in Erarbeitung. Sie untersteht ebenfalls der Mitwirkungspflicht. Die Natur- und Landschaftsschutzgebiete sind mit der Schutzverordnung abgehandelt. Die Schutzverordnung wird ein zweites Mal öffentlich aufgelegt.

291 **Antrag**

Anmerkung

**Begründung**

Vielleicht wäre es möglich, der Bevölkerung aktiv Beratung, Unterstützung, Tipps, Anreize zur Förderung von Biodiversität in ihren Gärten anzubieten. Als Vorbildfunktion gemeindeeigene, geeignete Freiflächen, auch sehr klein strukturierte z.B. konsequent als Bienenweiden nutzen; grössere mit Hecken etc. bestocken.

**Antwort des Gemeinderates**

Es ist im neuen Baureglement ein neuer Artikel vorgesehen, welcher die Förderung der Biodiversität beinhaltet.

**L2.2.1 Naturgefahren**

Richtplantext

180 **Antrag**

Auch die Gefahrenzonen sollen im Zonenplan eingetragen werden.

**Begründung**

Allfällige Besitzer müssen wissen, ob ihre Parzelle eine Gefahr beinhaltet.

**Antwort des Gemeinderates**

Naturgefahrenkarte ist jederzeit online einsehbar. im Kanton St. Gallen sind Naturgefahren kein Thema für den Zonenplan.

### L2.2.2 Umsetzung Massnahmenkonzept Naturgefahren

Richtplantext

#### 199 Antrag

im Gebiet Auen/Sangen auf eine Retention zu verzichten

#### Begründung

Der Richtplanbeschluss i.2.2.2 sieht an verschiedenen Orten Massnahmen zur Naturgefahrenprävention vor. Als Massnahme A Dorfbach ist eine Retention auf Grundstück Nr. 571 im Gebiet Auen/Sangen geplant. Beim grössten Teil des für die Retention vorgesehenen Gebietes handelt es sich um eine Fruchtfolgefläche. Vor Jahren hat die Ortsgemeinde der Politischen Gemeinde gegenüber die Absicht geäussert, dieses Gebiet mit geeignetem Aushubmaterial vom geplanten Autobahnanschluss aufzuwerten. Mit dieser Aufschüttung konnte eine ebene und für landwirtschaftliche Nutzung besser geeignete Kulturfläche entstehen. Nachdem der Autobahnzubringer erst in einigen Jahren realisiert wird, soll auf Grundstück Nr. 571 Aushubmaterial von der Überbauung Mühlegut verwendet werden. Mit dieser Massnahme konnte im Zusammenhang mit dem Bau des Autobahnanschlusses wegfallende Fruchtfolgefläche kompensiert werden.

#### Antwort des Gemeinderates

Die Massnahme soll vorläufig im Richtplan belassen werden. Dieser kann kurzfristig geändert werden, sobald Klarheit herrscht bezüglich dem Dorfbach. Der Eintrag ist nicht grundeigentümergebunden.

### L3.2 Fruchtfolgeflächen

Richtplantext

181 **Antrag**

Ziele ergänzen: Sollte das nicht möglich sein, sind sie an anderer Stelle vor der Einzonung zu ersetzen.

**Begründung**

Es soll nicht nur weitgehend Ersatz sondern zwingend festgelegt werden.

**Antwort des Gemeinderates**

Für Fruchtfolgeflächen gibt es gesetzliche Regelungen, welche bereits sehr restriktiv sind. Die Gemeinden haben diesbezüglich keine Kompetenzen.

### I1.1.1 Goldachpark

Richtplantext

182 **Antrag**

kein Antrag

**Begründung**

Mit der Planung des Goldachparks sind wir einverstanden. Wichtig ist, dass für alle Generationen ein attraktives Angebot erstellt wird. Je mehr überbaut wird, desto wichtiger sind Naherholungsgebiete.

**Antwort des Gemeinderates**

Der Goldachpark umfasst auch fremdes Grundeigentum. Er wird auf jeden Fall als grüne Fläche erhalten bleiben. Ziel ist es, das Gebiet mit dem umgeleiteten, offen geführten Katzenbächli und mit neuen Fusswegen aufzuwerten. Der Gemeinderat strebt zudem eine direkte Fusswegverbindung zum Naherholungsgebiet Kellen an.

### 11.1.2 Option Gemeindesaal

Richtplantext

183 **Antrag**

kann gestrichen werden

**Begründung**

regionale Überlegungen sind wichtiger

**Antwort des Gemeinderates**

Ob Goldach einen eigenen Gemeindesaal braucht oder wünscht, soll dereinst die Bevölkerung entscheiden.

### Allgemeine Rückmeldung zum Richtplantext

Allgemeine Rückmeldung zum Richtplantext

203 **Antrag**

Praktische Ausgestaltung letzten Endes entscheidend

**Begründung**

Die Richtplanung als solche ist abstrakt und entscheidend wird letztlich sein, wie die einzelnen Ziele konkret umgesetzt werden. Es bleiben beim jetzigen Stand durchaus Fragen offen, wie beispielsweise die obenerwähnte Gestaltung des Kronenkreisels oder der St. Gallerstrasse, und die FDP erwartet hier zum gegebenen Zeitpunkt sinnvolle Konzepte mit Augenmass, welche sich an den Bedürfnissen der Bevölkerung orientieren. Für konkrete Projekte ist die Zeit im jetzigen Planungsstand aber noch nicht reif, und dem Gemeinderat ist Gelegenheit zu geben, die entsprechenden Pläne zu konkretisieren und der Bevölkerung umsetzbare und nutzenstiftende Vorschläge zu präsentieren. Auf die Ausarbeitungen und die Diskussionsführung zu den konkreten Projekten freut sich der Vorstand der FDP Ortspartei Goldach und bietet gleichzeitig seine Mitarbeit und Unterstützung an.

287 **Antrag**

Dank

**Begründung**

Vielen herzlichen Dank, dass uns diese Art der Mitwirkung möglich gemacht worden ist.

---

426 **Antrag**

siehe unten

**Begründung**

Die Broschüre zur Ortsplanung ist sehr informativ und gut gemacht !

**Karte**

Richtplan

143 **Antrag**

Kartenabschnitt 3.2.3 und 3.2.4

**Begründung**

Es braucht keinen Velotunnel unter dem Knoten Gärtnerweg (Kartenabschnitt 3.2.3 und 3.2.4), da ja wie kürzlich in der Zeitung angekündigt der Künzlerpass geschlossen werden soll und ein neuer Veloweg dem Bahngeleis entlang entsteht. Es braucht keinen Schleichweg durch diese Strassen.

**Antwort des Gemeinderates**

Das Anliegen bezieht sich auf Vorhaben im Zusammenhang mit dem Autobahnanschluss bzw. der Kantonsstrasse zum See. Es wird dazu weitere Verfahren mit öffentlicher Mitwirkung und eine öffentliche Auflage geben.

145 **Antrag**

Kartenabschnitt 3.2.1

**Begründung**

Die Sulz -/Goldacherstrasse ist die Hauptstrasse und neue Strassen sollten direkt an diese angeschlossen werden und nicht über einen Umweg bei uns. Die Öffnung der Klosterstrasse für den Durchgangsverkehr (Kartenabschnitte 3.2.1. bis 3.2.6) ist nicht in unserem Sinn und auch nicht die bestmögliche Lösung. Gegenwärtig ist die Klosterstrasse auf diesem Abschnitt ein offizieller Veloweg. Wir wollen unseren privaten Weg, unser Eigentum, die Klosterstrasse, behalten. Es gibt ein Fahrverbot, und der Weg entspricht einer reinen Zubringerstrasse, so wie es in Goldach heute viele gibt, bei den meisten Überbauungen. Eher wäre es wünschenswert, dass der Verkehr dort kontrolliert wird und Nicht-Berechtigte weggewiesen, bzw. gebüsst werden.

**Antwort des Gemeinderates**

Das Anliegen bezieht sich auf Vorhaben im Zusammenhang mit dem Autobahnanschluss bzw. der Kantonsstrasse zum See. Es wird dazu weitere Verfahren mit öffentlicher Mitwirkung und eine öffentliche Auflage geben.

156 **Antrag**

Richtplankarte

**Begründung**

- Die zwei Gebiete «Neubaupotenzial mit zu definierender Nutzung» Seegarten und Rietli sind in der Darstellung auf die effektiven bzw. potenziellen Entwicklungsbereiche zu vergrössern.
  - Seegarten: nordwestseitig bis an Parkplatz bzw. Umrandung «Interventionsgebiet Siedlungsstrategie»;
  - Rietli: südwestseitig ebenfalls bis an Umrandung «Interventionsgebiet Siedlungsstrategie». Zumind. für den hinterliegenden Teil im Gebiet «Rietli» ist die Zuteilung zum «Neubaupotenzial Mischnutzung» treffender, daher wird diese Zuteilung beantragt.
- Das «kantonale Wirtschaftsförderungsgebiet» (Zwischenergebnis) umfasst richtigerweise das Gebiet Seegarten nicht (mehr). Wir gehen davon aus, dass die Differenz zum kantonalen Richtplan auf kantonaler Stufe bereinigt wird bzw. die Gemeinde Goldach bei nächster Gelegenheit eine entsprechende Richtplananpassung beantragt.
- Für die geplante S-Bahn-Haltestelle Rietli wäre ein Planeintrag gerechtfertigt. Oder ist der nicht näher definierte Eintrag «V2.1» gemeint? (Lage zu Konzeptplanen abweichend).

**Antwort des Gemeinderates**

Die Abgrenzung des Gebietes ist auf die Entwicklungsabsichten des Schwimmbadparkplatzes abgestimmt. Die Perimeter des Interventionsgebietes und des Gebietes Neubaupotenzial mit zu definierender Nutzung werden aufeinander abgeglichen. Der Perimeter des Gebietes Neubaupotenzial mit zu definierender Nutzung im Gebiet Rietli wird auf den Perimeter des Interventionsgebietes erweitert. Die Gemeinde wird sich für die Entlassung des Gebietes Seegarten als wirtschaftliches Schwerpunktgebiet einsetzen. Ein zusätzlicher Richtplanbeschluss für die Haltestelle Rietli wird aufgenommen.

---

216 **Antrag**

Symbol Bushaltestelle und Parkplatz an der Mühlegutstrasse verschieben

**Begründung**

Die Lagen von Bushaltestelle und Parkplatz sind an die aktuell geplanten Lagen zu verschieben.

**Antwort des Gemeinderates**

Die beiden Symbole werden angepasst.



272 **Antrag**

von einer zusätzlichen SBB Haltestelle ist abzusehen. Die Erschliessung des Industriegebiets mit dem ÖV kann viel einfacher mit einer Buslinie erreicht werden.

**Begründung**

Der Bau einer zusätzlichen Haltestelle ist mit hohen Kosten verbunden. Die Seelinie ist sehr umständlich an die grösseren Linien wie St. Gallen angeschlossen, wodurch viele potenzielle Passagiere abgeschreckt werden würden.

**Antwort des Gemeinderates**

Die Möglichkeit einer Bahnhaltstelle soll weiterhin als planerische Absicht aufrecht erhalten bleiben. Eine Umsetzbarkeit ist in nachfolgenden Planungen zu prüfen. Ebenso sollen die weiteren Möglichkeiten von Angebotsverbesserungen im Busliniennetz geprüft werden.

---

273 **Antrag**

Sollte das Gebiet überbaut werden, sollte als Referenz der Baustil und die Höhen der Tellstrasse herbeigezogen werden.

**Begründung**

Verdichtetes Bauen sollte nicht bedeuten, das Grundstück möglichst vollständig mit einem Klotz zu füllen, sondern mehr Personen pro Bodenfläche eine Behausung zu geben. Dieses Ziel wird mit dem Baustil der Kleestrasse weit verfehlt, es Wohnen immer noch gleich viele Personen pro Haus, die Häuser sind aber deutlich grösser als in Quartieren wie der Tellstrasse. Höhere Häuser bieten eine Sicht auf den See. Dass wir aber in Goldach ganz viel mehr zu bieten haben als immer nur den See, das wird allgemein vernachlässigt. Das empfinde ich als sehr schade...!

**Antwort des Gemeinderates**

Für Überbauungen gilt die Regelbauweise, sofern kein Sondernutzungsplan erlassen wird. Generell ist es aber die Absicht des Gesetzgebers, bestehende Bauzonen verdichtet zu überbauen. Das Schweizer Stimmvolk hat diese Vorgabe mit der Zustimmung zum Raumplanungsgesetz gutgeheissen.

274 **Antrag**

In einem Siedlungsgebiet wie Goldach darf es durchaus auch freie und landwirtschaftlich genutzte Flächen geben. Von einer flächendeckenden Überbauung ist auch aus ökologischer Sicht abzuraten.

**Begründung**

Eine Gemeinde muss nicht immer Wachsen! Es geht uns allen ziemlich gut, Goldach ist ein ruhiges Dorf mit gutem Anschluss zu Städten wie St. Gallen und Rorschach. Immer mehr Leute anzuziehen heisst auch immer mehr Verkehr und damit wieder eine Überlastung der Strassen. Verdichtetes Bauen sollte sich in erster Linie darauf beziehen, dass abgerissene Häuser im Inneren des Dorfes durch Mehrfamilienhäuser ersetzt werden.

**Antwort des Gemeinderates**

In der laufenden Ortsplanung sind keine Neueinzonungen vorgesehen. Bei bestehenden Bauzonen hat der Grundeigentümer ein Recht darauf, sein Grundstück zu überbauen.

---

275 **Antrag**

Eine Hotelnutzung nützt der lokalen Bevölkerung nichts. Es ist eine Extensive Nutzung als einfache Grünfläche oder eine lockere Bebauung mit Einfamilienhäusern anzustreben. Bei einer Bebauung sollte der regionale Stil (Giebeldach, Obstbäume in den Gärten) beibehalten werden.

**Begründung**

In Horn und Rorschach stehen bereits Hotelanlagen am See, weitere derartige Pläne wurden mangels Nachfrage von Hotelgästen bereits in Rorschach nicht umgesetzt. Das Schweizer Ufer des Bodensees war noch nie ein übermässig beliebter Ferienort für auswärtige Gäste und das wird sich durch ein neues Hotel sicher nicht ändern.

**Antwort des Gemeinderates**

Die genaue Nutzung und Entwicklungen des Gebietes ist in nachfolgenden Planungen noch zu definieren.

276 **Antrag**

Der Kronenkreisel ist ein markantes Symbol in Goldach, womit sich viele Bürger identifizieren können. Eine Umgestaltung in Wohnnutzung sollte ohne Veränderung des bestehenden Kreisels möglich sein.

**Begründung**

Es gibt genügend Flächen rund um den Kronenkreisel, welche eine wohnbauliche Nutzung ermöglichen würden. Es könnte zum Beispiel ein Teil der Fläche des Autoverkaufs durch ein Wohnhaus ersetzt werden. Um nötigenfalls eine Verkehrsberuhigung zu erreichen, sollte auf optische Verengungen gesetzt werden. Diese können auch kurzfristig und nach Bedarf relativ schnell umgesetzt werden, wohingegen eine bauliche Veränderung viel Zeit und Geld beansprucht und nicht nach Bedarf kurzfristig verändert werden kann.

**Antwort des Gemeinderates**

Die Umgestaltung des Kronenkreisels und die Entwicklung eines urbanen Quartiers in diesem Bereich sind Bestandteil des Betriebs- und Gestaltungskonzepts BKG St. Gallerstrasse und werden in der Bevölkerung kontrovers diskutiert. Die weitere Bearbeitung muss darauf Rücksicht nehmen. Es braucht die öffentliche Diskussion zu diesem Thema.

---

277 **Antrag**

Ein Tunnelportal wo man direkt beim rausfahren die schöne Aussicht geniessen kann??? Bitte... Was soll das?! Der Autobahnanschluss sollte (wenn überhaupt) bis zum Industriegebiet der Frisco unterirdisch verlaufen.

**Begründung**

Durch einen unterirdischen Autobahnanschluss bleibt das gesamte Gebiet erhalten, und kann als attraktiver Wohnraum bebaut werden. Dabei ist zu bedenken, dass sich Wohnraum unmittelbar neben einer Lärmquelle deutlich schlechter verkaufen lässt als wenn keine Autobahn sichtbar ist. Ausserdem sollte ein gewissenhafter Autofahrer auf die Strasse schauen, und nicht mit Blick auf den See einen Unfall bauen. Eine Hochleistungsstrasse und deren Zubringer unterirdisch zu gestalten ist Schweizweit bei verschiedenen Bauvorhaben von Bedeutung.

**Antwort des Gemeinderates**

Der Gemeinderat hätte einen längeren Tunnel ebenfalls bevorzugt. Die Abklärungen haben aber ergeben, dass er sich wegen der Steigungsverhältnisse nicht realisieren lässt. Der geplante Tunnel reizt den Spielraum betr. Steigung bereits vollständig aus. Ein Tunnel von unterhalb der Sulzstrasse müsste die Steigung durch Mehrlänge (z. B. durch eine grosse, unterirdische Schlaufe) kompensieren. Das lässt sich allerdings nicht finanzieren.

278 **Antrag**

Der Bau eines Hochregallagers für Jollen ist nicht praktikabel umsetzbar.

**Begründung**

Jollen auf diesem Platz stehen mit gestelltem Mast und werden in der Saison meist rege benutzt. Dadurch sind diese Boote fünf bis sieben Meter hoch und können folglich nicht gestapelt werden. Das Verstauen auf mehreren Ebenen müsste aufgrund des Gewichts der Jollen mittels sehr aufwändigen und teuren Hebebühnen bewerkstelligt werden. Für die spontane Benutzung der Boote ist so ein System nicht geeignet. Praktikable alternativen im Bereich Jollenplatz gibt es nicht.

**Antwort des Gemeinderates**

Ein Hochregallager für Jollen ist als Möglichkeit in der regionalen Seeuferplanung enthalten. Diese Planung ist zwar eine der Grundlagen der Ortsplanung, jedoch kein direkter Bestandteil. Die Umsetzbarkeit ist im Rahmen der Arealentwicklung zu prüfen.

279 **Antrag**

Unter-/Überführung wäre zwar nicht schlecht, nötig ist sie aber nicht. Der Platz ist so beschränkt, dass wohl keine sinnvolle Anlage zu erstellen ist.

**Begründung**

Es gibt bereits eine Unterführung in Rorschach, dazu kommt der Bahnübergang. Eine Überführung könnte kaum Rollstuhl und Velotauglich sein.

**Antwort des Gemeinderates**

Eine Überführung wirkt angenehmer und sicherer als eine Unterführung unter Seespiegelniveau. Die ortsbauliche Einpassung sowie eine behinderten- und velogerechte Umsetzung gilt es sicherzustellen.

280 **Antrag**

Einen Pier zu bauen ist absolut sinnlos. Zusätzlich wird damit nur ein überregionaler Seetourismus gefördert, welcher viel Verkehr generiert. Einen Kursschiffanleger zu bauen würde hohe Kosten verursachen (damit das Kursschiff überhaupt anlegt) und der lokalen Bevölkerung nichts nützen.

**Begründung**

Die Bürger der Gemeinde Goldach wissen, wo sich der See befindet und wie man dorthin kommt. Spaziergänger und Velotouristen, welche dem See entlanggehen, können das bereits jetzt tun. Es sind ausserdem bereits genügend Möglichkeiten zum Verweilen gegeben, z.B. die grosse Wiese entlang dem Hafen Rietli.

**Antwort des Gemeinderates**

Es ist nicht das Ziel des Gemeinderates, eine Anlegestelle für Kursschiffe zu realisieren. Verschiedene Seegemeinden verfügen bereits über einen Pier. Diese Beispiele zeigen, dass dort vielfältige Nutzungen stattfinden und sie sich grosser Beliebtheit erfreuen. Die Anlage soll das Seeufer zusätzlich aufwerten. Ob sie sich allerdings realisieren lässt, müssten zusätzliche Abklärungen erst zeigen.

281 **Antrag**

Verkehrsberuhigungsmassnahmen sind sehr suboptimal durchgeführt

**Begründung**

Früher konnte man normal die Blumenstrasse befahren. Heute muss ständig angehalten werden, weil Kreuzen nicht mehr möglich ist wie vor dem Umbau.

**Antwort des Gemeinderates**

Die Gestaltung der Blumenstrasse zielt bewusst darauf ab, keinen zusätzlichen Verkehr anzuziehen. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass entlang der Strasse schon vor der Neugestaltung immer Fahrzeuge parkiert haben, die ein Kreuzen verunmöglichten. Das scheint aber besser akzeptiert zu sein als ein künstliches Hindernis.

---

282 **Antrag**

Normalen Verkehrsfluss zulassen wie bisher

**Begründung**

Der Umbau der Blumenstrasse ist der suboptimal wegen den zahlreichen künstlichen Hindernissen. So etwas auf keinen Fall auf der St.Gallerstrasse realisieren.

**Antwort des Gemeinderates**

Die Blumenstrasse und die St. Gallerstrasse haben unterschiedliche Funktionen. Entsprechend unterschiedlich präsentiert sich auch die bauliche Gestaltung. Die St. Gallerstrasse ist eine Hauptverkehrsachse. Diese soll erst im Zusammenhang mit dem Autobahnanschluss Witen neu gestaltet werden. Damit der neue Anschluss den grösstmöglichen Nutzen erzielt, muss der Durchfahrtswiderstand auf der St. Gallerstrasse erhöht wird. Das Betriebs- und Gestaltungskonzept zeigt mögliche Ansätze auf, die nun aber unter Einbezug der Bevölkerung weiterentwickelt werden müssen.

283 **Antrag**

Auf keinen Fall verdichtetes Bauen zulassen, so wie es heute verstanden wird. Kein Ausbau des Dachgeschosses im 4. Stock als Flachdachbaute zulassen.

**Begründung**

Mit verdichtetem Bauen steigt auch die Höhe der Bauten. Da Goldach im Zentrumsbereich über eine eher schwache Steigung verfügt, wird dadurch die Aussicht auf den See aus bestehenden Bauten stark eingeschränkt. Z.B. verdeckt der Neubau Denner (Suva) die Sicht auf den See komplett. Das soll so nicht weiter geschehen. Der Wert von bestehendem Wohneigentum wird durch die Beeinträchtigung der Aussicht stark eingeschränkt.

**Antwort des Gemeinderates**

Die gesetzlichen Möglichkeiten der Qualitätssicherung werden bei der Erarbeitung des neuen Baureglements geprüft. Es gilt jedoch der Grundsatz der neuen kantonalen Gesetzgebung, die besagt, dass die innere Struktur respektive der innere Aufbau eines Gebäudes nicht mehr vorgeschrieben werden kann. Unter Anderem kann so keine Geschossregelung mehr festgelegt werden und es können keine Vorgaben mehr gemacht werden, wie ein Dachgeschoss genutzt wird.

---

304 **Antrag**

Es ist in der Legende zu präzisieren, um welche Haltestelle es sich handelt (Bahn oder Bus).

**Begründung**

Legende unklar

**Antwort des Gemeinderates**

Die Bahn- und Bushaltestellen werden in der Planlegende grafisch differenziert.

---

305 **Antrag**

- Das Gebiet "Neubaupotenzial mit zu definierender Nutzung" im Areal Seegarten ist nordwestseitig zu vergrössern (Abstimmung auf Parkplatz bzw. Umrandung Interventionsgebiet). - Das Areal Seegarten ist richtigerweise nicht (mehr) dem kantonalen Wirtschaftsförderungsgebiet zugewiesen, was so bleiben soll. Der kantonale Richtplan soll bei nächster Gelegenheit entsprechend angepasst werden (kein wirtschaftliches Schwerpunktgebiet).

**Begründung**

- Es ist der effektive und potenzielle Entwicklungsbereich mit genügend Spielraum zu definieren, abgestimmt auf die übrigen Inhalte.

**Antwort des Gemeinderates**

Die Abgrenzung des Gebietes ist auf die Entwicklungsabsichten des Schwimmbadparkplatzes abgestimmt. Die Perimeter des Interventionsgebietes und des Gebietes Neubaupotential mit zu definierender Nutzung werden aufeinander abgeglichen. Die Gemeinde wird sich für die Entlassung des Gebietes Seegarten als wirtschaftliches Schwerpunktgebiet einsetzen.

306 **Antrag**

- Das Gebiet "Neubaupotenzial mit zu definierender Nutzung" im Areal Rietli ist westseitig zu vergrössern (Abstimmung auf Umrandung Interventionsgebiet). Oder noch treffender: Zumindest für den hinterliegenden Bereich ist die Zuteilung zum Bereich "Neubaupotenzial Mischnutzung" vorzunehmen.

**Begründung**

- Umrandungen Entwicklungsgebiete und Interventionsgebiete sollen aufeinander abgestimmt sein. - Im Areal Rietli ist zumindest der hinterliegende Teil für eine Mischnutzung geeignet und könnte so schon präzisiert werden.

**Antwort des Gemeinderates**

Der Perimeter des Gebietes Neubaupotential mit zu definierender Nutzung wird auf den Perimeter des Interventionsgebietes erweitert.

---

324 **Antrag**

Fussgängerstreifen.

**Begründung**

Strasse unübersichtlich mit Postautohaltestelle und Kurve. Autos, die von der Untereggerstrasse Richtung Dorfkern fahren, brettern sehr schnell herunter. Kinder, die diesen Weg als Schulweg nutzen, haben keine Chance, sicher die Strasse zu überqueren.

**Antwort des Gemeinderates**

Die Voraussetzungen für einen Fussgängerstreifen sind vom Kanton bzw. der Polizei vorgegeben. Gefordert sind Strassenquerungen von 50 Personen pro Stunde und ein durchschnittlicher Verkehr von 5'000 Fahrzeugen pro Tag. Diese Vorgaben sind am bezeichneten Standort nicht gegeben.

---

325 **Antrag**

Umwandlung in Zone W2b.

**Begründung**

Angleichung an das neu entstandene Quartier am Rebberg.

**Antwort des Gemeinderates**

Aufgrund der Vorgaben des Planungs- und Baugesetzes ändern alle Zonenbezeichnungen. Diese werden im Zuge der Rahmennutzungsplanung festgelegt. Der Richtplan macht dazu keine Aussagen. Die Rahmennutzungsplanung untersteht wiederum dem Mitwirkungsverfahren und wird überdies öffentlich aufgelegt.

342 **Antrag**

Kein zusätzlicher Bahnhof Rietli

**Begründung**

Aufgrund dessen, dass es auf der Seelinie einen Bahnhof Rorschach Hafen und einen Bahnhof Horn gibt, welche ca. 3.2 km auseinanderliegen, braucht es keinen zusätzlichen Bahnhof. Zudem müssen Personen, welche von St. Gallen her kommen, entweder in Rorschach oder in Romanshorn umsteigen, um nach Goldach (Rietli) zu kommen. Ich schlage vor, dass eher eine Buslinie geprüft wird, da vermehrt Wohnungen im Bereich der Seelinie gebaut werden / wurden (z.B. Horn). Dadurch wäre eine Buslinie Arbon - Rorschach - Tübach - Arbon zu prüfen.

**Antwort des Gemeinderates**

Die Möglichkeit einer Bahnhaltestelle soll weiterhin als planerische Absicht aufrecht erhalten bleiben. Eine Umsetzbarkeit ist in nachfolgenden Planungen zu prüfen. Ebenso sollen die weiteren Möglichkeiten von Angebotsverbesserungen im Busliniennetz geprüft werden.

343 **Antrag**

Verändern der Eisenbahnlinie.

**Begründung**

Die Seepromenade gehört zu Goldach und ist ein Aushängeschild von Goldach und der ganzen Region Rorschach. Wenn die Seelinie parallel zur Goldach gelegt, beim Sportplatz Kellen vorbei und im Bereich der Bruggmühle an die Bahnlinie St. Gallen - Rorschach angelegt wird, kann eine Begegnungszone / ein Naherholungsgebiet geschaffen werden, welches überregional an Bedeutung gewinnen würde. Dadurch könnte eine Seepromenade geschaffen werden, welche dem Namen auch gerecht werden könnte. Durch den gewonnenen Platz könnten Cafés und Sommerbars für die Besucher geschaffen werden. Die Seestrasse könnte für den Verkehr unattraktiver gestaltet werden und somit den gewonnenen Raum an den Personen- / und Langsamverkehr zurückgegeben werden. Dieses Projekt wäre jedoch nur realisierbar mit der Unterstützung der gesamten Region Rorschach, inklusive der Gemeinde Horn sowie der Kantone St. Gallen, Thurgau und des Bundes.

**Antwort des Gemeinderates**

Eine Verlegung der Bahnlinie wurde in früheren Jahren geprüft. Die Machbarkeit konnte nicht nachgewiesen werden.



344 **Antrag**

Öffentlicher Nutzen

**Begründung**

Dieser Bereich wird in den kommenden Jahren immer wichtiger und sollte im Besitz von der Gemeinde Goldach bleiben. Diesen Bereich nicht mit einem zusätzlichen Einkaufszentrum bestücken. Sondern eher so gestalten, dass Veranstaltungen wie Wochenmarkt, Foodtrucks - Events, Flohmarkt, etc. durchgeführt werden können. So wie zum Beispiel der Fischmarkt in Hamburg oder der Markt in Livorno / Luino.

**Antwort des Gemeinderates**

Die Grundstücke am See stehen im Eigentum der Stadt St. Gallen. Die Gemeinde ist zwar bestrebt, die Grundstücke zu kaufen. Ob ein Erwerb möglich ist und seitens der Bevölkerung der notwendige Kredit für den Kauf des Baulandes gesprochen würde, muss noch geklärt und öffentlich diskutiert werden. Eine öffentliche Nutzungsmöglichkeit kann, falls ein Kauf nicht möglich ist, auch durch raumplanerische Instrumente geregelt werden. Ein öffentlicher Platz entsteht zusammen mit der Zentrumsüberbauung im Dorf. Ob ergänzend dazu ein Veranstaltungsplatz an dieser Lage richtig ist, kann in der nachfolgenden Gebietsentwicklung geprüft werden.

---

345 **Antrag**

Erstellen eines Verkehrsleitsystems / Parkplatzsystems zusammen mit der Stadt Rorschach.

**Begründung**

Um den künftig zunehmenden Freizeitverkehr in der Gemeinde Goldach und der Stadt Rorschach zu bewältigen, muss nach meiner Meinung ein Verkehrssystem aufgebaut werden. Mit diesem System kann der Freizeitverkehr, welcher mit privaten Fahrzeugen ansteigt, besser gesteuert werden. Damit kann verhindert werden, dass sich die Besucher mit ihren privaten Fahrzeugen in die Quartiere begeben und dort die Bevölkerung von Goldach belästigen / stören.

**Antwort des Gemeinderates**

Ein Verkehrsleitsystem für Parkplätze funktioniert nur im Zusammenhang mit Schrankensystemen. Ein solches ist für die Tiefgarage in der Zentrumsüberbauung angedacht.

346 **Antrag**

Begrünen und reduzieren der Geschwindigkeit von Quartierstrassen mit baulichen Hindernissen.

**Begründung**

Mittels Verkehrshindernissen bestehend aus Rabatten, Bäumen, Sträuchern, etc. kann die Lebensqualität in den Quartieren verbessert und gleichzeitig die Geschwindigkeit reduziert werden. Dies zum Beispiel in den Quartierstrassen Seebüelstrasse, Weierstrasse, Klosterstrasse, Florastrasse, Sonnenhaldenstrasse, Seewydenstrasse, Mariatal, etc.

**Antwort des Gemeinderates**

Der Gemeinderat prüft Verkehrsberuhigungsmassnahmen und Quartieraufwertungen jeweils im Zusammenhang mit fälligen Strassensanierungen.

---

347 **Antrag**

Ändern der Verkehrsführung bei Kreisel Waldegg (Gemeindeboden Tübach).

**Begründung**

Aufgrund des zunehmenden Verkehrs in der Seeregion Horn, Goldach, Rorschach, muss meiner Ansicht nach der Waldeggkreisel angepasst werden. Der kommende Verkehr von Tübach, welcher in Richtung Autobahnanschluss Rorschach / Goldach möchte, braucht einen separaten Abbieger. Damit kann verhindert werden, dass es zu massiven Staubildungen kommt. Zudem würde es den Rückstau auf die Schulstrasse massiv verhindern und somit wäre es auch ein Gewinn für die Gemeinde Tübach und ihre Bewohner.

**Antwort des Gemeinderates**

Der Waldeggkreisel gehört zum einen zum Kantonsstrassennetz und liegt zum anderen in der Gemeinde Tübach und damit ausserhalb des Einflussbereichs des Gemeinderates. Mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK St. Gallerstrasse strebt der Gemeinderat eine Verbesserung der Verkehrssituation an.

348 **Antrag**

Der Kronenkreisel soll nicht in dem geplanten Umfang verkleinert werden.

**Begründung**

Heute befahren ca. 55'000 Autos täglich die St.Gallerstrasse. Nach dem Umbau sollen es noch unter 30'000 Fahrzeugen sein, welche den Kronenkreisel passieren sollen. Da das vorgeschlagene, zurückgebaute Konzept mit 30'000 Fahrzeugen bereits bei der Realisierung am Limit wäre. Da darf der Verkehr auf keinen Fall mehr zunehmen. Was wäre, wenn der Verkehr trotz aller Massnahmen trotzdem noch zunimmt, was er in den letzten Jahren auch immer gemacht hat, wäre wiederum ein Ausbau des Rückbaus zu planen. Da frage ich mich schon, ob eine solche Lösung, wie geplant, schlau ist. Vorschlag: die Verkehrsreduktion mit den Lichtsignalanlagen Warteggweg und Florastrasse (als Pförtner) drosseln.

**Antwort des Gemeinderates**

Für die St. Gallerstrasse (inkl. Kronenkreisel) existieren noch keine verbindlichen Pläne. Das erarbeitete Betriebs- und Gestaltungskonzept muss unter Einbezug der Bevölkerung weiterentwickelt werden. Selbstverständlich müssen dafür auch die zu erwartenden Verkehrsströme einbezogen werden. Aktuell befahren die St. Gallerstrasse im Bereich des Kronenkreisels zwischen 15'000 und 20'000 Fahrzeuge pro Tag.

371 **Antrag**

Für den Bereich entlang Goldach von der Höhe des Wendeplatzes Felbenstrasse bis zur Liegenschaft Baumann westlich des Langrütiweges soll eine ökologische Aufwertung geprüft und nach Möglichkeit angestrebt werden. Das Wiesland entlang der Chogenastrasse ist als Vorland vorgesehen, könnte aber ohne weiteres zu einer attraktiven Auenlandschaft entwickelt werden.

**Begründung**

Unterhalb der Tübacherstrasse ist der Flusslauf begradigt und mit Ausnahme der einzelnen Stufen mit Aufstiegsmöglichkeit für die Seeforellen wenig naturnah.

**Antwort des Gemeinderates**

Die Grünbegleitung war Bestandteil des Projektes für die Sanierung der Goldach. In diesem Abschnitt ist das Projekt abgeschlossen.

372 **Antrag**

Auf der gesamten Länge der Goldacher Seepromenade fehlen Interessante Punkte für Kinder. Es sollen 1 - 2 Standorte festgelegt und mit passenden Einfachen Spielgeräten ausgerüstet werden.

**Begründung**

Vom Strandbad Rorschach über das Würthareal, Seepark, Kornhaus, Arion sind immer wieder kleine Spielgeräte die Kinder zur aktiven Bewegung oder zur Geschicklichkeit eine Möglichkeit bieten, der Höhepunkt ist der Spielplatz auf der Arionwiese, den Abschluss bildet die Partnerschaukel auf der Grenze zu Goldach. Von dort bis zur Barriere im Rietli - besteht gar nichts mehr das Kinder in den Bann ziehen könnte.

**Antwort des Gemeinderates**

Es gibt in der Region genügend Spielplätze, auch am Seeufer. Die freien Wiesenflächen sind sehr begehrt und sollen belassen werden.

---

397 **Antrag**

Für Bachbett naturnahe Aufwertung prüfen

**Begründung**

Bachverlauf ist sehr stark und hart kanalisiert.....

**Antwort des Gemeinderates**

Aktuell bestehen in diesem Bereich keine Pläne für ein Bachprojekt.

---

398 **Antrag**

Seepromenade könnte etwas mehr Natur vertragen... Harte Verbauungen könnten aufgebrochen und abgestuft werden. Der jahreszeitlich unterschiedliche Wasserstand des Sees würde sicht- und erlebbar.

**Begründung**

Mit dem Bau des Autobahnanschlusses steht vielleicht sogar geeigneter Aushub an um den Uferbereich ähnlich wie zwischen Horn und Steinach wieder etwas naturnaher zu gestalten. Der steiler abfallende Seegrund ist aber viel schwieriger und aufwendiger zu gestalten.

**Antwort des Gemeinderates**

Die regionale Seeuferplanung sieht die Prüfung weiterer Renaturierungen auch entlang dem Goldacher Seeufer vor.

399 **Antrag**

Flächen ökologisch aufwerten

**Begründung**

Flächen zwischen den Hochhäusern bieten viele Möglichkeiten für naturnahe Räume statt "stiere" Rasenflächen.

**Antwort des Gemeinderates**

Die Grünflächen sind Privateigentum. Die Gemeinde hat keine rechtliche Grundlage, die Ausgestaltung vorzuschreiben.

---

400 **Antrag**

Anlegestelle ist unnötiger Luxus

**Begründung**

Sehr grosse Wassertiefe, daher teure Bauweise Kein Bedarf für touristische, fahrplanmässige Personenschiffahrt, Distanz zu Rorschach viel zu kurz und Manövrierraum aus meiner Sicht zu eng. Eventtourismus muss nicht durch die öffentlich Hand unterstützt werden.

**Antwort des Gemeinderates**

Es soll ein Pier zur Aufwertung des Seeufers realisiert werden (Fussgängernutzung). Es ist nicht geplant, das Pier als Anlegestelle für die Kursschiffahrt auszugestalten.

---

401 **Antrag**

Breitenwiese hätte sehr viel Potential für eine ökologische - biodiverse Aufwertung

**Begründung**

Naturnahe Lebensräume an den Rändern sind möglich ohne die Nutzung als Spiel- und Bolzplatz einzuschränken.

**Antwort des Gemeinderates**

Die Gemeinde ist einzig Pächterin der Breitenwiese. Diese soll auch in Zukunft als Spielwiese dienen.

402 **Antrag**

Äueli vorläufig so belassen

**Begründung**

Aktuell werden sehr viele Wohnung gebaut. Ich denke, der Bedarf ist gedeckt. Wenn überhaupt sollen es Mietwohnungen werden. Der Eigentümer bleibt handlungsfähig! Stockwerkeigentum ist in späteren Jahren sehr schwierig zu verändern, je nach Konstellation sogar handlungsunfähig. Es muss nicht immer alles realisiert werden was möglich ist, auch späteren Generationen muss eine Planung und Entwicklung offengehalten werden!

**Antwort des Gemeinderates**

Die Grundstücke im Mühlegut/Äueli sind rechtskräftig eingezont. Der Grundeigentümer hat damit ein Recht darauf, diese zu überbauen. Es wird aber auf jeden Fall eine Etappierung angestrebt. Die Gemeinde nimmt keinen Einfluss darauf, ob Miet- oder Eigentumswohnungen entstehen.

---

403 **Antrag**

Für diese Liegenschaft soll ein Kauf angestrebt werden.

**Begründung**

Die Seenähe ist wohl attraktiv. Es muss aber wirklich nicht um jeden Preis überall gebaut werden. Es darf auch auf längere Zeit abgewartet werden und eine Veränderung späteren Generationen überlassen werden. Wir müssen nicht alles versilbern!

**Antwort des Gemeinderates**

Die Gemeinde ist bestrebt, die wichtigen Grundstücke kaufen zu können. Die genaue Nutzung und Entwicklungen des Gebietes ist in nachfolgenden Planungen noch zu definieren.

---

404 **Antrag**

Liegenschaft auf der die Badi steht muss unbedingt ein Kauf angestrebt werden.

**Begründung**

Die Anlage ist in baulich schlechtem Zustand, logistisch sehr unbequem. Treppen sind Hindernisse und Umkleieräume kalt und durch die offene Bauweise sehr unterhaltsintensiv.

**Antwort des Gemeinderates**

Die Gemeinde ist bestrebt, die wichtigen Grundstücke kaufen zu können. Die öffentliche Zugänglichkeit kann jedoch, sollte ein Kauf nicht möglich sein, auch mit raumplanerischen Instrumenten gesichert werden.

429 **Antrag**

Die Direktverbindung als Strassenunterführung ausbauen oder bestehende Situation belassen.

**Begründung**

Die Arealentwicklung entlang der Seestrasse, zeigt durch die Strategie der Innenentwicklung viel Potenzial auf. Die Berücksichtigung der Strassenüberführung ist nachvollziehbar. Die Lösung der Strassenüberführung ist meinerseits nicht optimal. Die Überführung würde sich schlecht ins Stadtbild einfügen, zudem bestünde nur eine minimale Attraktivität dies zu benützen, da die Überführung kaum behindertengerecht ausgeführt werden kann (Ausser mit einem Lift, was jedoch weitere Kosten verursacht) und für Velofahrer unattraktiv bleibt. Eine Unterführung wird auf Grund der Lage jedoch schwer und teuer, dennoch würde ich dies Variante bevorzugen, da sie zu viel mehr Qualität und Attraktivität des Seeufers beitragen würde. Die Unterführung könnte zudem behindertengerecht ausgebaut werden und eine schneller Verbindung des Fuss- und Veloverkehrs ermöglichen. Falls nur die Möglichkeit der Überführung besteht, würde ich liebe auf eine Direktverbindung verzichten und den Umweg in Kauf nehmen.

**Antwort des Gemeinderates**

Eine Überführung wirkt angenehmer und sicherer als eine Unterführung unter Seespiegelniveau. Die ortsbauliche Einpassung sowie eine behinderten- und velogerechter Umsetzung gilt es sicherzustellen.

---

430 **Antrag**

Massnahme der Kernfahrbahn auf der St. Gallerstrasse überdenken.

**Begründung**

Die Massnahmen an der St. Gallerstrasse sind nachvollziehbar. Die Lösung der Kernfahrbahn ist bei geringeren DTV sinnvoll. Die Strasse könnte jedoch weiterhin von vielen LKW oder Lieferwagen, welche in Richtung Arbon/ Kreuzlingen verkehren, befahren werden. Für den Begegnungsfall LKW - Lieferwagen könnte daher die Fahrbahn von 5.00m zu schmal sein. Auf einer Landstrasse wäre diese Lösung sicherlich ideal, auf der St. Gallerstrasse verkehren jedoch viele Schüler und eine solche Situation könnte die Sicherheit gefährden. Eine Fahrbahn von 6.00m könnte daher sinnvoller sein.

**Antwort des Gemeinderates**

Für die St. Gallerstrasse existieren noch keine verbindlichen Pläne. Das erarbeitete Betriebs- und Gestaltungskonzept muss unter Einbezug der Bevölkerung weiter entwickelt werden.

431 **Antrag**

Die bessere Erreichbarkeit des Seeufers mit dem öffentlichen Verkehr ist unbedingt sicherzustellen.

**Begründung**

Nur durch eine bessere Erreichbarkeit der Gebiete Hafen, Badi Seegarten, Industriegebiet durch den öffentlichen Verkehr mit Bus und Bahn (neue Bahnhaltestelle) können ökologische Verbesserungen im Verkehrsbereich erzielt werden. Fehlt ein solches Angebot, kann keine Verbesserung angestossen bzw. erreicht werden.

**Antwort des Gemeinderates**

Die bessere Erreichbarkeit des Seeufers mit dem ÖV wird durch den Seebus ab 2022 sichergestellt.

---

432 **Antrag**

Die Verdichtung der Haltestellen des Seebusses entlang der Sulzstrasse (und allenfalls auch anderer Strassen) ist zu begrüssen. Nur so kann die angestrebte bessere Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs aus bereits bestehenden Wohnquartieren an bereits bestehende Buslinien erreicht werden. Dies im Sinne der bereits heute viel engeren Haltestellenabstände in der Gemeinde Rorschacherberg.

**Begründung**

Vgl. Antrag

**Antwort des Gemeinderates**

Wird zur Kenntnis genommen.



433 **Antrag**

Auf die Ausscheidung eines Entwicklungsgebietes Wohnen und Mischnutzung auf beiden Seiten des neuen Autobahnzubringers südlich der Sulzstrasse ist zu verzichten.

**Begründung**

Im Zusammenhang mit der gemeindeübergreifenden Planung und den Abstimmungen über den Autobahnanschluss wurde kommuniziert, dass das Gebiet des Autobahnanschlusses südlich der Sulzstrasse zu einem Landschaftspark umgestaltet werden soll. Auf den entsprechenden Planunterlagen waren denn auch immer verschiedene Bäume usw. abgebildet. Nur knapp ein halbes Jahr nach den Volksabstimmungen eine Einzonung des entsprechenden Gebietes vorzuschlagen, widerspricht den gemeinsam von den drei Gemeinden abgegebenen Absichten. Aus diesem Grund sollte darauf im heutigen Zeitpunkt seitens der Gemeinde Goldach verzichtet werden. Wenn überhaupt könnte dies in 10 bis 15 Jahren allenfalls wieder diskutiert werden, wenn auch die anderen vorgeschlagenen Entwicklungsgebietes überbaut sind und sich ein weiterer Bedarf abzeichnet.

**Antwort des Gemeinderates**

Die laufende Ortsplanung sieht keine Neueinzonungen vor. Die Gebiete beidseits des Autobahnanschlusses südlich der Sulzstrasse sind langfristige Entwicklungsmöglichkeiten. Die öffentliche Diskussion über mögliche Einzonungen ist dannzumal wieder zu führen.

---

434 **Antrag**

Erweiterung Fussverbindung bis zum Flussufer.

**Begründung**

Die Erschliessung Thannäcker ist sinnvoll. Die Fussverbindung vom Biotop Schuppis ins Arbeitsplatzgebiet könnte optimiert werden, indem die Verbindung bis zum Flussufer erweitert wird. Dies ermöglicht einen Zugang zum bestehenden Fussweg entlang dem Fluss und verbindet die beiden Frei- und Grünräume des Siedlungsgebiet.

**Antwort des Gemeinderates**

Die Landumlegung Thannäcker stellt die Fusswegverbindung vom Biotop bis zur Felbenstrasse sicher. Via die Felbenstrasse gelangt man auf den Weg entlang der Goldach.

**Karte**

Situationspläne Interventionsgebiete Zentrum und Hafen Rietli

154 **Antrag**

Verständlichkeit Interventionsgebiet

**Begründung**

Plan mit Interventionsgebieten: in Ordnung, aber Stellenwert im Quervergleich zu anderen Konzeptplanen nicht ganz klar.

**Antwort des Gemeinderates**

Der Plan mit den beiden Interventionsgebieten am See und im Dorfkern zeigt die Fokussierung der strategischen Innenentwicklungsgebiete entlang der zentralen städtebaulichen Achse. Ein Interventionsgebiet charakterisiert sich dabei als grössere Zusammenfassung verschiedener Innenentwicklungsgebiete.

155 **Antrag**

Hafen Rietli

**Begründung**

Hafen Rietli: Herleitung und Stellenwert der schematischen Skizze sind unklar. Der Punktbau und ein öffentlich zugänglicher Platzbereich am Rand sind prüfbar und denkbar. Im hinterliegenden Bereich ist die bezeichnete halböffentliche Fläche deutlich zu gross dimensioniert bzw. grundsätzlich zu hinterfragen. Hier steht eine private, dichte Überbauung mit Mischnutzung im Vordergrund. Der Parkplatzbedarf soll an dieser Lage weitgehend in Tiefgaragen abgedeckt werden. Ob die beabsichtigte gesamthafte Planung inklusive Hafenbereich etc. zielführend ist, wird hinterfragt. Für eine erste Phase ist dies denkbar, danach sollten Entwicklungen in Teilbereichen autonom (eigentümer- bzw. nutzungsbezogen) möglich sein.

**Antwort des Gemeinderates**

Die Skizze zeigt in konzeptioneller Ausprägung eine mögliche Bebauung und Nutzung auf. Sie dient lediglich dem Nachweis und der Verständlichkeit der Gebietsumgrenzung in der Richtplankarte und ist ohne Verbindlichkeit. Die genaue Nutzung und Entwicklungen des Gebietes ist in nachfolgenden Planungen noch zu definieren. Die Gemeinde gibt einzig die Anzahl zu erstellender, öffentlicher Parkplätze vor. Ob diese in eine Tiefgarage integriert oder oberirdisch angeordnet werden, ist im Zuge der Planung zu klären. Tiefgaragen so nahe am Seeufer sind jedoch schwieriger zu realisieren.

337 **Antrag**

Erweiterung Hafenanlage

**Begründung**

Zusätzlich Einnahmen durch erstandene Bootplätze.

**Antwort des Gemeinderates**

Die gesetzlichen Vorschriften lassen es nicht zu, im grösseren Stil zusätzliche Hafенplätze zu realisieren.

---

338 **Antrag**

Erstellen eines Kreisels.

**Begründung**

Aufgrund des zunehmenden Verkehrs in Richtung Rorschacherberg / Untereggen (bis zur Erstellung des Autobahnanschlusses) kann der Verkehrsfluss von und nach Goldach vor allem bei Stosszeiten besser geregelt werden. Zudem ist es für den öffentlichen Verkehr einfacher, von der St. Gallerstrasse in die Bruggmühlestrasse zu gelangen. Durch das Abbauen des Lichtsignals kann auf längere Zeit hinaus durch Entfallen von Wartungsarbeiten Geld gespart werden.

**Antwort des Gemeinderates**

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK für die St. Gallerstrasse sieht für die Kreuzung St. Gallerstrasse-Bruggmühlestrasse einen Kreisell vor. Der Umbau der St. Gallerstrasse soll aber erst im Zusammenhang mit dem Autobahnanschluss Witen erfolgen. Die Gemeinde ist allerdings mit dem Kanton in Kontakt, um gewisse Massnahmen aus dem BGK St. Gallerstrasse vorgezogen umzusetzen. Der Kreisell für die Kreuzung St. Gallerstrasse-Bruggmühlestrasse könnte eine solche Massnahme sein.

---

339 **Antrag**

Die Industrie sowie das Gewerbe im Rietli dazu bewegen, dass die vorhandenen Parkplätze an den Wochenenden und Feiertagen für Besucherinnen und Besucher zu Verfügung gestellt werden.

**Begründung**

Damit kann Wildparkieren bei überfüllten Parkplätzen in den Wohnquartieren verhindert / eingedämmt werden.

**Antwort des Gemeinderates**

Die Unternehmen im Rietli stellen ihre Parkplätze im Einzelfall bei Anlässen heute schon zur Verfügung. Diese Parkplätze können aber nicht bewirtschaftet werden, was zu Verlagerungen führen könnte.

340 **Antrag**

Kostenpflichtige Parkplätze mit Barriere und Videoüberwachung (Ein- / Ausfahrt).

**Begründung**

Damit können für die Gemeinde Goldach einerseits zusätzliche Einnahmen gewonnen werden und andererseits kann auf einen privaten Sicherheitsdienst verzichtet werden, welcher die Parkplätze kontrolliert.

**Antwort des Gemeinderates**

Schrankensysteme bieten bei Parkplätzen tatsächlich einige Vorteile. Es braucht allerdings eine 24-Stunden-Notruf-Organisation für den Fall von Fehlfunktionen der Schranke. Für die neue, öffentliche Tiefgarage im Dorfzentrum ist nun aber ein solches System vorgesehen. Gestützt auf die Erfahrungen kann allenfalls eine Ausdehnung auf weitere Parkplätze erfolgen. Ein nachträglicher Umbau ist allerdings mit hohen Kosten verbunden und nicht überall möglich (Warteraum).

---

341 **Antrag**

Ändern der Vortrittsregelung, um den Transitverkehr nicht durch das Zentrum zu lenken.

**Begründung**

Aufgrund dessen, dass der Bahnverkehr in den kommenden Jahren vermehrt zunehmen wird (45 Min einer vollen Stunde soll laut der SBB die Bahnschranke beim Bahnhof Goldach geschlossen sein), macht es nach mir Sinn, an der Verzweigung Bruggmühlestr / Mühlegutstr den Verkehr so zu leiten, dass dieser von der Bruggmühlestr vorfahrtsberechtigt in die Mühlegutstrasse und gegengleich fahren kann. Damit kann verhindert werden, dass der Verkehr einerseits auf der Mühlegutstrasse (kommend vom Bahnhof her) und andererseits auf der Bruggmühlestr (kommend vom Zentrum her) nicht massiv zurückstaut. Aufgrund dieser kleinen baulichen Anpassung kann bewirkt werden, dass der Verkehr im Zentrum Goldach (Bereich Rathaus, Spar, Post) abnimmt und es dadurch Platz gibt für die Personen, welche in die Geschäfte an der Hauptstr wollen. Wenn dann die Hauptstr (sofern es keine Kantonsstr ist) auf Geschwindigkeit 30 reduziert wird, kann eine öffentliche Begegnungszone mit punktuellen Grünflächen geschaffen werden.

**Antwort des Gemeinderates**

Das geplante Verkehrsregime beim Einlenker Mühlegutstrasse/Bruggmühlestrasse ergab sich in Absprache mit den Verkehrsplanern und der Verkehrspolizei. Sollten sich dadurch Nachteile ergeben, kann die Vortrittsregelung kurzfristig und ohne grossen Aufwand angepasst werden.