



Stadt Altstätten



Kanton St. Gallen

Stadt Altstätten

Masterplan „FREI | RAUM“



Bericht

Version 1.1

Stand: 7. Juli 2021



Impressum

Autoren: Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH / Kieliger & Gregorini AG
Titel: Masterplan Altstätten, Bericht
Auftraggeber: Stadt Altstätten, Tiefbauamt Kanton St. Gallen
Ort: Zürich, Bäch
Datum: 22. Mai 2021

Projektsteuerung

Stadt Altstätten

Mattle Ruedi, Stadtpräsident

Kanton St. Gallen:

Sutter Cornelia, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation, Kreisplanerin
Bundi Sascha, Tiefbauamt, Leiter Mobilität und Planung

Regio Rheintal:

Mathieu Andreas, Projektleiter

Begleitgruppe

Stadt Altstätten

Goerens Elisabeth, Tiefbauamt, Projektleiterin
Keel Daniel, Tiefbauamt, Leiter
Kehl Daniel, Hochbau, Leiter

Kanton St. Gallen:

Lo Russo Carmine, Tiefbauamt Projektleiter Strassen und Kunstbauten
Sutter Stefan, Tiefbauamt, Projektleiter Mobilität und Planung

Projektteam

Projektleitung:

Kieliger Thomas, Kieliger & Gregorini AG

Städtebau:

Hanimann Roman, Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH
Zelger Isabel, Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH

Freiraumplanung:

Mettler Rita, METTLER Landschaftsarchitektur AG
Bertelli Claudio, METTLER Landschaftsarchitektur AG

Verkehrsplanung

Etter Tobias, B+S AG
Ulrich Julian, B+S AG

Foto Titelbild: Herbert Haltmeier Arbon

Inhaltsverzeichnis

ZUSAMMENFASSUNG	1
1 EINLEITUNG	2
1.1 AUSGANGSLAGE.....	2
1.2 PROJEKT- UND BETRACHTUNGSPERIMETER	3
1.3 ZIEL UND STELLENWERT DER MASTERPLANUNG	3
1.4 STELLENWERT DER OSTUMFAHRUNG ALTSTÄTTEN	4
1.5 BESCHREIBUNG DES BEARBEITUNGSPROZESSES	4
1.6 AUFBAU DES BERICHTES	5
2 ANALYSE	6
2.1 POSITIONIERUNG DER STADT ALTSTÄTTEN IM RHEINTAL	6
2.2 RÄUMLICHE ANALYSE AUS SICHT STÄDTEBAU UND FREIRAUM	7
2.3 VERKEHRSANALYSE	11
3 LEITIDEEN ZU SIEDLUNG, VERKEHR UND LANDSCHAFT.....	13
3.1 TOPOGRAFIE IN DER SIEDLUNGSENTWICKLUNG BERÜCKSICHTIGEN	14
3.2 GRÜNE FINGER MIT WASSERLÄUFEN STÄRKEN UND WEITERENTWICKELN	14
3.3 ALTSTADT SOWIE HISTORISCHE DORFSTRUKTUREN ERHALTEN UND STÄRKEN.....	14
3.4 VERBINDUNGEN ALS HISTORISCHE GRUNDSTRUKTUR ERHALTEN UND WEITERENTWICKELN	15
3.5 ZENTRALITÄTEN UND IHRE VERBINDUNG DEFINIEREN	15
3.6 GRÜNE PERLEN ERHALTEN UND MIT GRÜNEM NETZ VERBINDEN	15
3.7 OSTUMFAHRUNG GESTALTEN.....	15
3.8 STRATEGISCHES ARBEITSPLATZGEBIET (STAST) STÄRKEN UND ENTWICKELN.....	16
4 VERTIEFUNGEN ZUR GEPLANTEN OSTUMFAHRUNG	17
4.1 ZMB / VARIANTENSTUDIUM.....	17
4.2 MACHBARKEITSPRÜFUNG UND KNOTENSTUDIUM	18
4.3 FLANKIERENDE MASSNAHMEN	19
5 MASTERPLAN	20
5.1 GESAMTMASTERPLAN IN DER ÜBERSICHT	20
5.2 ZIELBILD STÄDTEBAU.....	20
5.3 ZIELBILD FREIRAUM.....	22
5.4 ZIELBILD VERKEHR	23
5.5 SCHLÜSSELRÄUME	29
6 HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN	32
6.1 ALTSTADT ERHALTEN UND STÄRKEN	34
6.2 BAHNHOFSGEBIET ENTWICKELN	37
6.3 DREIECK RORSCHACHER- UND BAHNHOFSTRASSE (EGO KIEFER AREAL) TRANSFORMIEREN.....	39
6.4 BAHNHOFSTRASSE ERHALTEN UND ATTRAKTIVEREN	41
6.5 RORSCHACHERSTRASSE INKLUSIVE STADTEINGANG NEUGESTALTEN	43
6.6 KRIESSERNSTRASSE INKLUSIVE STADTEINGANG NEUGESTALTEN	45
6.7 FELDWIESENSTRASSE NEUGESTALTEN	47
6.8 OBERRIETERSTRASSE NEUGESTALTEN	49
6.9 CHURERSTRASSE NEU GESTALTEN INKLUSIVE BACHAUFWERTUNG	50
6.10 KESSELBACHSTRASSE NEU GESTALTEN INKLUSIVE BACHAUFWERTUNG	52
6.11 ARBEITSPLATZGEBIET STAST UND SIEDLUNGSRAND ENTWICKELN	55
6.12 OSTUMFAHRUNG: PROJEKTABLAUF UND VERFAHREN DEFINIEREN.....	58
6.13 ÜBERSICHT ANGELAUFENE PROJEKTE INNERHALB MASTERPLAN FREI RAUM.....	60
ANHÄNGE	61

Zusammenfassung

Altstätten, als einzige Stadt des St. Galler Rheintals, liegt im Kreuzungspunkt zahlreicher Strassenverbindungen. Alle diese Verbindungen führen durch den historischen Stadtkern, was zu erheblichen Konflikten zwischen Siedlung, Umwelt und Verkehr führt. Daher soll mittels einer Entlastungsstrasse Süd (Verbindung Oberriet-/ Kriessernstrasse, bereits zwölf Jahre in Betrieb) und einer Ostumfahrung (Kriessern- bis Rorschacherstrasse) eine Verkehrsberuhigung des Zentrums ermöglicht und die Konflikte entschärft werden. Dabei dient die Umfahrung Ost der Vervollständigung und der Stabilität des regionalen Verkehrsnetzes. Es ist das Ziel, den Schwerverkehr auf die Umfahrungsachse zu verlagern.

Vor diesem Hintergrund hat die Stadt Altstätten und der Kanton St. Gallen sich entschieden, gemeinsam einen integralen Masterplan «FREI | RAUM» über den gesamten Stadtraum mit den Themen Städtebau, Freiraum und Verkehr zu erarbeiten. In einem ersten Schritt wurde die optimale Linienführung und Ausgestaltung der neuen Umfahrungsstrasse definiert. In einem zweiten Schritt wurde die Bestvariante in das Siedlungs- Verkehrs- und Freiraumsystem Altstätens integriert und gesamträumlich mit den Entwicklungsabsichten der Stadt abgestimmt. Entstanden sind drei Zielbilder zu Städtebau, Freiraum und Verkehr, die eine nachhaltige und attraktive Entwicklung Altstätens ermöglichen. Insbesondere an ausgewählten Schlüsselräumen wie beispielsweise am Bahnhof, an den Ortseingängen, entlang der neuen Umfahrungsstrasse, entlang der Bachläufe oder in der Altstadt wurden räumliche Vertiefungen anhand von Zoom-Ins erstellt und konkrete Handlungsmassnahmen definiert.

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Altstätten, als einzige Stadt des St. Galler Rheintals, liegt im Kreuzungspunkt mehrerer übergeordneter Strassen (Stoss-, Rorschacher-, Kriessern- und Oberrietstrasse). Alle diese Verbindungen führen durch den historischen Stadtkern, was ein erhöhtes Verkehrsaufkommen und erhebliche Konflikte zwischen Siedlung, Umwelt und Verkehr zur Folge hat. Weiter sind dadurch Anwohnende wie Beschäftigte durch hohe Lärm- und Schadstoffemissionen ausgesetzt.

Die Stadt Altstätten weist eine mehrheitlich gute öV-Erschliessungsgüte auf. Wichtiger Knotenpunkt ist insbesondere der Bahnhof, welcher mit einem Interregio – ab 2025 mit IR-Halb-studentakt – und zwei S-Bahnverbindungen sowie diversen Buslinien bedient wird. Dies führt allerdings an der Kriessernstrasse beim Bahnübergang zu längeren Schliesszeiten, was insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten zu längeren Staus führt. Auch der öffentliche Busverkehr bleibt vielfach an der Bahnschranke und am Knoten Bahnhofstrasse/Rorschacherstrasse im Stau stecken, was zu Qualitätseinbussen und vor allem zu Anschlussbrüche Bus-Bahn führt. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 ist ein Angebotsausbau um eine zusätzliche stündliche Schnellzugverbindung in beide Richtungen geplant. Zusätzlich zieht die Industrie im Südosten der Gemeinde viel Schwerverkehr an.

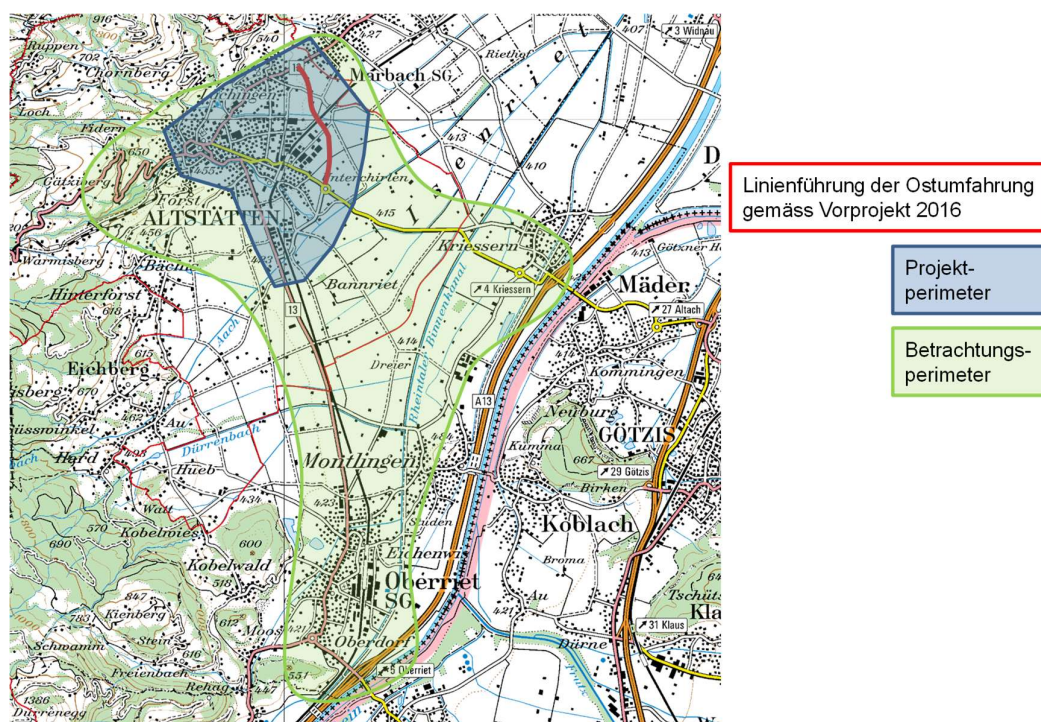
Insgesamt weist die Stadt Altstätten ein grosses Entwicklungspotenzial auf wie beispielsweise das Verdichtungspotenzial am Bahnhof, das Umstrukturierungspotenzial des Ego Kiefer Areals oder die Entwicklung des Strategischen Arbeitsplatzgebietes STAST. Weiters erfahren wichtige strukturierende Verbindungen wie beispielsweise die Rorschacher- und Kriessernstrasse mit ihren neu zu gestaltenden Stadteingängen eine hohe Entwicklungsdynamik. Nicht zuletzt hat Altstätten eine sehr attraktive Altstadt, die in ihrer Funktion und ihren Nutzungen weiterhin gestärkt werden soll.

Vor diesem Hintergrund und um die anstehenden Probleme zu lösen, die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr zu verbessern und die Weiterentwicklung des Industriegebiets «Baffles» (Strategisches Arbeitsplatz-Gebiet «STAST») zu ermöglichen haben sich der Kanton St. Gallen und die Stadt Altstätten entschieden, breit abgestützte Lösungsansätze im Rahmen einer Masterplanung zu erarbeiten.

1.2 Projekt- und Betrachtungsperimeter

Der Projektperimeter umfasst das Kerngebiet der Stadt Altstätten, das im engeren Einflussbereich der geplanten Ostumfahrung liegt. Der Betrachtungsperimeter ist grösser gefasst und dehnt sich in Richtung Kiessern und Oberriet mit den beiden Autobahnanschlüssen aus. Die Dörfer Hinterforst und die Exklave Lienz mit Plona sowie die verschiedenen Weiler, Hub, Kobelwies, Ruppeldörfli und Oberbüchel sind nicht Bestandteil des Masterplans, da dort kein Siedlungs- bzw. Stadtentwicklung angedacht ist.

Abbildung 1: Perimeter



1.3 Ziel und Stellenwert der Masterplanung

Die Stadt Altstätten und der Kanton St. Gallen haben sich entschieden, gemeinsam einen integralen Gesamtplan im Sinne eines Stadtentwicklungskonzepts mit den Themen Städtebau, Freiraum und Verkehr zu erarbeiten und die Ergebnisse in Form von Zielbildern in einem Bericht (Masterplan) zusammenzufassen.

Die Zielbilder aus dem Masterplan sind inhaltlich mit der Richt- und Zonenplanung abgestimmt (die Genehmigung steht noch aus). Insbesondere die strategischen Entwicklungsziele sowie die relevanten Entwicklungsschwerpunkte sind und werden im Richtplan übernommen bzw. als Informationen im Vorspann zum Richtplan erwähnt. Auch wird der Masterplan mit der Strategie «Siedlungsentwicklung nach innen» abgestimmt.

Ausserdem bildet der Masterplan die Grundlage für die Anmeldung der Ostumfahrung und der flankierenden Massnahmen im Agglomerationsprogramm (6.12.1).

1.4 Stellenwert der Ostumfahrung Altstätten

Entlastungsstrassen an den richtigen Orten tragen zur Verkehrsentslastung der Ortsdurchfahrten bei und erhöhen deren Entwicklungsspielraum. Mittels flankierender Massnahmen wird die Verlagerung des regionalen Verkehrs auf die Entlastungsstrassen sichergestellt. Die grossen Arbeitsgebiete (Betriebsgebiete) sind gemäss ihrer Lagequalität erschlossen, entwickelt und regional abgestimmt. Die Arbeitsgebiete am Siedlungsrand sind vor allem für den Strassenverkehr ab den Autobahnanschlüssen gut und direkt erreichbar. Auch sind die Arbeitsplätze für den Fuss- und Veloverkehr sowie mit der Nähe zum Bahnhof für den öffentlichen Verkehr gut erschlossen.

Ein zentrales Element des Masterplans bildet die Erweiterung der bereits realisierten Umfahrungsstrasse (Südumfahrung) in Richtung Norden. Dank dieser ergänzenden Verbindung werden das historische Ortszentrum und die Wohnnutzungen entlang der Kriessernstrasse vom Verkehr entlastet. Mit der neuen Verbindung kann der niveaugleiche Bahnübergang auf der Kriessernstrasse umfahren und so das Gewerbegebiet besser erschlossen werden. Weiter wird das geplante Gewerbegebiet Baffles, welches als strategischer Arbeitsplatzstandort ausgewiesen werden soll, direkt ans übergeordnete Strassennetz angebunden. Zusammen mit der Umfahrungsstrasse wird der südliche Abschnitt des Chesselbachs renaturiert und aufgewertet.

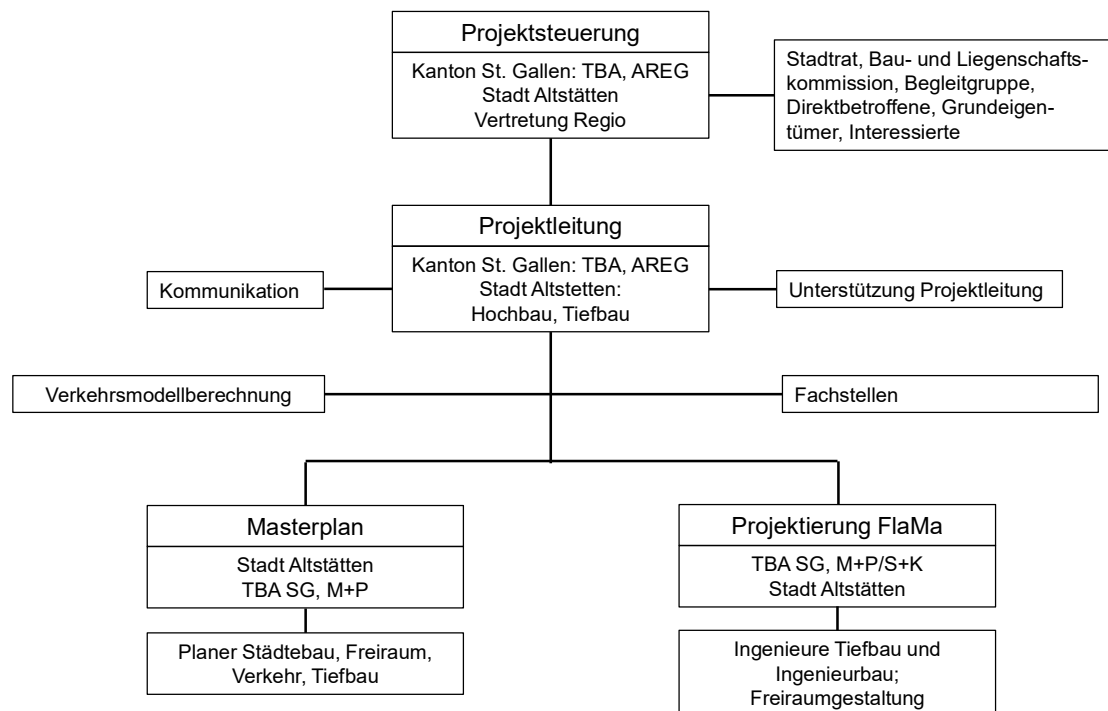
Die Ostumfahrung ist als Netzergänzung zusammen mit den zugehörigen verkehrlich-flankierenden Massnahmen im Agglomerationsprogramm der 4. Generation (AP4) angemeldet. Der strategische Arbeitsplatzstandort Baffles ist im Agglomerationsprogramm als künftige Standortoption für einen regionalen STAST aufgeführt (Zwischenstand).

1.5 Beschreibung des Bearbeitungsprozesses

Der Masterplan FREI | RAUM wurde in einem Workshopverfahren unter Einbezug von Experten aus den Bereichen Städtebau, Landschaft und Freiraum, Verkehr sowie Tiefbau entwickelt, periodisch und stufengerecht mit den Verantwortlichen der Stadt Altstätten (Stadtpräsidium, Tiefbau, Stadtplanung, Hochbau), des Kantons St. Gallen (Tiefbauamt, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation) und der Region abgestimmt.

Die Projektorganisation für die Erarbeitung des Masterplans inkl. flankierende Massnahmen und Projektierung der Ostumfahrung ist in Abbildung 1 dargestellt.

Abbildung 2: Projektorganisation



1.6 Aufbau des Berichtes

Der Masterplan «FREI | RAUM» besteht aus zwei Teilen. Der erste Teil mit Kapitel 1 bis 5 beschreibt den Masterplan. Der zweite Teil mit dem Kapitel 6 fasst die wichtigsten Handlungsanweisungen zusammen. Die Handlungsempfehlungen werden integral und pro zentralem Stadtraum definiert. Beide Teile sind gewissermassen in sich abgeschlossen und funktionieren als eigenständige Dokumente.

2 Analyse

2.1 Positionierung der Stadt Altstätten im Rheintal

Altstätten liegt auf der westlichen Seite des St. Galler Rheintals und ist neben Heerbrugg das **zweite Hauptzentrum** in der Region Rheintal. Die Stadt ist Teil eines **fast kontinuierlich urbanisierten Korridors** zwischen St. Margrethen, Heerbrugg und Altstätten. Altstätten ist ein bedeutender historischer Marktstandort und nach wie vor Versorgungszentrum im Oberen Rheintal. Ausserdem ist Altstätten ein Dienstleistungszentrum in der Region. Laut kantonalem Richtplan St. Gallen ist Altstätten ein Wirtschaftsstandort mit hohem Entwicklungspotenzial und guten raumplanerischen Voraussetzungen.

Altstätters Bahnhof ist ein Systemknoten von regionaler Bedeutung und dementsprechend sehr gut mit dem **Bus und der Bahn** erschlossen. Der Rheintalexpress REX stellt eine gute Verbindung nach St. Gallen, Chur und Zürich dar. Im Jahr 2023 wird ausserdem die zweite stündliche Schnellzugverbindung in Betrieb genommen, was die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr zusätzlich stärkt. Mit dem ca. fünf Kilometer entfernten **Autobahnanschluss Kriessern** ist Altstätten gut an das überregionale Strassennetz angebunden.

Die Bevölkerung der Gemeinde liegt bei **11'891 Einwohnerinnen und Einwohner** (Stand 2020) und nimmt in den letzten Jahren stetig zu. Die Arbeitsplatzentwicklung Altstätters ist im Vergleich zur Region Rheintal überdurchschnittlich hoch, was nicht zuletzt der guten Erreichbarkeit geschuldet ist. Für die Gemeindegrösse hat Altstätten verhältnismässig **grosse Gewerbe- und Industriegebiete** – knapp 1'000 Betriebe mit über 7'000 Arbeitsplätzen (Vollzeitäquivalent 5'781 Beschäftigte)¹.

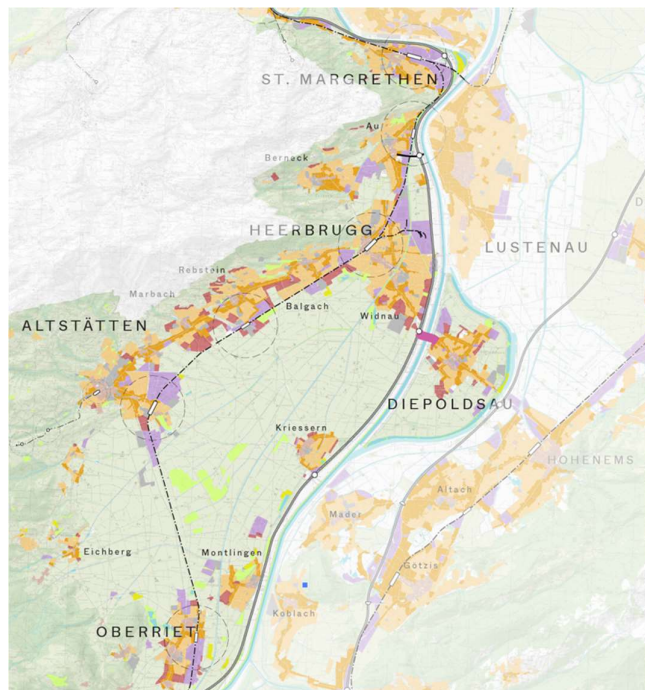


Abbildung 3: Die Lage Altstätters im Rheintal (Mobilitätsstrategie St. Galler Rheintal, 2017)

¹ Quelle: Statistikdatenbank Kanton St. Gallen, Werte des Jahres 2018

2.2 Räumliche Analyse aus Sicht Städtebau und Freiraum

2.2.1 Topographie

Altstätten liegt am Hangfuss des **Alpstein-Gebirges** und am Rande des **Rheintals**. Der historische Kern liegt eingebettet zwischen dem Buschel, Korn- und Gätziberg und dem südlichen Forst-Hügelzug. Mit der felsigen Hanglage des Alpsteines und der flachen Rheinebene treffen zwei sehr unterschiedlichen Landschaftsräume aufeinander welche Altstätten auszeichnen. Zum steil werdenden Hang wirkt die Topografie als **natürliche Begrenzung** des Siedlungsraumes. Die Siedlungsränder in der Ebene wachsen und dehnen sich räumlich aus. Die Bebauung in der Ebene stellt häufig eine **harte Trennung** zur umgebenden Landschaft dar. Die Gestaltung des Übergangs von der Siedlung zur Landschaft stellt dementsprechend einen wichtigen Handlungsansatz dar.

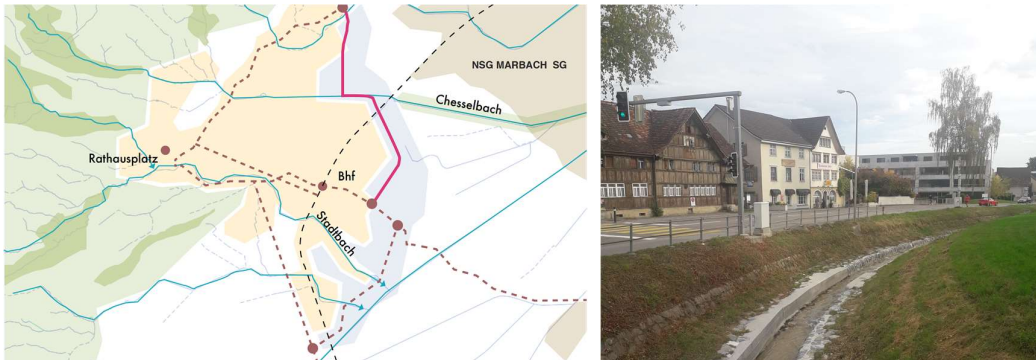
Abbildung 4: Altstätten topographisch besondere Lage (links), harter Übergang Siedlung/Landschaft (rechts) (Fotos vdw)



2.2.2 Gewässer und Grünräume

Die Täler und Tobel mit **Bächen** und **Waldausläufer** ziehen sich **fingerförmig** in die Ebene. Die Wasserläufe des Luter- und Brendenbachs vereinen sich zum **Stadtbach** und des Donner- und Tobelbachs zum **Kesselbach**. Sie prägen und gliedern die Stadt und bilden gleichzeitig wichtige Freiraumelemente. Wege entlang der Bäche verbinden die Altstadt und die Siedlung mit der Landschaft. Die Bäche fließen in Richtung Naturschutzgebiet Marbach und Bannriet sie münden im aktuell zu renaturierenden Fluss Rietaach. Die Wald- und Vegetationszungen mit ihren Wasserläufen sind im Hangbereich strukturierend, im dichten Siedlungsgefüge treten sie beim Queren der Altstadt punktuell zum Vorschein und in der Ebene sind sie weniger sichtbar. Die Gewässerräume mit ihren begleitenden Grünräumen sind als strukturierendes Grüngerüst der Stadt zu verstehen und dementsprechend gilt es dieses Potenzial weiter auszuschöpfen.

Abbildung 5: Übersichtsplan der Gewässerräume (links; mettlar), aktuelle Erscheinung Stadtbach (rechts; Foto vdw)



2.2.3 Historische Altstadt

Die **historische Altstadt** mit dem mittelalterlichen Kern, dem baulichen Schwerpunkt, ist ein wichtiges Identitätsmerkmal von Altstätten. Die Altstadt ist im Bundesinventar der **schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung** (ISOS) aufgelistet. Der historische Kern weist eine sehr gut erhaltene und vielfältige Baustruktur auf, allerdings gibt es auch Leerstand in den Erdgeschossen. Unmittelbar an die Altstadt grenzen wichtige öffentliche Räume wie der Breiteplatz oder der Frauenthofplatz. In der Stadtentwicklung gilt es ein besonderes Augenmerk auf die Erhaltung und Stärkung der Altstadt zu legen.

Abbildung 6: Altstätter Altstadt, Marktasse (Foto Stadt Altstätten)



2.2.4 Strukturierende Verbindungen

Die Altstadt wird ringförmig mit einem Netz von Haupt- und Nebenwegen erschlossen. Ein Fusswegenetz verbindet die unterschiedlichen Bereiche der Stadt über kurze Wege, die auch den Stadtbach queren. **Sechs strukturierende Strassenverbindungen:** die Rorschacherstrasse, Kriessernstrasse, Oberrietstrasse, Stossstrasse und Trogenerstrasse, erschliessen Altstätten sternförmig mit den umliegenden Gemeinden. Entlang der Strassen sind viele Institutionen bzw.

öffentliche Nutzungen angeordnet. Die Hauptverbindungen werden von einem hohen Anteil historischer Bauten mit teilweise mächtigen Bäumen geprägt. Sie verlaufen mehrheitlich nicht gradlinig, sondern reagieren auf die Topographie. Eine attraktive Weiterentwicklung dieser Verbindungen ist für eine qualitätsvolle Entwicklung Altstätzens zentral.

Abbildung 7: Die Rorschacherstrasse als wichtige strukturierende Verbindung (Foto google.maps)



2.2.5 Prägende Grünräume

Eine Besonderheit Altstätzens sind die historisch geprägten Freiräume, hier als „**Grüne Perlen**“ bezeichnet, wie beispielsweise der Marolanipark, das Kloster Maria Hilf oder die Jugendstätte Bellevue (ehemals von Schwestern geführtes Heim zum Guten Hirten). Durch die langjährig stabilen Besitzverhältnisse und wenig baulichen Erweiterungen, konnten sich diese grosszügigen Grünanlagen in der Nähe des Zentrums bzw. Bahnhofsnähe entwickeln.

Abbildung 8: Die Jugendstätte Bellevue (links; femnat-cd.eu), Kloster Maria Hilf (rechts; Foto rheintaler.ch)



2.2.6 Bahnstrasse

Um 1870 entstand als lineare Verbindung zwischen der historischen Altstadt und dem in der Rheinebene liegenden Bahnhof **die Bahnstrasse**. Sie zeigt sich heute in der Nähe der Altstadt als urbaner, hochwertiger und gut gestalteter Freiraum. In Richtung Bahnhof wird sie einfacher, ländlicher und peripher ausgebildet. Für Fussgänger ist sie als Verbindung nicht attraktiv. Ortskundige

können eine schönere Verbindung südlich des Bahnhofes entlang der alten Landstrasse und des Stadtbaches wählen. Die Aufwertung der Bahnhofstrasse als attraktive Fuss- und Veloverbindung stellt eine zentrale Aufgabe der Stadtentwicklung dar.

Abbildung 9: Die Bahnhofstrasse als wichtige Verbindung zwischen Altstadt und Bahnhof (Foto, vdw)



2.2.7 Gewerbe- und Industriegebiete

Durch den **Autobahnanschluss** Kriessern wurde die verlängerte Kriessernstrasse zur wichtigen Entwicklungsspanne, die sowohl **grossmassstäbliche Industrie- und Gewerbebauten am östlichen und südlichen Siedlungsrand** anzieht als auch die Siedlungsstruktur Richtung Osten ausdehnen lässt. Mit dieser Entwicklung sind auch neue Erschliessungsringe entstanden. Die geplante Ostumfahrung ist aktuell als letzter Erschliessungsring vorgesehen und übernimmt daher eine wichtige Funktion als Übergang zur Landschaft. Die Ostumfahrung gilt es als wichtige Erschliessungsstrasse und als attraktiven Übergang in die Landschaft zu gestalten.

Abbildung 10: Das STAST im Südosten der Stadt (Foto, Herbert Haltmeier Arbon)



2.3 Verkehrsanalyse

In Altstätten treffen sich schon seit dem Mittelalter die Verkehrsströme über den Stoss (Gais, Appenzell), den Ruppen (Trogen, Speicher), nach Oberegg/Heiden sowie entlang der Nord-Südverbindung von St. Margrethen nach Bad Ragaz. Heute sind die meisten dieser Strassen kantonal klassiert und stark frequentiert. Der Kreuzungspunkt für diese Verbindungen liegt noch immer im historischen Stadtkern. Dies führt unweigerlich zu Konflikten zwischen den verschiedenen Anspruchsgruppen des Stadtzentrums.

Mit der Entlastungsstrasse Süd (Verbindung Oberrieter-/Kriessernstrasse) wurde im Jahr 2007 der erste Teil der Nord-Süd-Umfahrung in Betrieb genommen. Mit der Inbetriebnahme der Ostumfahrung (Kriessern- bis Rorschacherstrasse) soll der zweite Teil realisiert werden. Dank dieser Umfahrungsstrasse soll der Durchgangsverkehr verlagert und das Stadtzentrum entlastet werden.

Gemäss Verkehrsmodell (2015) beträgt der **durchschnittliche tägliche Verkehr** auf den Kantonsstrassen Rorschach-, Oberrieter- und Kriessernstrasse im Stadtgebiet zwischen 9'000 und 11'000 Fz/Tag. Sie sind die wichtigsten Verbindungsachsen von und nach Altstätten. Während die regionale Verbindung zwischen den Zentren (Oberriet, Marbach, Heerbrugg usw.) unter anderem über die Rorschacher- und Oberrieterstrasse und somit nach/von Altstätten verläuft, ist die Kriessernstrasse die direkte Anbindung an den Autobahnanschluss Kriessern, sowie nach Österreich. Auf den Gemeindestrassen Bahnhof- und Feldwiesenstrasse liegt der durchschnittliche Tagesverkehr im Jahr 2015 zwischen 4'000 und 5'000 Fahrzeuge pro Tag.

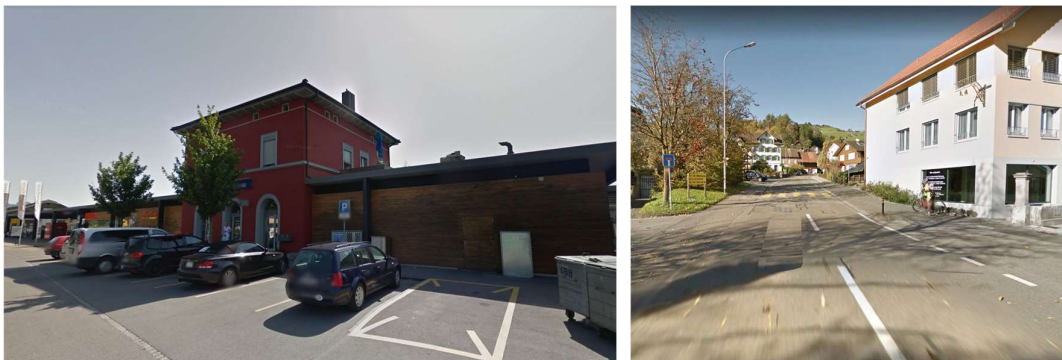
Der **Verkehr** kann im Stadtgebiet ohne grössere Stausituationen zirkulieren. Während den Spitzenzeiten (Morgen, Mittag, Abend) wurden kürzere Rückstausituationen am Knoten Bahnhof-/Rorschacherstrasse, am Knoten Oberrieter-/Kriessernstrasse, sowie beim Bahnübergang Kriessernstrasse festgestellt. Der Rückstau am Bahnübergang kann sich jedoch je nach Sperrdauer über eine längere Distanz erstrecken. Mit dem Angebotsausbau im Jahr 2023 wird sich diese Problematik noch akzentuieren und über im gesamten Tagesverlauf zeigen. Mit der Feldwiesenstrasse (Gemeindestrasse) verfügen die Verkehrsteilnehmenden über eine direkte und attraktive Verbindung vom Bahnhof Altstätten bis nach Lüchingen. Diese Verbindung wird als Alternativroute (statt durchs Stadtzentrum) vermehrt befahren und belastet das lokale Wohngebiet.

Das Industriegebiet nördlich des Bahnhofs ist über die Feldwiesen- und Industriestrasse an die Kriessernstrasse angebunden. Vom Zentrum zum Industriegebiet erfolgt die Erschliessung via Feldwiesen- und Kesselbachstrasse. Der **Schwerverkehr** verkehrt somit unmittelbar durchs oder entlang von Wohngebieten und verursachen dadurch Lärm- und Luftemissionen. Südlich des Bahnhofs wird das Industriegebiet via Kriessernstrasse über die Bafflesstrasse erschlossen. Die Kriessernstrasse bildet somit heute eine wichtige Erschliessungsfunktion für das Industriegebiet beim Bahnhof. Davon sind auch die Wohnnutzungen entlang der Industriestrasse mit Lärm- und Luftemissionen betroffen.

Die verschiedenen **Buslinien** im Stadtgebiet verknüpfen Altstätten mit den umliegenden Gemeinden (regionale Buslinien). Zudem ermöglichen sie eine schnelle und direkte Anbindung des Bahnhofs mit dem Zentrum via Bahnhofstrasse. Die Bahnhofstrasse dient somit als wichtige Verbindungsachse. Neben den Buslinien und dem Bahnhof Altstätten verkehrt die Appenzeller-Bahn zwischen Altstätten Zentrum und Gais (AR) und ermöglicht so eine zusätzliche ÖV-Anbindung ins Appenzellerland und nach St. Gallen. Die ÖV-Erschliessung ist im Stadtgebiet grösstenteils gewährleistet, einzig entlang der Rorschacherstrasse (Höhe Lidl), entlang der Oberrieterstrasse (Höhe Aldi – neue Bushaltestelle ist geplant, Stand Einspracheverhandlungen) sowie im Siedlungsgebiet Raum Kesselbach und der Feldwiesenstrasse, sind ÖV-Netzlücken vorhanden. Weiter bietet die ÖV-Erschliessung der Arbeitsgebiete noch gewisse Potentiale.

Der **Fuss- und Veloverkehr** verfügt über ein dichtes Netz an radialen und tangentialen Verbindungen. Diese sind insbesondere für die Verknüpfung der vier Ortsgebiete (Altstadt, Bahnhof, Lüchingen/Lidl und Einkaufsgebiet Oberrieterstrasse) von Bedeutung. Im heutigen Zustand ist jedoch im Stadtgebiet kaum eine Veloinfrastruktur vorhanden, der Veloverkehr wird grösstenteils im Mischverkehr geführt.

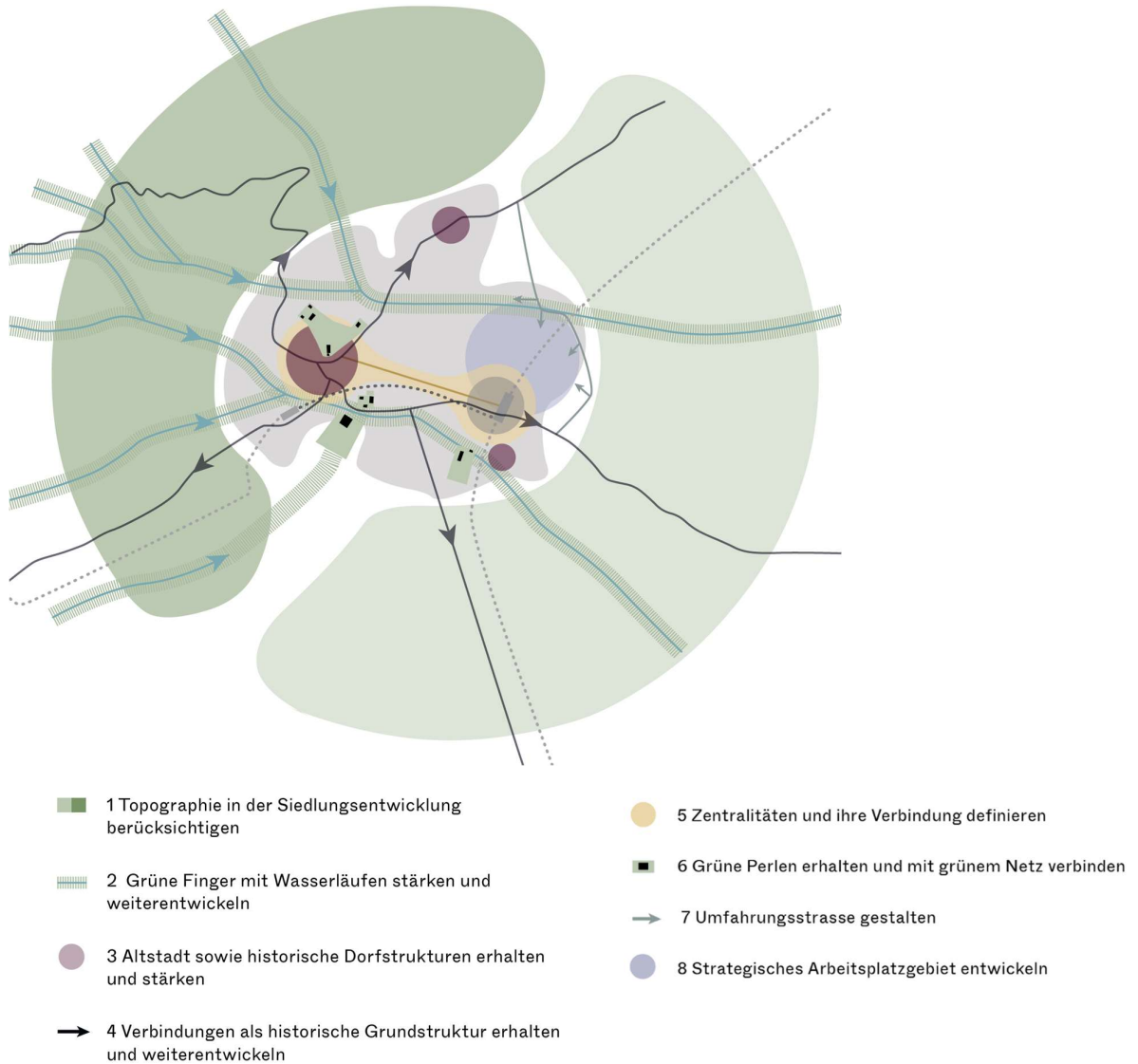
Abbildung 11: Altstätters Bahnhof (links, Foto vdw), verkehrsorientierte Trogenerstrasse (rechts, Foto google.maps)



3 Leitideen zu Siedlung, Verkehr und Landschaft

Auf der Grundlage der Analyse gemäss Kapitel 2 lassen sich folgende acht Leitideen für die zukünftige Entwicklung der Stadt Altstätten ableiten.

Abbildung 12: Die acht Leitideen im Überblick und geografisch verortet (vdw)



3.1 Topografie in der Siedlungsentwicklung berücksichtigen

Auf die Qualitäten der landschaftlichen und topographischen Gegebenheiten, die sich durch das Aufeinandertreffen der Ebene mit den Ausläufern des Alpsteins (Wechsel zwischen Tal und Hügelläufe) ergeben, soll geachtet werden. Sie fordern einen differenzierten Umgang mit den Freiflächen und baulicher Dichte. Die höheren Hangflächen und Hügelrücken sollten unbebaut bleiben. Die natürliche Siedlungsgrenze, gegen Norden, zu den Ausläufern des Alpsteins muss respektiert werden. Gegen Süden ist eine bewusste Gestaltung des Siedlungsrandes wichtig, um eine Verknüpfung mit der Landschaft des Rheintals zu ermöglichen. Dadurch bekommt die geplante Ostumfahrung als zukünftiger Siedlungsrand eine besondere Bedeutung.

3.2 Grüne Finger mit Wasserläufen stärken und weiterentwickeln

Die Wald- und Ufervegetation der Bachtäler ziehen sich wie grüne Finger in die Stadt. Die Bäche prägen die Stadt. Sie sind wichtige Naherholungsräume und sorgen in den heissen Sommermonaten für ein angenehmes Klima. Die grünen Finger sind zu stärken und zu erweitern, damit sie das ganze Stadtgebiet verbinden und mit der Landschaft verzahnen. Die Bäche zusammen mit ihrer markanten Vegetation sollen in Altstätten wieder in den Vordergrund treten und erlebbar werden. Dies bedeutet vor allem, dass die Gewässerläufe möglichst weitläufig renaturiert und verbreitert werden. Das begleitende Grün der Gewässer bildet wichtige Grünkorridore der Stadt. Die Lücken des Fusswegesnetzes entlang des Baches sind zu schliessen. Vor allem beim Kesselbach in der Ebene des neueren Siedlungsgebietes besteht Handlungsbedarf.

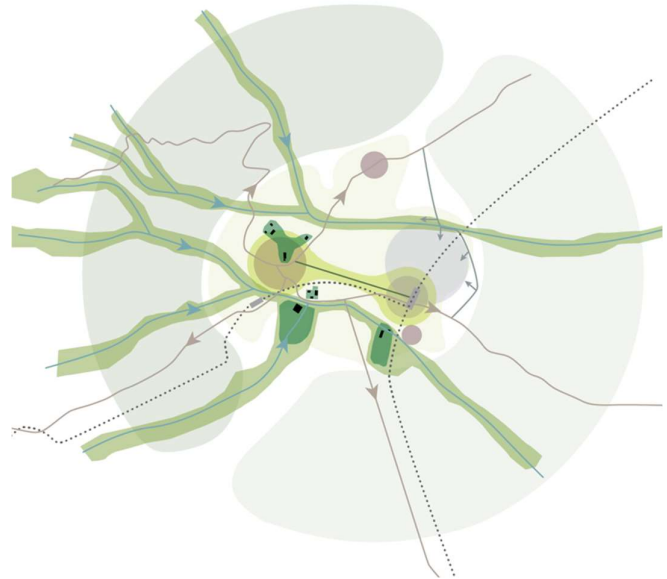


Abbildung 13: Die grünen Finger (hellgrün) verbinden die grünen Perlen (dunkelgrün)(mettler)

3.3 Altstadt sowie historische Dorfstrukturen erhalten und stärken

Die historischen Kerne Altstätten gilt es weiterzuentwickeln und aufzuwerten. Insbesondere der Altstadt und dem direkten Umfeld kommt hierbei eine wichtige Rolle als Herzstück der Stadt zu. Sie soll mit entsprechenden Handels- und Dienstleistungsnutzungen in ihrer Zentrumsfunktion gestärkt werden. Ergänzend zur historischen Altstadt soll Lüchingen als Quartierzentrum mit eigener Identität und Nutzungsstruktur gestärkt werden.

3.4 Verbindungen als historische Grundstruktur erhalten und weiterentwickeln

Die Grundstruktur der strukturierenden Verbindungen soll auch in Zukunft als Basis der Siedlungsentwicklung funktionieren: Die historischen Achsen Altstätten gilt es als Rückgrat der Siedlungsentwicklung erkennbar zu machen. Dies verlangt einerseits das Stärken verschiedener (Gewerbe-) Nutzungen entlang der Achsen, im Sinne einer aktiven und belebten Strasse. Andererseits gilt es die Aufenthaltsqualität und die Fuss- und Veloverkehrsverbindungen entlang der Achsen qualitativ auszubauen. Der sorgfältige Umgang mit dem historischen Bestand in Bezug auf eine mögliche bauliche Verdichtung entlang der Achsen ist für eine qualitätsvolle Weiterentwicklung zentral.

3.5 Zentralitäten und ihre Verbindung definieren

Der Charakter der Bahnhofstrasse soll als bedeutende Achse im Siedlungsgefüge, nämlich der Verbindung der zwei wichtigen Zentren Altstätten, gestärkt werden. Damit einher geht die Stärkung der Altstadt am nördlichen Ende der Bahnhofstrasse (siehe Leitidee 3) und die Etablierung des Bahnhofgebiets am südlichen Ende der Bahnhofstrasse. Das Bahnhofgebiet wiederum soll als Bindeglied zwischen der Achse des Autobahnanschlusses (Kriessernstrasse) und der Bahnhofs-Achse (Bahnhofstrasse) profiliert werden. Neben einer Aufwertung des Bahnhofumfeldes soll hier das vorhandene Verdichtungspotenzial ausgeschöpft werden.

3.6 Grüne Perlen erhalten und mit grünem Netz verbinden

Neben den grünen Fingern (siehe Leitidee 2) sind auch weitere wichtige Grünflächen Altstätten, insbesondere die «Grünen Perlen», im Siedlungsgefüge zu erhalten, zu schützen und weiterzuentwickeln. Parkanlagen, welche heute nur für wenige zugänglich sind, sollen zukünftig tagsüber für die Öffentlichkeit geöffnet werden. Früher war eine markante Baumstruktur für Altstätten prägend, was man auf alten Luftbildern erkennen kann. Mit einer Aufwertung der Strassenräume durch Neupflanzungen von Bäumen wird ein grünes Infrastrukturnetz wieder geschaffen. Es verbindet das Siedlungsgebiet mit den umliegenden Landschaftsräumen, die grünen Finger und die grünen Perlen miteinander. Das grüne Infrastrukturnetz schafft wichtige und attraktive Fuss- und Veloverbindungen, die zur Orientierung und Aufenthaltsqualität in Altstätten beitragen. Zudem wird im Hinblick der Klimaerwärmung damit ein angenehmes Stadtklima unterstützt.

3.7 Ostumfahrung gestalten

Die geplante Ostumfahrung gilt es einerseits als optimale Erschliessungsstrasse des Arbeitsplatzgebietes zu entwickeln und an den Kreuzungsstellen mit der Rorschacherstrasse und der Kriessernstrasse die Stadteingänge zu akzentuieren. Andererseits bildet die Ostumfahrung einen wichtigen Siedlungsrand und ist dementsprechend als attraktive Siedlungsbegrenzung und qualitätsvoller Übergang in die Landschaft zu gestalten.

3.8 Strategisches Arbeitsplatzgebiet (STAST) stärken und entwickeln

Das östlich des Bahnhofs gelegene Arbeitsplatzgebiet soll zielgerichtet und in Abstimmung mit der Ostumfahrung sowie der Bahnhofsentwicklung profiliert werden. Im Sinne einer zukunftsgerichteten Planung und nachhaltigen Entwicklung soll innerhalb des Arbeitsplatzgebietes der Versiegelungsgrad reduziert und Erschliessungsflächen minimiert werden. Ausserdem soll eine hohe Aufenthaltsqualität für Arbeitnehmende im Gebiet geschaffen und das Quartier zu einem Arbeitsplatzgebiet der Zukunft etabliert werden. Diese Massnahmen sind möglichst auch bei der bestehenden Industriezone umzusetzen.

4 Vertiefungen zur geplanten Ostumfahrung

Die geplante Ostumfahrung stellt eine wichtige zukunftsgerichtete Entwicklung für Altstätten und das gesamte Obere Rheintal dar. Neben einer Neuorganisation des Verkehrs wird ein Arbeitsplatzgebiet strategischer Bedeutung erschlossen sowie ein wichtiger Abschluss des Siedlungsgebietes entwickelt. Für die Linienführung und Ausgestaltung dieses Vorhabens wurden daher mehrere Studien in Auftrag gegeben. Nachfolgend eine kurze Zusammenfassung der wichtigsten Studienergebnisse.

4.1 ZMB / Variantenstudium

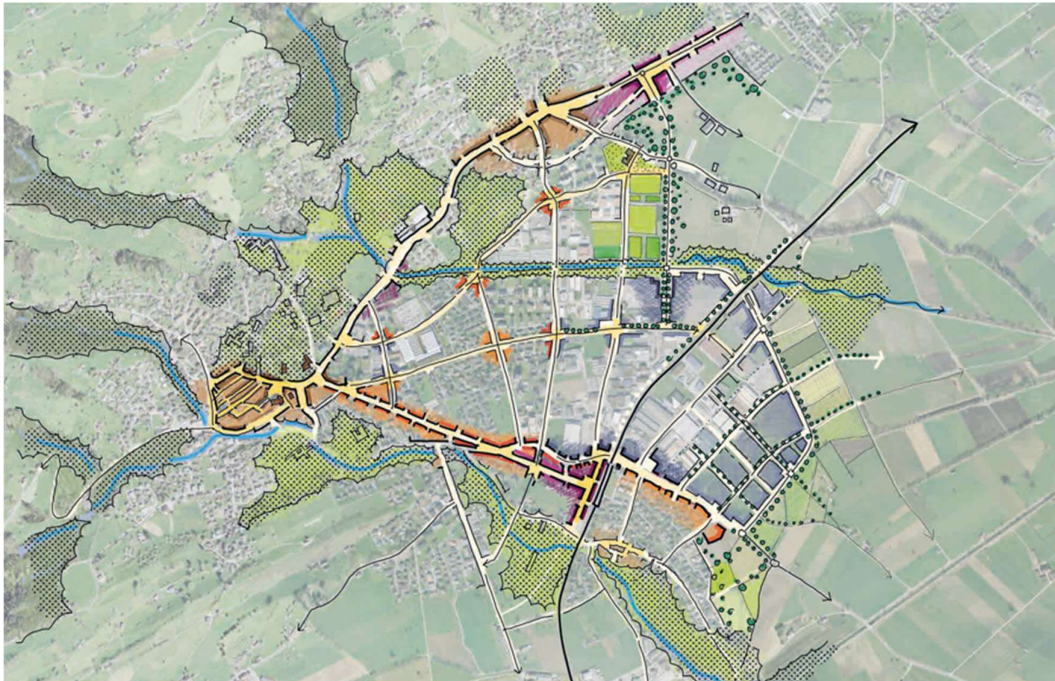
Für die verkehrstechnische Linienführung und städtebauliche und freiräumliche Ausgestaltung der Ostumfahrung wurden **verschiedene Linienführungsvarianten** untersucht (*siehe Detailbeurteilung ZMB, Ostumfahrung Altstätten, 2020 und Städtebaulicher Input zur Optimierung ZMB Ostumfahrung, 2020*) und basierend auf den Zielen der Gesamtverkehrsstrategie des Kantons St. Gallen, sowie der Nachhaltigkeitsindikatoren des Bundes geprüft und beurteilt.

Als **Bestvariante** hat sich folgende Linienführung herausgestellt: Die Ostumfahrung wird im Bereich des Vereins Rhyboot an die Kriessernstrasse angeschlossen und verläuft in einem gewissen Abstand entlang der aktuellen Siedlungsgrenze. Nach dem Queren der Gleise verläuft die Linienführung parallel entlang des Kesselbach (Seite Industriegebiet). Nach einem Knoten auf der südlichen Seite des Kesselbach verläuft die Ostumfahrung parallel zur bestehenden Schachenstrasse, östlich an den Gewächshausanlage vorbei, und weiter durchs Landwirtschaftsgebiet bis nach Lüchingen.

Durch die Linienführung wird eine **Verkehrsverlagerung** aus dem Siedlungsgebiet auf die Ostumfahrung ermöglicht (insbesondere Industrieverkehr). Das Stadtgebiet kann vom Verkehr entlastet und für alle Verkehrsteilnehmer attraktiv gestaltet werden. Durch die optimierte Linienführung (nähere Linienführung zum Siedlungsgebiet) bleiben wertvolle Freiräume und landwirtschaftliche Nutzflächen bestehen. Das Gebiet rund um den Kesselbach wird aufgewertet.

Die Umfahrungsstrasse wird im südlichen Abschnitt zum städtebaulich definierten **Siedlungsrand** entlang der Industrie- und Gewerbezone. Beim Anschluss an die Kriessernstrasse entsteht ein **Eingangstor** zur Stadt. Im Norden führt die Ostumfahrung, ausgestaltet als **grünes Band** mit Alleecharakter, durchs Landwirtschaftsgebiet nach Lüchingen, wo sie Teil einer städtebaulich verdichteten Eingangssituation wird. Das strategische Arbeitsplatzgebiet mit einer Fläche von mind. 10'000 m² zwischen dem Industriegebiet Ost und der Ostumfahrung kann weiterhin realisiert werden.

Abbildung 14: Zielbildskizze zur städtebaulichen Integration Ostumfahrung (vdw)



4.2 Machbarkeitsprüfung und Knotenstudium

Nach der Ermittlung der Linienführung der Ostumfahrung wurden die jeweiligen Knotenformen, sowie die Machbarkeit der Ostumfahrung genauer geprüft (siehe *Machbarkeitsprüfung und Knotenstudium Ostumfahrung Altstätten*, 2020).

Knotenstudium: Die folgenden Knoten wurden basierend auf den **definierten Bewertungskriterien** (Lärm, Leistungsfähigkeit, Komfort Fuss-/Veloverkehr, städtebauliche und landschaftliche Integration, Eingriff Drittgrundstücke, Erstellungs- und Betriebskosten) als geeignete Knotenform beurteilt:

- Knoten Rorschacherstrasse: Kreisel oder LSA zwischen Lidl und Zünd MobilCenter (Anschluss Ost)
- Anschluss Im Gehrenhof: Kein-Vortritt mit Mehrzweckstreifen und geschützter Querungsstelle für Fussgänger und Velos
- Anschluss Rietstrasse: Kein-Vortritt mit Mehrzweckstreifen und geschützter Querungsstelle für Fussgänger und Velos
- Anschluss Im Moos: Kein MIV-Angebot, geschützte Querungsstelle für Fussgänger und Velos
- Anschluss Kesselbach: Kreisel (bedingt Verlegung Kesselbach)
- Anschluss Bafflesstrasse: Kein-Vortritt mit Mehrzweckstreifen und geschützter Querungsstelle für Fussgänger und Velos (Standort Bafflesstrasse oder leicht versetzt).

- Neue Erschliessungsstrasse Industriegebiet: Kein-Vortritt mit Mehrzweckstreifen und geschützter Querungsstelle für Fussgänger und Velos
- Knoten Kriessernstrasse: Kreisel

Sie erfüllen am spezifischen Knoten die definierten Anforderungen am besten.

Machbarkeit: Die **Bestvariante** erfüllt die Projektierungsanforderungen für die Geschwindigkeiten 60 km/h (Anschluss Baffles – Rorschacherstrasse), sowie 80 km/h (Anschluss Baffles – Kriessernstrasse). Die technische Machbarkeit der Bestvariante ist grundsätzlich gegeben. Es wird jedoch empfohlen, die Projektierungsgeschwindigkeit für die gesamte Ostumfahrung auf 60 km/h festzulegen. Die Anforderungen gemäss **Lärmschutzverordnung** (LSV) können für die Bestvariante eingehalten werden.

4.3 Flankierende Massnahmen

Mit der Ostumfahrung sind eine Reihe von flankierenden Massnahmen (FLAMAs) angedacht, die zur Aufwertung und Attraktivierung «freigespielter» Stadträume werden. Diese sind:

Neugestaltung Feldwiesenstrasse: Im heutigen Zustand besitzt die Feldwiesenstrasse eine Erschliessungsfunktion für den MIV/Schwerverkehr (Industriegebiet). Durch die Ostumfahrung erhält die Feldwiesenstrasse eine siedlungsverträglichere Funktion und soll vom Schleich- und Schwerverkehr befreit werden. Eine siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung stärkt den Fuss- und Veloverkehr und erhöht die Verkehrssicherheit entlang der Feldwiesenstrasse.

Neugestaltung Kriessernstrasse: Die Kriessernstrasse dient als Zugangsstrasse in die Stadt Altstätten (inkl. Erschliessung Industriegebiet). Mit der Ostumfahrung kann der Schwerverkehr im Abschnitt verringert, die Zielgeschwindigkeit reduziert, sowie die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer gefördert werden.

Neugestaltung Kesselbachstrasse: Die Kesselbachstrasse dient heute unter anderem als Erschliessungsstrasse von der Rorschacherstrasse ins Siedlungs- und Industriegebiet. Durch die Ostumfahrung mit dem Anschluss Kesselbach entsteht die Gefahr, dass die Kesselbachstrasse vermehrt vom Durchgangsverkehr befahren wird. Der potentielle Mehrverkehr ist im siedlungsnahen Abschnitt West (Rorschacher- bis Feldwiesenstrasse) zu verhindern. Eine siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung mit einer Zielgeschwindigkeit von 25-35 km/h soll umgesetzt werden. Im Abschnitt Ost (Feldwiesenstrasse bis Ostumfahrung) ist ein attraktiver und direkter Zugang zur Ostumfahrung zu gewährleisten und zu fördern (Erschliessung Industriegebiet).

Schwerverkehrsführung: Nach Realisierung der Ostumfahrung soll eine gezielte Schwerverkehrsführung den Schwerverkehr auf die Ostumfahrung lenken und somit dessen verkehrliche Wirkung stärken. Der Schwerverkehr ist auf siedlungsnahen Strassen zu unterbinden.

5 Masterplan

5.1 Gesamtmasterplan in der Übersicht

Der Gesamtmasterplan leitet sich aus der Analyse, den acht Leitideen und den Vertiefungen zur Ostumfahrung ab. Er setzt sich aus den aufeinander abgestimmten Zielbildern zu Freiraum, Verkehr und Städtebau zusammen.

5.2 Zielbild Städtebau

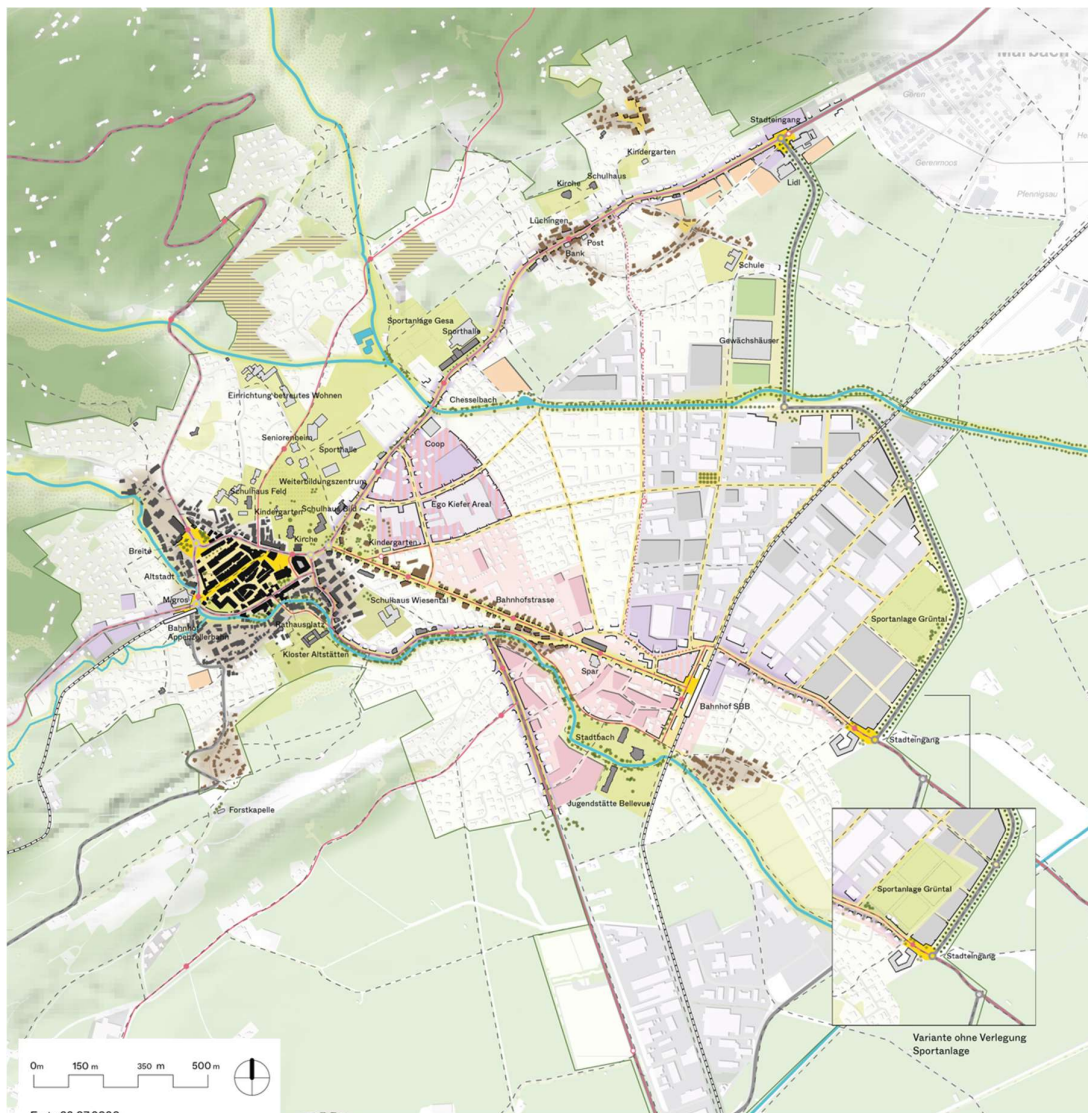
Aus gesamstädtischer Perspektive liegt der **Fokus auf der Stärkung der Altstadt, des direkten Umfelds der Altstadt und der Aktivierung des Bahnhofgebietes**. Das Bahnhofsgelände wird aufgewertet und verdichtet. Die Bahnhofstrasse dient als wichtige städtebaulich, grüne und attraktive Verbindungsachse der zwei Zentren. Als weiteres mögliches Entwicklungsgebiet im unmittelbaren Umfeld des städtischen Zentrums wird das Gebiet zwischen Rorschacher- und Bahnhofstrasse bezeichnet, in welchem zentral die ehemals von der Firma Ego Kiefer genutzten Gebäulichkeiten liegen. Diese wurden von einem lokalen Investor erworben und nun schrittweise entwickelt. Geplant sind ein Gewerbepark in Kombination mit einer Mischnutzung aus Gewerbe und Wohnen.

Im Hinblick auf eine nachhaltige Siedlungsentwicklung nach innen wird das vorhandene städtebauliche **Verdichtungspotenzial genutzt** und die **Siedlungsqualität erhöht**. Wie bereits erwähnt, werden vor allem in Bahnhofsnähe die nicht bebauten oder unternutzten Flächen, die sich für Wohn- und Mischnutzung eignen, nachhaltig entwickelt. Auch im Industrie- und Gewerbegebiet Ost wird das vorhandene Flächenpotenzial für eine Nachverdichtung genutzt.

Ein weiterer Fokus liegt auf der **städtebaulichen sowie freiräumlichen Stärkung und Aufwertung der strukturierenden Verbindungen**, insbesondere der Rorschacherstrasse, der Kriessernstrasse, der Oberrietstrasse sowie der Churerstrasse. Die Strassenräume werden weiterhin von Gewerbenutzungen und öffentlichen Nutzungen geprägt sein und hin zu Orten hoher Aufenthalts- und Verbindungsqualität entwickelt.

Die **geplante Ostumfahrung** gliedert sich mit einem städtebaulich definierten Siedlungsrand entlang der Industrie- und Gewerbezone optimal in das Stadt- und Verkehrsgefüge ein. Zu prüfen ist die Verlegung der Sportflächen entlang der Kriessernstrasse in den östlicheren Teil des Entwicklungsgebietes. Der Flächenabtausch ermöglicht eine kohärente Entwicklung der Siedlungsstruktur entlang der Kriessernstrasse, vom Stadteingang bis zum Bahnhof. Die Einfallsachse zum Bahnhofsgelände kann somit aufgewertet und gestärkt werden.

Abbildung 15: Zielbild Städtebau (vdw)



Raumprägende Elemente

- Erhaltenes Ortsbild A (Altstadt)
- Erhaltenes Ortsbild A (Vorstadt)
- Erhaltenes Ortsbild B (Dorf und Bahnhofstrasse)
- Erhaltene Kulturobjekte (ausserhalb Ortsbild A/B)
- Markante Objekte/Relevante Gebäude
- Aufgewerteter wichtiger öffentlicher Stadtraum
- Von Gewerbenutzung geprägter Strassenraum
- Raumprägende Fassade

Siedlungsentwicklung

- Verdichtete Wohnnutzung/Neubau
- Verdichtete Mischnutzung Fokus Gewerbe-/Dienstl./Neubau
- Verdichtete Mischnutzung Fokus Wohnen/Dienstl.
- Verdichtete Gewerbe- und Industrienutzung/Neubau
- Neubau Wohnen niedrige Dichte/geringe Priorität
- Neubau Intensivlandwirtschaft (Gewächshäuser)

Strukturierende Verbindungen

- Verbindungsachse Bahnhofstrasse
- Hauptverkehrsstrasse mit wichtigen Knoten
- Prägende Ein- und Ausfallachse mit wichtigen Knoten
- Wichtige Innerstädtische Erschliessungsachse
- Bahnlinie mit Haltestelle
- Buslinie mit Haltestelle bestehend/Erweiterungsoption
- Langsamverkehrsverbindung

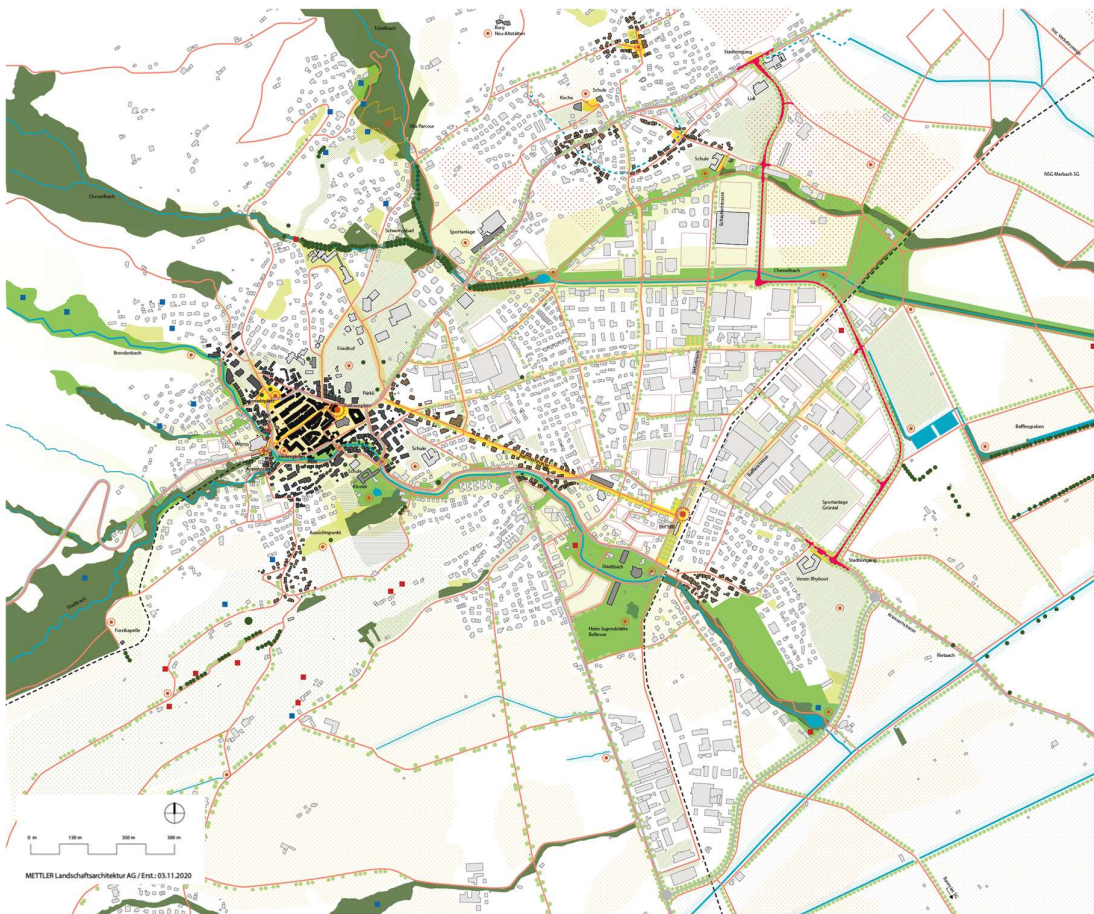
Freiraumentwicklung (siehe Zielbild Landschaft)

- Aufgewertete grüne Perle
- Grünkorridor entlang Stadtbach/Chesselbach
- Übergang Siedlung/Landschaft
- Allee
- Gewässer
- Grünzone
- Wald
- Wiesen und Weiden
- Topographische Erhebung

5.3 Zielbild Freiraum

Für eine qualitätsvolle Freiraumentwicklung ist die Aufwertung der grünen **Finger «Stadtbach»** und **«Kesselbach»** von zentraler Bedeutung. Durch die Gewässerrenaturierungen werden diese wieder erlebbar gemacht und für Menschen, Flora und Fauna aufgewertet. Die Finger werden zum **blau-grünen Haupt-Freiraumgerüst** der Stadt. Die wichtigen Grünräume, allem voran die «Grünen Perlen», werden schrittweise aufgewertet, so weit wie möglich miteinander verbunden und der Altstätter Bevölkerung zugänglich gemacht. Ausserdem wird auf eine konsequente Bereitstellung von **Erholungsräumen** in dem Wohn- und Arbeitsumfeld geachtet. Das **Wegenetz** der Stadt wird inner- und ausserhalb des Siedlungskörpers von Grünelementen wie Bäumen und Hecken begleitet. Dies trägt zur attraktiven Erreichbarkeit der Naherholungsgebiete bei. Der **Siedlungsrand** und somit die Ostumfahrung sind als grüner Übergang von der Siedlung in die Landschaft zu gestalten. Die **siedlungsgliedernden Freiräume**, die **Natur- und Landschaftsschutzgebiete** sowie die **Fruchtfolgeflächen** werden erhalten. Altstätters **Plätze** und **Strassenräume** werden aufgewertet (beispielsweise Breiteplatz und Gerbergasse in der Altstadt oder die Oberrieterstrasse am Siedlungsrand).

Abbildung 16: Zielbild Freiraum (METTLER Landschaftsarchitektur)





5.4 Zielbild Verkehr

Die nachhaltige Verkehrsentwicklung fordert die integrierte Betrachtung der verschiedenen Verkehrsträger: Fussverkehr, Veloverkehr, öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr. Dabei legt Altstätten den Fokus auf eine fuss- und velogerechte Stadtentwicklung. Wo nötig (und möglich), wird das **Fuss- und Velonetz** ergänzt, um alle öffentlichen Einrichtungen wie Schulen, Schwimmbäder und Sportanlagen optimal an das Netz anzubinden. Zudem werden ausgewählte, bestehende Routen mit einer Veloinfrastruktur aufgewertet. An wichtigen Ziel- und Quellorten stehen hochwertigen Veloabstellplätze zur Benutzung. Die Strassenräume werden für den Fussverkehr aufgewertet. Eine wichtige Ergänzung stellt die Fuss- und Veloverkehrsverbindung entlang der Ostumfahrung dar. Weiter ist im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 4. Generation eine Velo-Schnellroute von Heerbrugg bis Altstätten geplant, welche von Marbach herkommend entlang der Bahnlinie geplant ist. Mittelfristig soll diese Route vom Bahnhof bis ins Einkaufsgebiet Landi, Aldi, Ottos weitergeführt werden. Die Stadteingänge werden für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv gestaltet. Wichtige Stadträume (Altstadt, Bahnhof) und Verbindungsachsen wie die Bahnhofstrasse oder die Churerstrasse werden für den Fuss- und Veloverkehr aufgewertet.

Die Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs ist vor allem mit Anpassungen des Geschwindigkeitsregimes des **motorisierten Individualverkehrs** verbunden. In den Wohnquartieren wird eine Zielgeschwindigkeit von 20km/h bis 30 km/h angestrebt, entlang wichtiger Verbindungsachsen innerhalb der Wohnquartiere sowie rund um die Altstadt eine Zielgeschwindigkeit von 25-35km/h, entlang wichtiger Verbindungsachsen mit gesamtstädtischer Bedeutung eine Geschwindigkeit von 35-45

km/h. Letztere Geschwindigkeitsanpassungen funktionieren im Zusammenhang mit einer siedlungsorientierten Strassenraumgestaltung. Ausserdem soll in den Wohnquartieren der Durchgangs- und Schleichverkehr verhindert werden, indem die Netzergänzung der Ostumfahrung den Verkehr aufnimmt und die siedlungsorientierten Strassenzüge verkehrsberuhigt werden. Der Schwerverkehr wird dadurch auf die Strassen im Industrie- und Gewerbegebiet verlagert.

Die Verbesserungen des **ÖV-Netzes** liegen vor allem in der Reduktion des Reisezeitverlustes vom Bahnhof in Richtung Altstadt. Weiter wird die ÖV-Erschliessung wichtiger Stadtgebiete vorangetrieben: ÖV-Netzlücken werden durch neue Bushaltestellen geschlossen, bzw. das Netz, falls sinnvoll, um eine Linie ergänzt. Die neue Busverbindung über die Feldwiesenstrasse zur Erschliessung des Siedlungsgebiet Kesselbach wurde im Zielbild als mögliche Variante aufgenommen und ist nach Vorliegen des ÖV-Konzepts/Angebotsplanung per Fahrplan 2025 neu zu beurteilen (ggf. ÖV-Erschliessung des STAST's über die Ostumfahrung). Zudem sind alle Bushaltestellen behindertengerecht auszugestalten. Hervorzuheben ist eine mögliche neue Haltestelle am Stadteingang Rorschacherstrasse (Stadteingang Ost), die in Abstimmung mit der vorgesehenen Siedlungsgestaltung und dem zukünftigen Arbeitsplatzstandort (STAST) entwickelt wird.

Abbildung 17: Zielbild MIV (B+S)

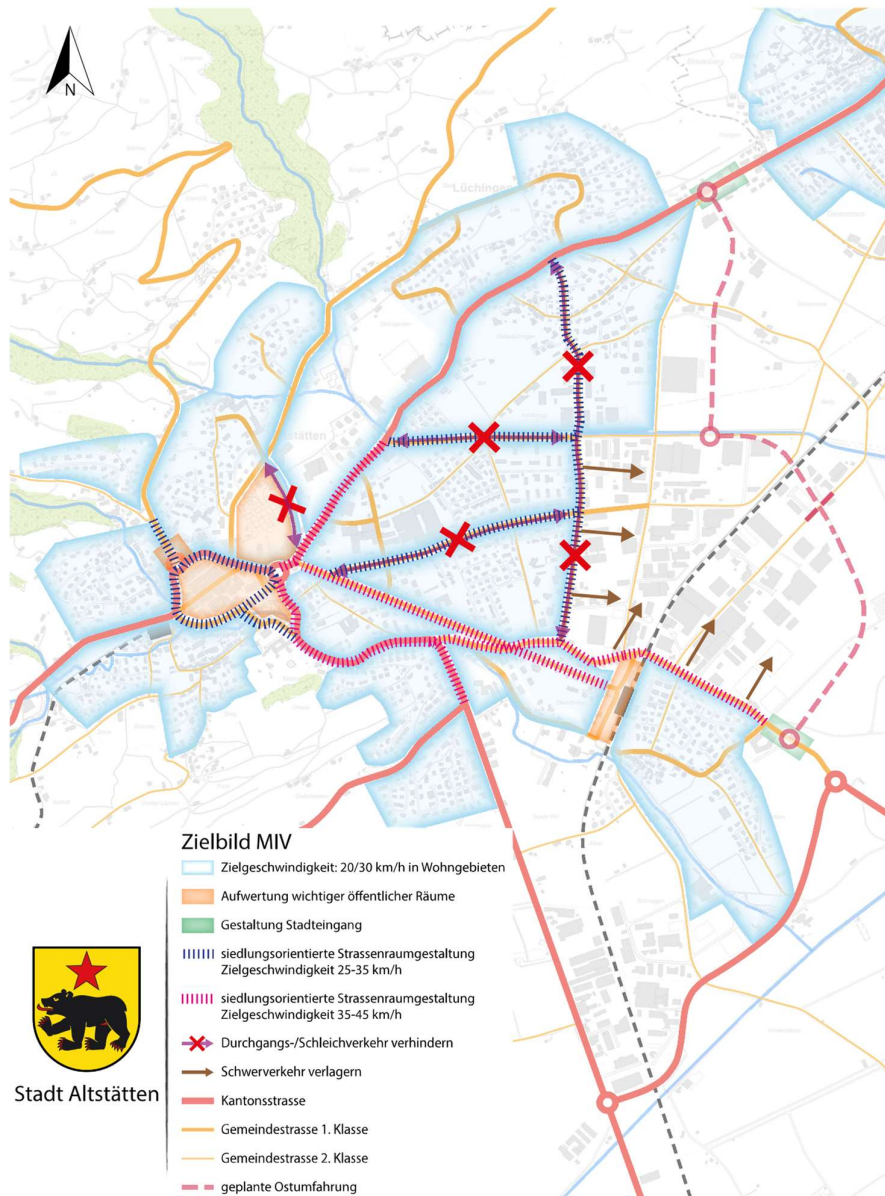


Abbildung 18: Zielbild ÖV (B+S)

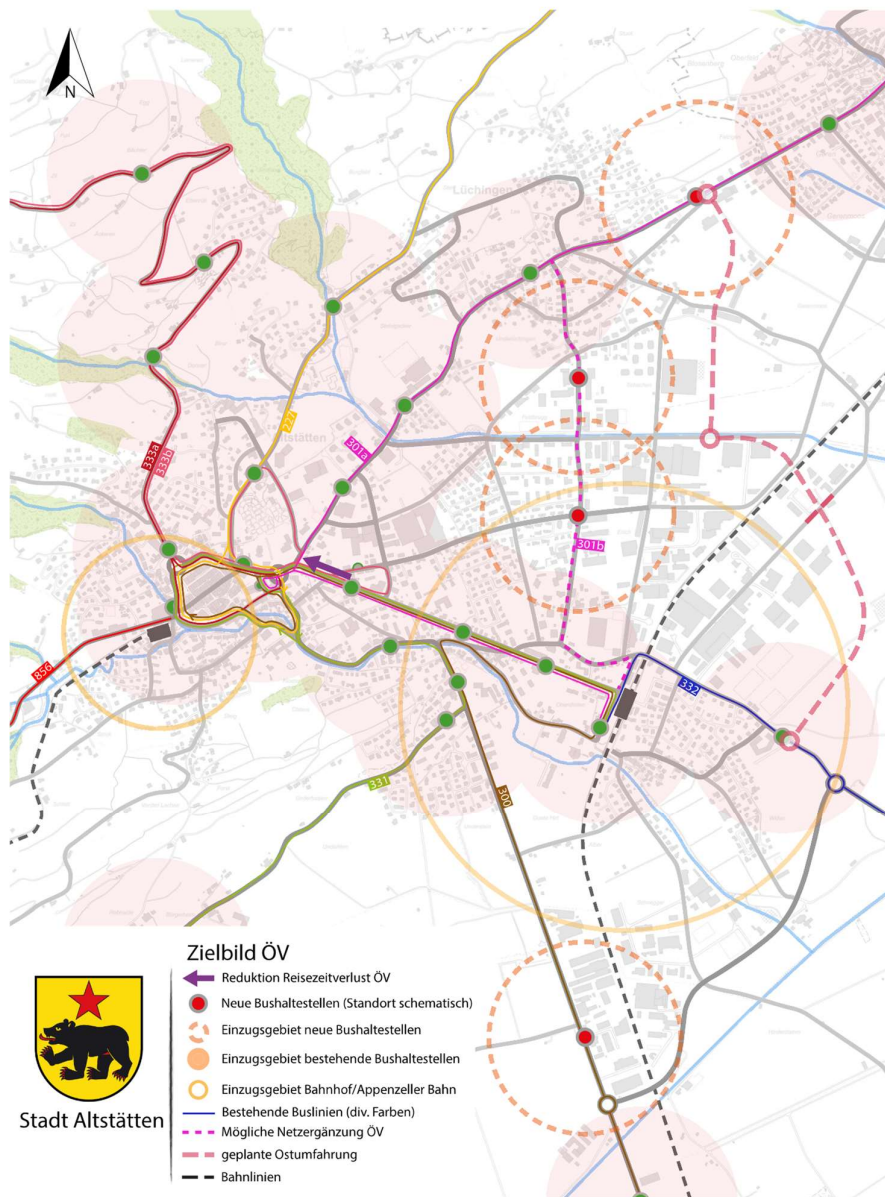


Abbildung 19: Zielbild Veloverkehr (B+S)

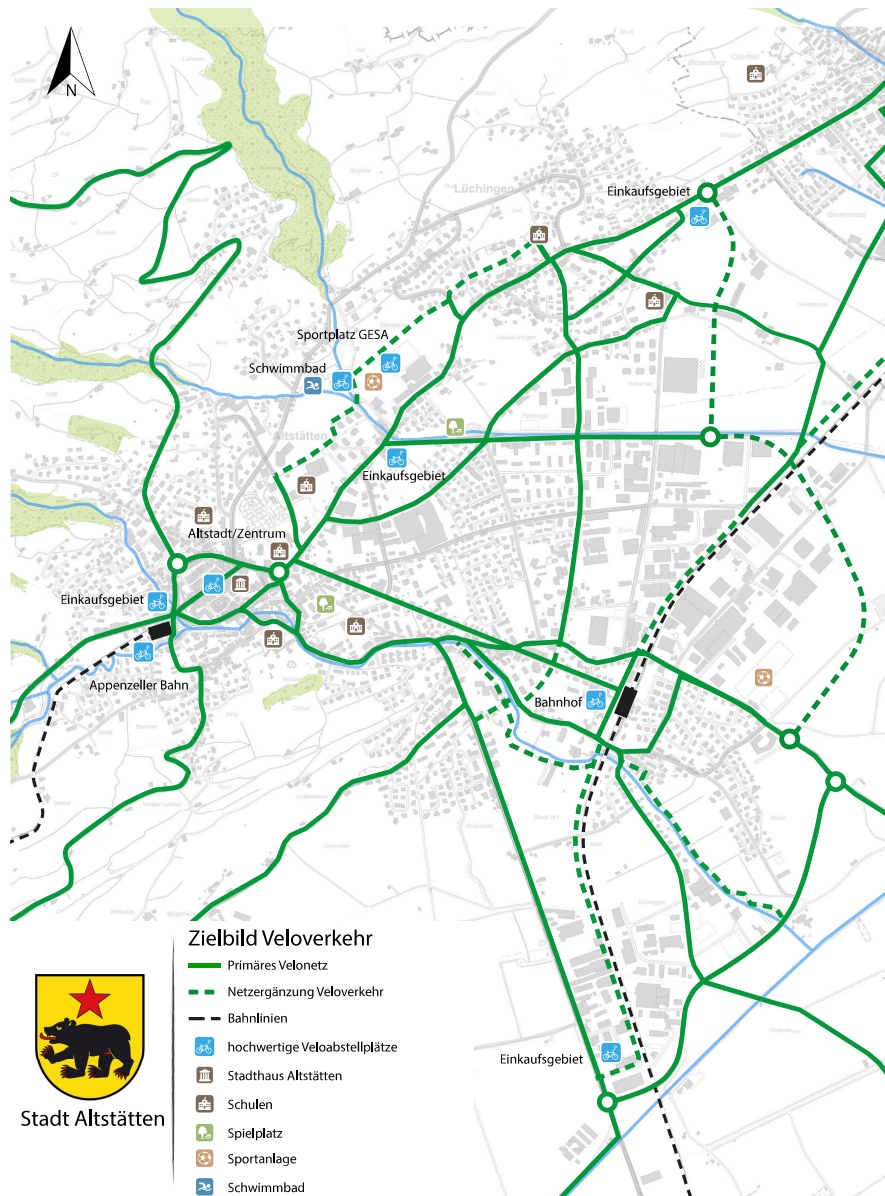
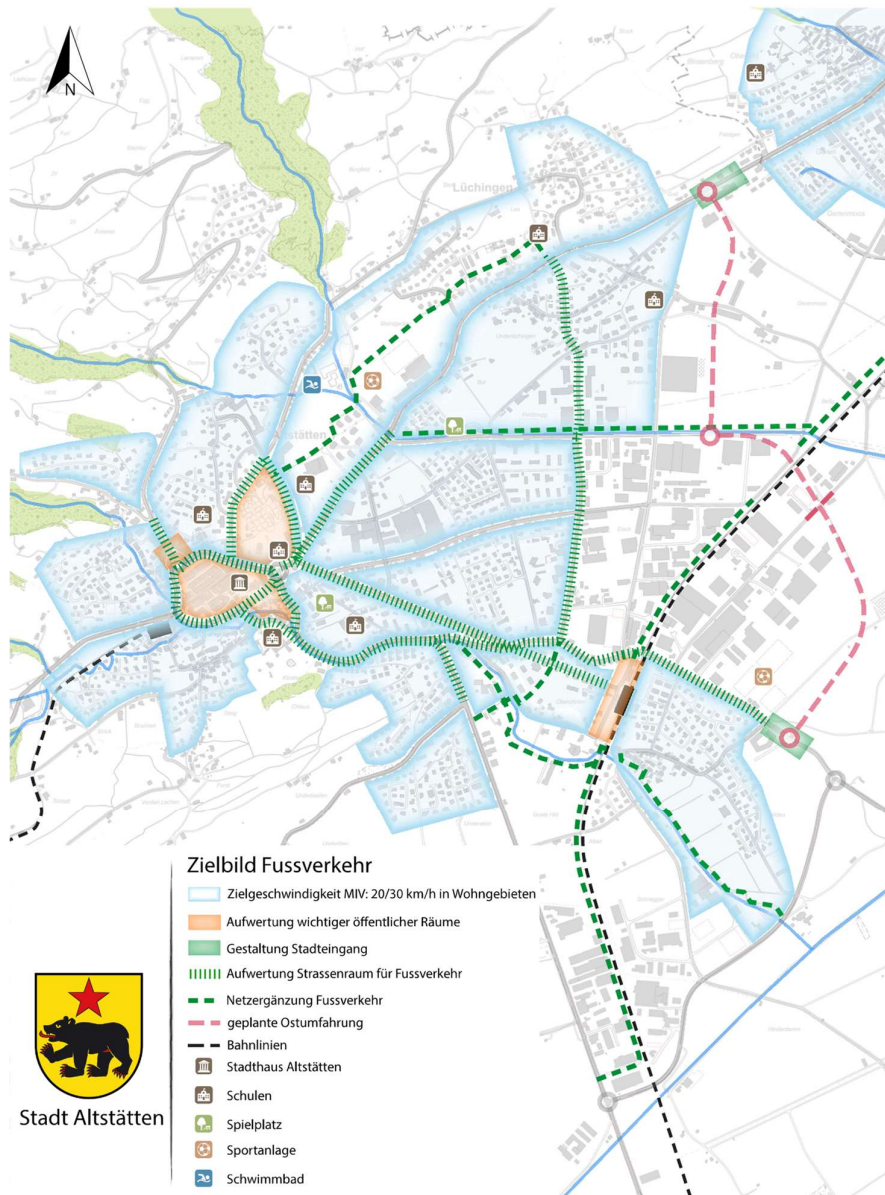


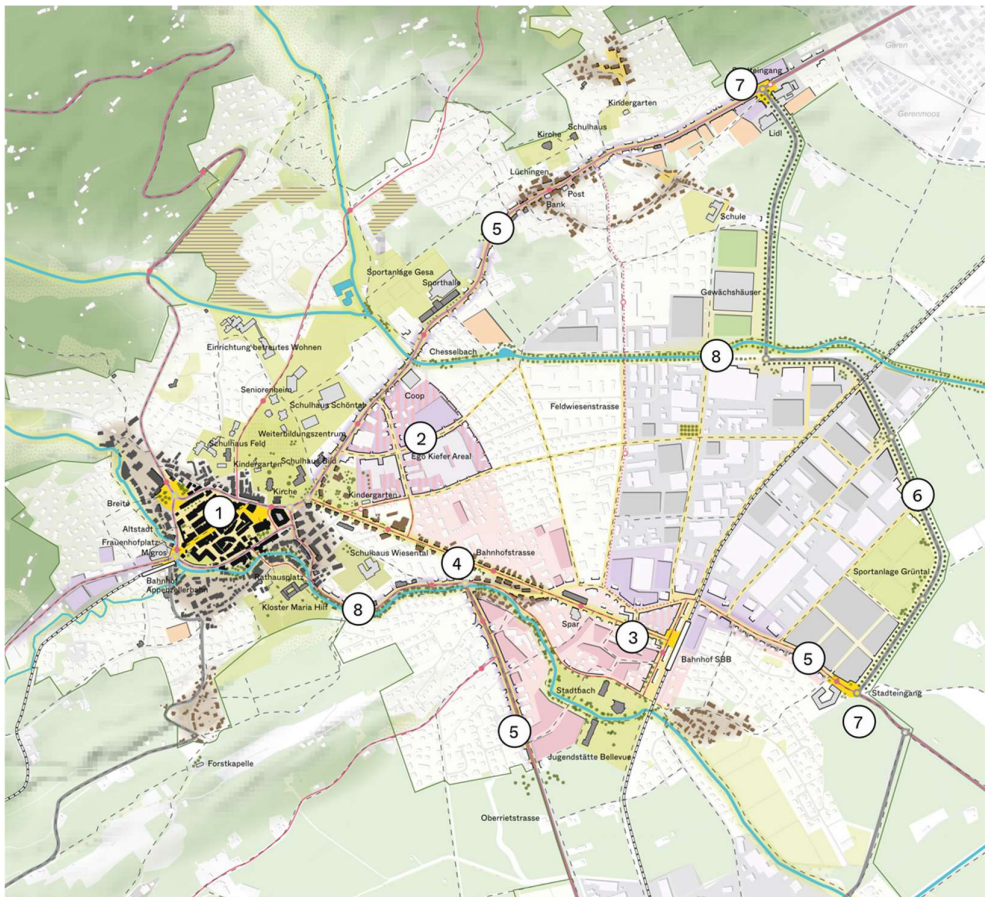
Abbildung 20: Zielbild Fussverkehr (B+S)



5.5 Schlüsselräume

Im Nachfolgenden werden die Schlüsselräume in der Stadtentwicklung erläutert. Die Zahlen in der Abbildung 21 entsprechen der Kapitelnummerierung.

Abbildung 21: Die Schlüsselräume im Überblick



5.5.1 Stadtzentrum stärken

Die Altstadt wird als historisches Herzstück der Stadt durch das Stärken der Zentrumsfunktionen reaktiviert. Die Altstadtatmosphäre wird erhalten und gestärkt. Die wichtigen öffentlichen Plätze und Sehenswürdigkeiten sind aufgewertet: Nachdem im Osten der Altstadt der Rathausplatz in den vergangenen Jahren geschaffen wurde wird in der Folge der Frauenhofplatz im Westen und der Breitenplatz im Norden die Zugänge zum historischen Zentrum aufgewertet. Die Stadträume sind durch attraktive Fuss- und Veloverkehrsverbindungen untereinander vernetzt. Die Geschwindigkeit auf den Strassenzügen zwischen den vorgenannten Plätzen in die Altstadt (Gerbergasse, Trogenerstrasse) wird nach Möglichkeit reduziert und damit die Zugänglichkeit von der Vor- in die Altstadt für den Fuss- und Veloverkehr verbessert.

5.5.2 Areal Ego Kiefer (FRAME) entwickeln

Das Gebiet zwischen Rorschacher- und Bahnhofstrasse – ursprünglich als Areal Ego Kiefer bezeichnet, neu FRAME genannt – wird als wichtiges Quartier neben der Altstadt verdichtet, hin zu einem durchmischten Gebiet mit Wohn- und Arbeitsnutzungen (Fortsetzung der Gewerbenutzung des aktuell etablierenden Gewerbeparks). Qualitätsvolle Grün- und Freiflächen zeichnen das Neubauquartier aus.

5.5.3 Bahnhofsgebiet als Tor zur Stadt aufwerten

Neben dem Stadtzentrum stellt der Bahnhof einen wichtigen Ort mit hoher Zentralität, bester ÖV-Erreichbarkeit und Ausstrahlung für Altstätten dar: Er ist das Tor zur Stadt. Um dieser Rolle gerecht zu werden, wird ein städtebauliches Konzept erarbeitet, das den Bahnhof optimal mit dem Umfeld vernetzt und das Verdichtungs- und Aufwertungspotenzial optimal nutzt. Die Stadt Altstätten hat dafür bereits über längere Zeit Grundstücke in Bahnhofsnähe erworben, die eine sinnvolle städtebauliche Entwicklung möglich machen. Wie im Kantonalen Richtplan vorgesehen, kann so die Siedlungsentwicklung auf den öffentlichen Verkehr ausgerichtet werden und die hohen Nutzungsreserven an einem Ort kantonaler Bedeutung ausgeschöpft werden. Das Bahnhofsgebiet soll dabei mit seiner Funktion und seinen Nutzungen nicht in Konkurrenz zur Altstadt treten.

5.5.4 Bahnhofstrasse als grüne Verbindungsachse der Zentren stärken

Der Bahnhofstrasse kommt eine Schlüsselrolle im Strassennetz Altstätten zu: Ihre Funktion als grüne Verbindungsachse zwischen Bahnhof und Altstadt wird erhalten und gestärkt. Dabei ist ein sorgsamer Umgang mit der vorhandenen historischen Siedlungsstruktur und Freiraumelementen (Vorgärten, Bäumen und weiteren Grünelementen) zentral. Der Strassenraum wird im Zusammenhang mit einem neuen Temporegime zugunsten von Fuss- und Veloverkehr neu organisiert.

5.5.5 Strukturierende Verbindungen weiterentwickeln

Die strukturierenden Verbindungen werden zugunsten von Fuss- und Veloverkehr und einer höheren Aufenthaltsqualität weiterentwickelt. Dazu zählt die Redimensionierung der Fahrbahn durch eine Anpassung des Temporegimes von 50 km/h auf 35 – 45 km/h. Wo noch ausstehend bzw. notwendig wird eine sichere Wegführung für den Fuss- und Veloverkehr auf beiden Strassenseiten ergänzt (z.B. entlang der Rorschacherstrasse und der Oberrietstrasse). Das Gewerbe wird weiterhin entlang der Strasse konzentriert. Auf eine ausreichende Versorgung mit Kurzzeitparkplätzen wird geachtet. Wo sinnvoll wird in Kombination mit einer durchgrünter Gestaltung verdichtet, wobei der sorgsame Umgang mit historischen Dorfstrukturen und bestehenden Freiraumelementen im Vordergrund steht.

5.5.6 Ostumfahrung als grünes Band gestalten

Die neue Umfahrungsstrasse ist als grünes Band gestaltet. Ein Grünstreifen mit Allee-Charakter grenzt die Fahrbahn vom Fuss- und Veloverkehr ab. Dies erlaubt eine sicherer Wegführung der Fuss- und Veloverkehrsverbindungen. Im nördlichen Abschnitt verläuft die Strasse durch die Landschaft, während sie im südlichen Abschnitt den städtebaulichen und freiräumlichen Übergang des strategischen Entwicklungsgebiets in die Landschaft gestaltet.

5.5.7 Stadteingänge Rorschacherstrasse und Kriessernstrasse profilieren

Ein neuer Kreisel bindet die Ostumfahrung an die Kriessernstrasse bzw. Rorschacherstrasse an. Eine auf die Verkehrssituation abgestimmte städtebauliche Entwicklung bzw. Verdichtung akzentuieren die Eingangssituationen. Die Reserven des strategischen Entwicklungsgebiets am Stadteingang an der Kriessernstrasse werden im Rahmen eines städtebaulichen und freiräumlichen Konzeptes entwickelt.

5.5.8 Kesselbach und Stadtbach in Szene setzen

Durch die Renaturierung des Kesselbaches und Rekultivierung anliegender Flächen wird ein breites grün-blaues Band geschaffen. Prägnante Vegetation säumt die beiden Uferseiten. In das grün-blaue Band ist das Fuss- und Veloverkehrsnetz integriert und bietet zu Fuss Gehenden und Velofahrenden eine attraktive Verbindung. Der renaturierte Kesselbach begleitet einen kleinen Abschnitt der Ostumfahrung und wird später vom Bafflesgraben abgelöst, der mit seinem ebenfalls begrünten Wasserlauf den Übergang in die Landschaft einleitet. Auch entlang des Stadtbachs wird durch einen lückenlosen, öffentlichen Uferweg, eine sehr attraktive Verbindung zwischen Bahnhof und Altstadt geschaffen. Der Strassenraum entlang der Churerstrasse wird aufgewertet und im Bereich Hintergärten wird ein attraktiver Platz mit hoher Aufenthaltsqualität am Stadtbach geschaffen.

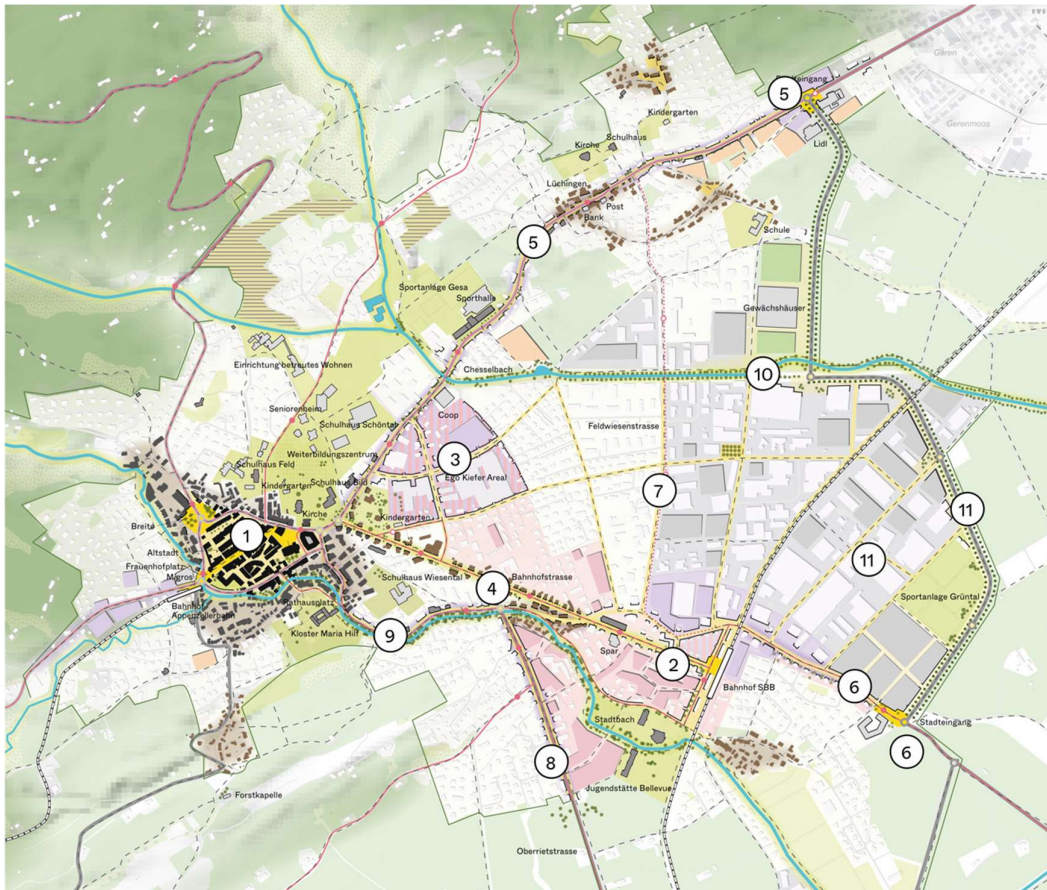
6 Handlungsempfehlungen

Im Hinblick auf die Umsetzung der relevanten Elemente aus dem Masterplan werden in den nachfolgenden Kapiteln die Handlungsempfehlungen integral und pro zentralem Stadtraum definiert. Die Tabelle 1 gibt eine Übersicht über alle Handlungsempfehlungen und definiert die Massnahmen in Bezug zur Ostumfahrung als flankierende Massnahmen bzw. ergänzende Massnahmen.

Tabelle 1: Die Massnahmen im Überblick

Handlungsempfehlung	Zuständigkeit	Priorität	Zeithorizont	Bezug Umfahrung
1 Altstadt erhalten und stärken	Stadt/Kanton	1.	laufend	ergänzend
2 Bahnhofsgebiet entwickeln	Stadt/ Kanton/SBB	1.	mittel- bis langfristig	ergänzend
3 Dreieck Rorschacher- und Bahnhofsstrasse (Ego Kiefer Areal) transformieren	Stadt	1.	mittel- bis langfristig	ergänzend
4 Bahnhofstrasse erhalten und attraktivieren	Stadt/ Kanton	2.	langfristig	ergänzend
5 Rorschacherstrasse inklusive Stadteingang neugestalten	Kanton/Stadt	1.	mittel- bis langfristig	ergänzend
6 Kriessemstrasse inklusive Stadteingang neugestalten	Stadt	1./2.	Langfristig	flankierend
7 Feldwiesenstrasse neugestalten	Stadt/ Kanton	1.	mittel- bis langfristig	flankierend
8 Oberrietstrasse neugestalten	Kanton	1.	kurzfristig	ergänzend
9 Churerstrasse neu gestalten inklusive Bachaufwertung	Stadt/Kanton	1.	mittelfristig	ergänzend
10 Kesselbachstrasse neu gestalten inklusive Bachaufwertung	Stadt	1./2.	mittel- bis langfristig	flankierend
11 Arbeitsplatzgebiet STAST und Siedlungsrand entwickeln	Stadt	1.	mittel- bis langfristig	ergänzend
12 Projektablauf und Verfahren definieren	Stadt	1.	kurzfristig	-

Abbildung 22: Die Massnahmen im Überblick



6.1 Altstadt erhalten und stärken

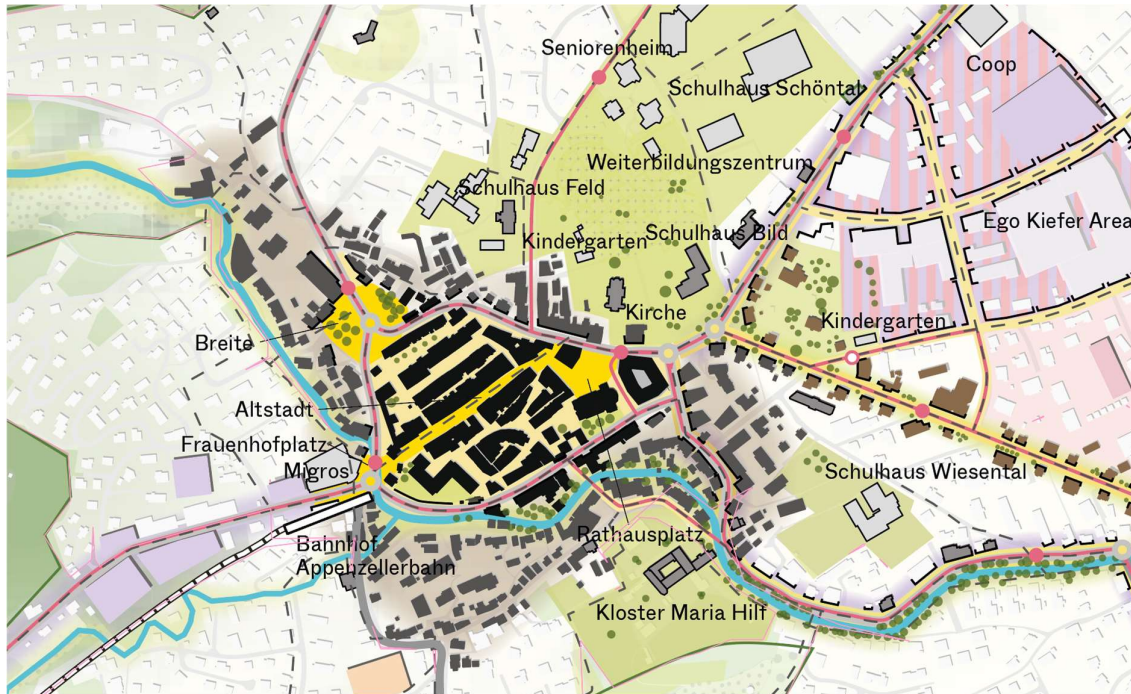


Abbildung 23: Zoom-In städtebauliches Leitbild

6.1.1 Ausgangslage

Die gut erhaltene, historische Altstadt mit dem mittelalterlichen Kern ist ein wichtiges Identitätsmerkmal und das Herzstück von Altstätten. Teilweise ist sie allerdings in ihrer Zentrumsfunktion geschwächt – beispielsweise gibt es Leerstand in den Erdgeschosszonen und an gewissen Orten fehlt es an Aufenthaltsqualität. Teile des städtischen Zentrums (z.B. Breiteplatz) sind für den Fuss- und Veloverkehr nicht auf deren Bedürfnisse ausgestaltet. Die Strassen um die Altstadt entlang der alten Stadtmauern – Klaus- und Ringstrasse – sowie entlang des Stadtbachs sind sehr verkehrsorientiert und für den Fuss- und Veloverkehr unattraktiv. Die verkehrsorientierten Strassen um die Altstadt – Trogenerstrasse und Gerbergasse – erschweren eine attraktive Zugänglichkeit der Altstadt von der Umgebung.

6.1.2 Ziel

- Weiterführung der zum Teil bereits realisierten Erneuerung und Aufwertung des städtischen Zentrums (Stärkung der Zentrumsfunktion)
- Umgestaltung der verkehrsorientierten Strassen zu städtischen Räumen mit erhöhten Aufenthaltsqualitäten
- Attraktive Vernetzung der Altstadt mit den umliegenden Quartieren bzw. Verbesserung der Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr
- Erhöhung Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Aufwertung Breiteplatz zu einem Platzbereich mit Aufenthaltsqualität und überlagernden Nutzungsmöglichkeiten

- Abstimmung mit den Hochwasserschutzprojekten Brendenbach Unterlauf sowie Stadtbach
- Erstellen von behindertengerechten Bushaltestellen

6.1.3 Handlungsanweisung

- Aufwertung Altstadt:
 - Erarbeitung bzw. Fortführung des Konzeptes zur Gestaltung der Gassenräume unter Berücksichtigung von Aufenthaltsqualität, Erdgeschossnutzung inkl. Kurzzeitparkplätze, Gebäudevorzonen, der Erschliessung mit Velo- und Fussverkehr sowie mit dem motorisierten Verkehr.
 - Erarbeitung bzw. Fortführung Vermarktungs- bzw. Nutzungskonzepte (Nutzungsstrategie z.B. in Zusammenarbeit mit espacesuisse) mit Fokus auf kleinteiligen Verkaufsstrukturen zur Profilierung der Altstadt als zentralen Ort für Dienstleistung, Gastronomie sowie Einkauf.
- Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung mit Zielgeschwindigkeit 25-35 km/h auf der Klaus-, Ring- und Trogenerstrasse sowie Gerbergasse
- Umsetzung des Velokonzepts, Schaffung zusätzlicher Veloabstellplätze
- Aufwertung Breiteplatz (Nutzungs- und Gestaltungskonzept Platz und Randbereich, Integration, Temporäre Nutzungsmöglichkeiten, Umgang bzw. Integration der Autoabstellplätzen)
- Aufwertung Frauenhofplatz

6.1.4 Federführung und involvierte Stellen

Die Klausstrasse- und die Ringgasse sind Gemeindestrassen, die Federführung liegt bei der Stadt; keine weiteren Stellen sind involviert.

Die Trogenerstrasse (Abschnitt Gerbergasse bis zum Kreisel Chuererstrasse/ Rorschacherstrasse) und Gebergasse sind Kantonsstrassen. Die Federführung liegt beim Kanton. Die Massnahmen sind mit dem Strassenbauprogramm des Kantons abzustimmen.

6.1.5 Realisierung und Priorität

Die Umsetzung der Massnahmen ist mittelfristig angelegt (2026 bis 2030). Die Massnahmen sind in der Kategorie: 1. Priorität.

6.1.6 Querverweise

- Massnahmenblatt Verkehr Nr. 1A und 1B: Neugestaltung Zentrum Altstätten
- Massnahmenblatt Verkehr Nr. 9: Neugestaltung Heidener-/Bildstrasse
- Massnahmenblatt Verkehr Nr. 13: Ausbau primäres Velonetz, Veloinfrastruktur
- Massnahmenblatt Verkehr Nr. 15: Hochwertige Veloabstellplätze
- Präsentationsbericht Masterplan FREI | RAUM, Fachbereich Städtebau
- Präsentation FREI | RAUM, Fachbereich Landschaftsarchitektur

Abbildung 24 und 25: Referenzbilder Aufenthalt, Gebäudevorzonen und unterschiedliche Nutzungsmöglichkeiten unter Bäumen (Fotos, vdw und google.maps)



Abbildung 26: Beispiel einer gelungenen Aufwertung – der Rathausplatz (nuesch.ch)



6.2 Bahnhofsgelände entwickeln

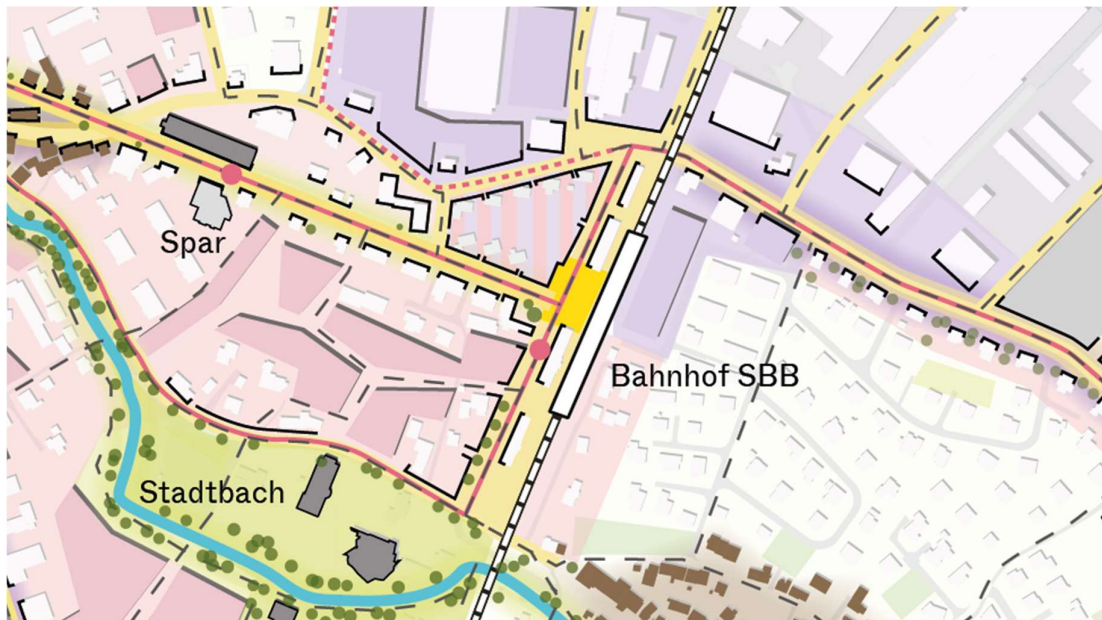


Abbildung 27: Zoom-In städtebauliches Leitbild

6.2.1 Ausgangslage

Die Gestaltung und Nutzung des Bahnhofs und seines Umfeldes entsprechen nicht seiner Rolle und Zentralität in Altstätten und in der Region. Der öffentliche Raum ist wenig attraktiv gestaltet. Das Verdichtungspotenzial nicht ausgeschöpft.

6.2.2 Ziel

- Weiterentwicklung des Bahnhofs als multimodale Verkehrsdrehscheibe
- Gestaltung eines attraktiven und einladenden Bahnhofsplatzes
- Etablieren eines attraktiven, verdichteten Bahnhofsquartiers mit Wohn- und Arbeitsnutzung

6.2.3 Handlungsanweisung

Erarbeitung städtebauliche Studie mit folgenden möglichen Inhalten – die städtebauliche Studie wird im Rahmen eines Werkstattverfahrens mit einem Planungsteam und einem Begleitgremium erarbeitet:

- Abschluss Bahnhofstrasse durch Bahnhofplatz und prägnante Setzung der Bauten (allenfalls hoher Baukörper) akzentuieren
- Parallel zu den Schienen verlaufende Bahnhofstrasse als Adresse und Hauptzugang zu Gewerbegebiet und den öffentlichen Institutionen entwickeln (siehe Abbildung 28)

- Stärkung und Adressierung der beiden Pole an der Kriessernstrasse und an der Alten Landstrasse
- Förderung der Aufenthaltsqualität auf dem Bahnhofplatz (Wartebereich, Grünflächen etc.).
- Sicherstellung Versorgungsangebot für umliegende Arbeitsplätze und DL-Betriebe (personenintensiv), sowie ein Ausbau regionaler Freizeitangebote.
- Geschwindigkeitsreduktion auf dem Bahnhofplatz.
- Schaffen eines attraktiven Zugangs zum Perron inkl. ausreichend Parkierungsanlagen für die multimodalen Verkehrsteilnehmer (Velo/Bahn und Auto/Bahn).
- Erstellung behindertengerechter und BehiG-konformer Bushaltekanten.

6.2.4 Federführung und involvierte Stellen

Der Bahnhofplatz ist im Eigentum der Stadt. Für eine Umsetzung ist eine Zusammenarbeit von Kanton, Stadt und SBB nötig. Für die Verdichtung auf privaten Grundstücken sind die Eigentümer und Eigentümerinnen im Rahmen eines Kommunikationsprozesses frühzeitig miteinzubeziehen.

6.2.5 Realisierung und Priorität

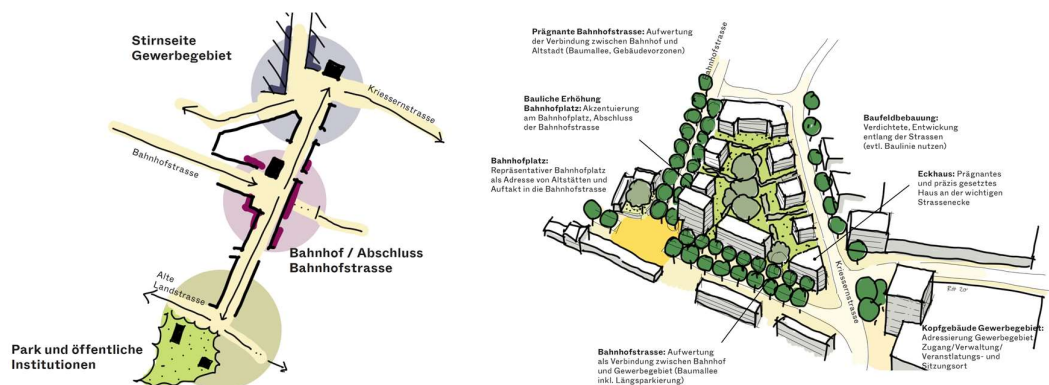
Der Zeithorizont ist mittel- bis langfristig (2026 bis 2030 bzw. 2030+). Die Massnahmen sind in der Kategorie: 1. Priorität.

Die verkehrlichen Anpassungen sind mit dem ÖV-Konzept (in Bearbeitung) abzustimmen.

6.2.6 Querverweise

- Massnahmenblatt Verkehr Nr. 3: Aufwertung Bahnhofplatz
- Massnahmenblatt Verkehr Nr. 13: Ausbau primäres Velonetz, Veloinfrastruktur
- Massnahmenblatt Verkehr Nr. 15: Hochwertige Veloabstellplätze
- Präsentationsbericht Masterplan FREI | RAUM, Fachbereich Städtebau
- Präsentation FREI | RAUM, Fachbereich Landschaftsarchitektur

Abbildung 28 und 29: Konzeptskizzen zu Entwicklungs- und Gestaltungsmöglichkeiten am Bahnhof – Stärken des Bahnhofplatzes und der beiden Pole Gewerbegebiet und öffentliche Institutionen (Skizzen vdw)



6.3 Dreieck Rorschacher- und Bahnhofstrasse (Ego Kiefer Areal) transformieren



Abbildung 30: Zoom-In städtebauliches Leitbild

6.3.1 Ausgangslage

Das heutige Gewerbegebiet an der Schöntal-, Feld- und Elsenackerstrasse soll in Zukunft zu einem Quartier mit einem höheren Wohnanteil weiterentwickelt bzw. in Teilbereichen umstrukturiert werden. Die Nähe zum Zentrum und zur Bahnhofstrasse sowie das Angrenzen an die Rorschacherstrasse machen das Quartier zu einem strategischen Entwicklungsgebiet von Altstätten.

6.3.2 Ziel

- Stärkung der Altstadt und des städtischen Zentrums durch die Schaffung von zusätzlichem Einwohnerpotenziale im unmittelbaren Einzugsgebiet
- Entwicklung eines städtischen Mischquartiers mit einem Nebeneinander von Wohn- und Gewerbenutzungen und qualitätsvollen Grün- und Freiflächen

6.3.3 Handlungsanweisung

- Grundeigentümergegespräche zur Abschätzung der Entwicklungsbedürfnisse der Eigentümerschaften und der vorhandenen Betriebe (Veränderungsmöglichkeiten prüfen)
- Erarbeitung städtebauliche Studie zur Ermittlung des Entwicklungs- und Nutzungspotenzials der Areale zwischen Rorschacher- und Bahnhofstrasse – die städtebauliche Studie wird im Rahmen eines Werkstattverfahrens mit einem Planungsteam und einem Begleitgremium erarbeitet

6.3.4 Federführung und involvierte Stellen

Für die Umsetzung ist eine Zusammenarbeit der Stadt mit den Eigentümern der Grundstücke notwendig. Für die Abstimmung der Entwicklung an der Rorschacherstrasse ist ein früher Einbezug des Kantons zu prüfen.

6.3.5 Realisierung und Priorität

Der Zeithorizont ist mittel- bis langfristig (2026 bis 2030 bzw. 2030+). Die Massnahmen sind in der Kategorie: 1. Priorität.

6.3.6 Querverweise

- Massnahmenblatt Verkehr Nr. 15: Hochwertige Veloabstellplätze
- Massnahmenblatt Verkehr N 16: Mobilitätsmanagement
- Präsentationsbericht Masterplan FREI | RAUM, Fachbereich Städtebau

Abbildung 31 und 32: Möglicher Charakter des neuen Quartiers (Foto, vdw)



Abbildung 33: Möglicher Charakter des Grünraums im neuen Quartier (Foto, mettlar)



6.4 Bahnhofstrasse erhalten und attraktiveren

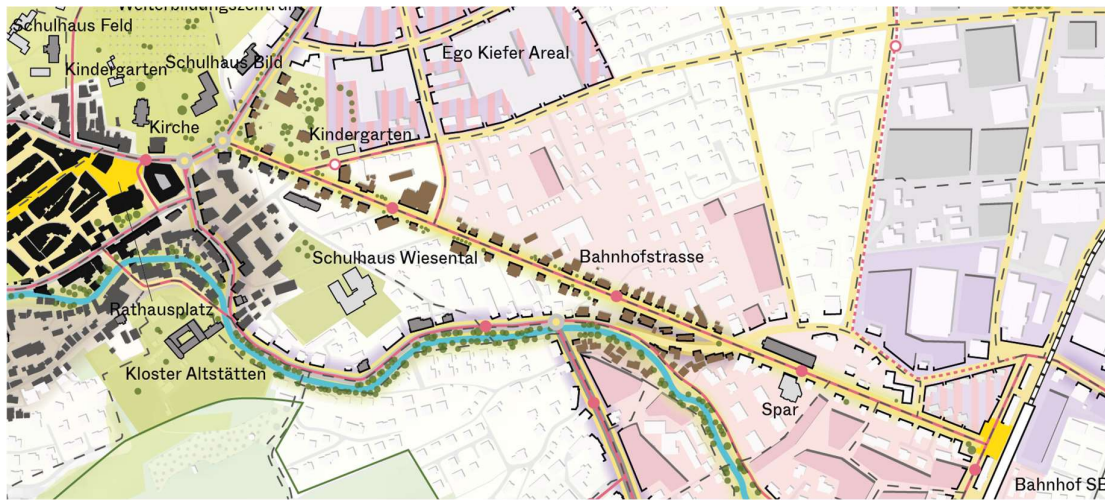


Abbildung 34: Zoom-In städtebauliches Leitbild

6.4.1 Ausgangslage

Die direkte Hauptverbindung zwischen dem Zentrum und dem Bahnhof von Altstätten ist von einem reichen Baumbestand bzw. einer grünen Qualität gekennzeichnet. Allerdings besitzt sie einen verkehrsorientierten Charakter und wird nicht als wichtige Verbindungsachse bzw. als wichtiger Stadtraum wahrgenommen. Der Fuss- und Veloverkehr verfügt über eine eingeschränkte Infrastruktur (einseitiges Trottoir, keine Radstreifen).

6.4.2 Ziel

- Umgestaltung der verkehrsorientierten Strassen zu einem qualitativen städtischen Raum mit Aufenthaltsqualität
- Erhaltung und Stärkung der Bahnhofstrasse als grüne Verbindung mit Vorgärten, Bäume, etc. zwischen Bahnhof und Altstadt, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr (Wanderweg, kantonaler Radweg)
- Stärkung Bahnhofstrasse als wichtige ÖV-Verbindung und Fuss- und Veloachse.
- Erhöhung Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer insbesondere an den Knoten

6.4.3 Handlungsanweisung

- Erarbeitung eines abgestimmten Konzeptes zu Städtebau und Verkehr mit folgenden möglichen Inhalten:
 - Redimensionierung der Fahrbahn zugunsten von Fuss- und Veloverkehr durch z.B. Umsetzung Zielgeschwindigkeit 35-45 km/h und Umsetzung des Velokonzepts.
 - Sorgsamer Umgang mit historischer Dorfstruktur und Freiraumelementen
- Reduktion Reisezeitverlust ÖV bei Einmündung Bahnhof-/Rorschacherstrasse z.B. durch:

- Bushaltestelle Elsenacker als Fahrbahnhaltestelle in Richtung Altstadt zur schnelleren Zufahrt an den Knoten Bahnhof-/Rorschacherstrasse (kürzere Wartezeiten).
- Prüfung des Standorts der Bushaltestelle.

6.4.4 Federführung und involvierte Stellen

Die Bahnhofstrasse ist eine Gemeindestrasse. Die Rorschacherstrasse ist eine Kantonsstrasse.

Für eine Umsetzung ist eine Zusammenarbeit der Stadt und dem Kanton (Tiefbauamt und Amt für öffentlichen Verkehr) nötig.

Die verkehrlichen Anpassungen sind vom ÖV-Konzept abhängig (in Bearbeitung).

6.4.5 Realisierung und Priorität

Der Zeithorizont langfristig (2030+). Die Massnahmen sind in der Kategorie: 2. Priorität.

6.4.6 Querverweise

- Massnahmenblatt Verkehr Nr. 2: Neugestaltung Bahnhofstrasse
- Präsentationsbericht Masterplan FREI | RAUM, Fachbereich Städtebau
- Präsentation FREI | RAUM, Fachbereich Landschaftsarchitektur

6.5 Rorschacherstrasse inklusive Stadteingang neugestalten

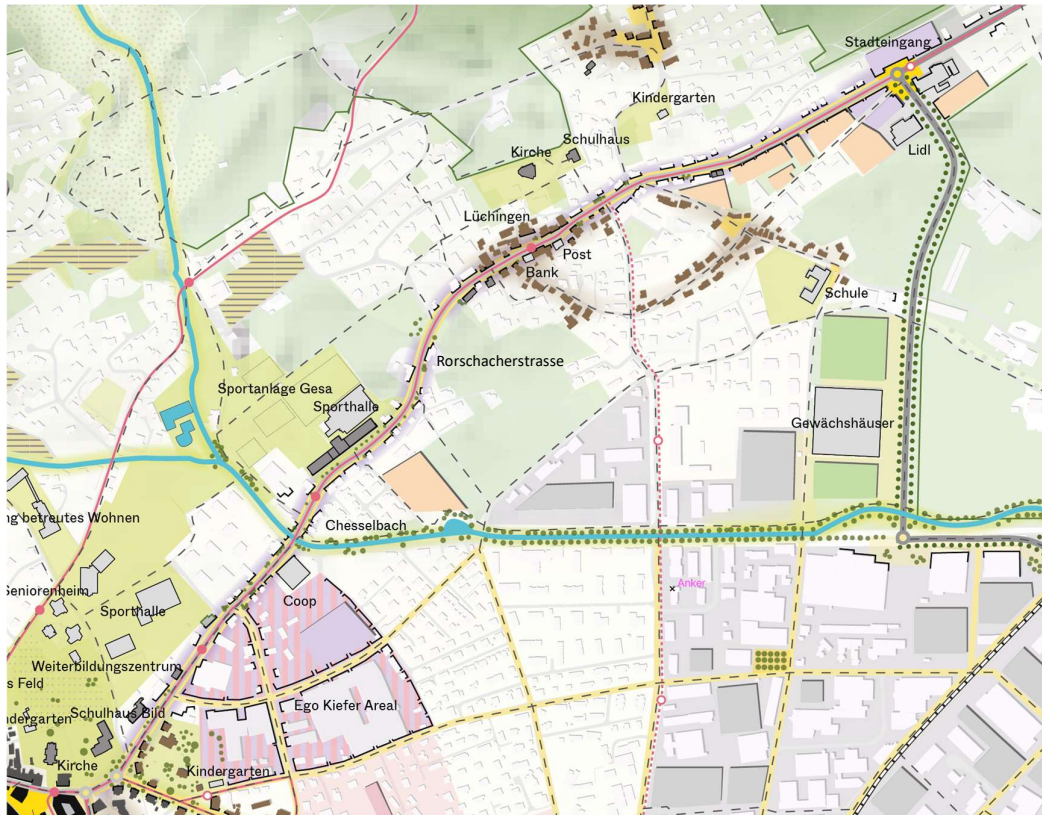


Abbildung 35: Zoom-In städtebauliches Leitbild

6.5.1 Ausgangslage

Vor allem aus Sicht des Fuss- und Veloverkehrs wird die Rorschacherstrasse ihrer Bedeutung im Verkehrsnetz Altstätens nicht gerecht. Es gibt Strassenquerungen ohne Mittelinseln. Es fehlt eine Veloinfrastruktur entlang der Strasse und es gibt eine ÖV-Netzlücke im Bereich des Lidl's.

6.5.2 Ziel

- Aufwertung der Zugangsstrasse zum Stadtkern (siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung) im Abschnitt Churer-/Kesselbachstrasse.
- Konsequente Grünraumgestaltung entlang der gesamten Strasse
- Förderung der Aufenthaltsqualität und Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer (kantonaler/regionaler Radweg).
- Umsetzung attraktiver und direkter Strassenquerungen.
- Gestaltung Stadteingang mit Torwirkung.

6.5.3 Handlungsanweisung

- Erarbeitung eines integralen Konzeptes für die gesamte Achse mit folgenden möglichen Inhalten:

- Redimensionierung der Fahrbahn mit Zielgeschwindigkeit 35-45 km/h und Integration einer lückenlosen sicheren Wegführung für den Fuss- und Radverkehr auf beiden Seiten
- Neugestaltung Rorschacherstrasse Abschnitt Süd durch Umsetzung Velokonzept.
- Schliessung ÖV-Netzlücke durch eine neue Bushaltestelle Rorschacherstrasse/Lidl.
- Prüfung von städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten entlang der Strasse in Kombination mit einer Gestaltung des erweiterten Strassenraumes (Bepflanzung).
- Sorgsamer Umgang mit historischer Dorfstruktur und Freiraumelementen entlang der Strasse
- Erarbeitung eines städtebaulichen Konzeptes zum Stadteingang Rorschacherstrasse mit folgenden möglichen Inhalten – die städtebauliche Studie wird im Rahmen eines Werkstattverfahrens mit einem Planungsteam und einem Begleitgremium erarbeitet:
 - Städtebaulich Entwicklung um den zukünftigen Knoten Rorschacherstrasse/Umfahrungsstrasse mit Fokus auf Gewerbenutzung
 - Fortsetzung der Verdichtung auf der südlichen Seite der Rorschacherstrasse mit Wohnnutzung und dadurch städtebauliche Anbindung des Stadteingangs an das restliche Siedlungsgebiet

6.5.4 Federführung und involvierte Stellen

Die Rorschacherstrasse ist eine Kantonsstrasse. Die Federführung liegt beim Kanton. Das BGK Rorschacherstrasse wurde zum Teil bereits umgesetzt.

Die Umgestaltung ist abhängig von:

- Abstimmung mit bestehendem BGK Rorschacherstrasse
- ÖV-Konzept (in Bearbeitung)
- Gestaltung Stadteingang in Abh. mit dem Anschlussknoten der Ostumfahrung
- Strassenbauprogramm Kanton

6.5.5 Realisierung und Priorität

Die Umsetzung der Massnahmen ist für das BGK Rorschacherstrasse kurzfristig (2021-2025). Die weiteren Massnahmen sind mittel- bis langfristig angelegt (2026 bis 2030 bzw. 2030+). Die Massnahmen sind in der Kategorie: 1. Priorität.

6.5.6 Querverweise

- Massnahmenblatt Verkehr Nr. 6: Neugestaltung Rorschacherstrasse
- Massnahmenblatt Verkehr Nr. 15: Hochwertige Veloabstellplätze
- Präsentationsbericht Masterplan FREI | RAUM, Fachbereich Städtebau
- Präsentation FREI | RAUM, Fachbereich Landschaftsarchitektur

6.6 Kriessernstrasse inklusive Stadteingang neugestalten

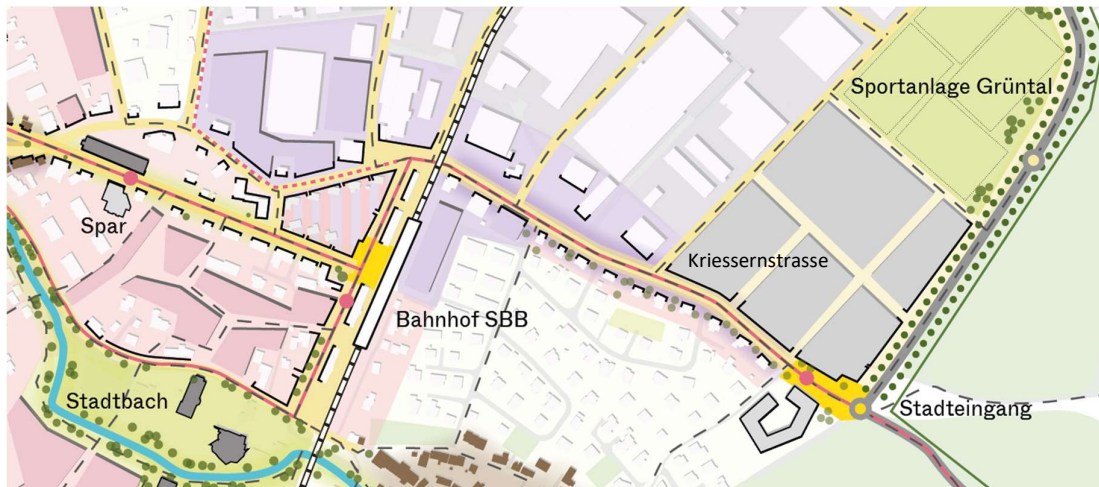


Abbildung 36: Zoom-In städtebauliches Leitbild

6.6.1 Ausgangslage

Aktuell ist die Kriessernstrasse als verkehrsorientierte Strasse gestaltet, die mit erhöhter Nutzung durch den Schwerverkehr konfrontiert ist. Sie wird nicht als durchgängige Achse von der Churerstrasse bis zum Stadteingang wahrgenommen.

6.6.2 Ziel

- Aufwertung der Zugangsstrasse zur Stadt Altstätten inkl. Bahnhof (siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung)
- Gestaltung eines Stadteingangs mit Torwirkung
- Förderung der Aufenthaltsqualität und Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer (kantonaler/regionaler Radweg)
- Ermöglichung attraktiver und direkter Zugänge ins Industrie- und Siedlungsgebiet

6.6.3 Handlungsanweisung

- Erarbeitung eines integralen Konzeptes für die gesamte Achse mit folgenden möglichen Inhalten:
 - Umsetzung siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung mit Zielgeschwindigkeit 35-45 km/h.
 - Erhöhung Durchfahrtswiderstands.
 - Verstetigung des Verkehrsflusses.
 - Umsetzung des Velokonzepts.
- Erarbeitung einer städtebaulichen Studie zur Gestaltung eines attraktiven Stadteingangs Kriessernstrasse (mit dem Bau des Kreisels und Realisierung STAST umsetzbar) mit folgenden möglichen Inhalten – die städtebauliche Studie wird im Rahmen eines Werkstattverfahrens mit einem Planungsteam und einem Begleitzentrum erarbeitet:

- Abstimmung städtebauliche Entwicklung des Gewerbegebietes mit der Verkehrsentwicklung
- Gestaltung eines attraktiven Siedlungsrandes
- Prüfung Verlegung der Sportflächen entlang der Kriessernstrasse in den östlicheren Teil des Entwicklungsgebietes

6.6.4 Federführung und involvierte Stellen

Die Kriessernstrasse ist eine Gemeindestrasse. Die Federführung liegt bei der Stadt.

6.6.5 Realisierung und Priorität

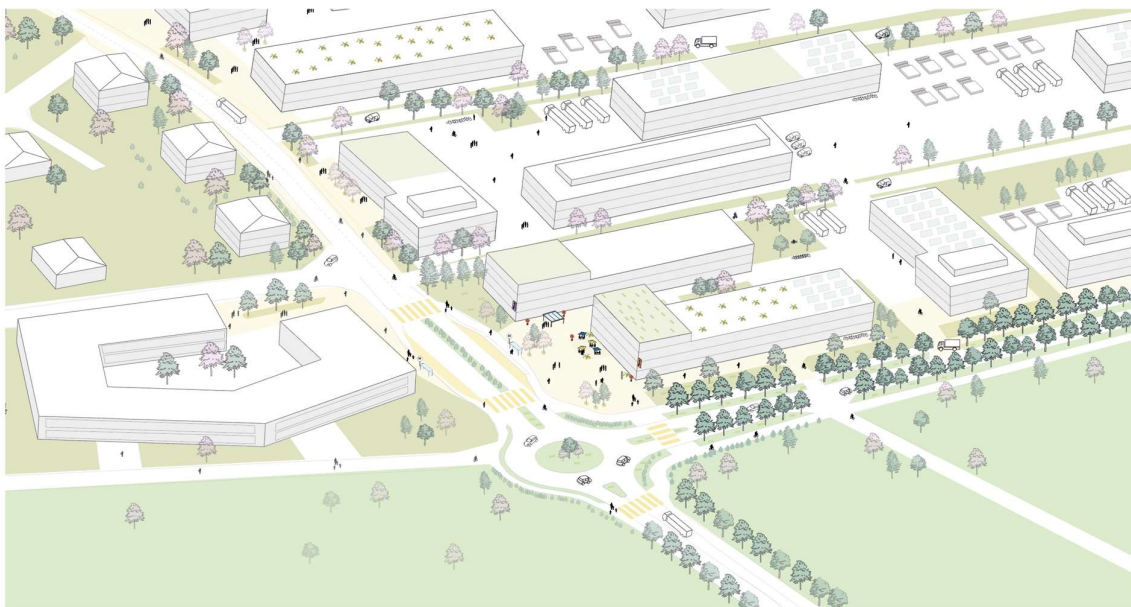
Die Umsetzung der Massnahmen für die Kriessernstrasse ist langfristig angelegt (2030+), insbes. da die Realisierung der Ostumfahrung eine Vorbedingung darstellt. Die Massnahmen sind in der Kategorie: 2. Priorität.

Die Etablierung eines Stadteingangs erfolgt mit der Umsetzung der Ostumfahrung und liegt daher in der Kategorie 1. Priorität.

6.6.6 Querverweise

- Massnahmenblatt Verkehr Nr. 7: Neugestaltung Kriessernstrasse
- Präsentationsbericht Masterplan FREI | RAUM, Fachbereich Städtebau

Abbildung 37: Visualisierung Stadteingang Süd und Ausgestaltung Umfahrungsstrasse - mit Verlegung Sportanlage (vdw)



6.7 Feldwiesenstrasse neugestalten

6.7.1 Ausgangslage

Die Feldwiesenstrasse wird heute von unerwünschtem Schleich- und Industrieverkehr befahren. Durch die neue Ostumfahrung soll die Feldwiesenstrasse siedlungsorientierter gestaltet werden, um die verkehrliche Wirkung der Ostumfahrung zu verstärken, die Strasse vom Schleichverkehr zu befreien, sowie den Schwerverkehr aus Wohngebieten zu verlagern. Ausserdem ist das Siedlungs- und Industriegebiet im Raum Kesselbach im heutigen Zustand nicht ausreichend vom ÖV erschlossen. Eine zusätzliche Busverbindung über die Feldwiesenstrasse könnte in Zukunft die notwendige Erschliessung gewährleisten.

6.7.2 Ziel

- Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung. Ausbau eventuell in zwei Etappen:
 - Kriessernstrasse bis Kesselbachstrasse zusammen mit Veloweg.
 - Kesselbachstrasse bis Rorschacherstrasse zusammen mit Ostumfahrung
- Unterbindung Schleichverkehr
- Verlagerung Schwerverkehr auf Ostumfahrung und Industriestrasse
- Aufwertung Fuss- und Veloverkehr, Wanderweg, regionaler Radweg inklusive Grünraumelementen (Baumneupflanzungen etc.)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Feldwiesenstrasse Nord (enge Kurven, schlechte Sichtweiten)
- Ausreichende ÖV-Erschliessung des Siedlungs-/Industriegebiet im Raum Kesselbach
- ÖV-Netzlücken beheben

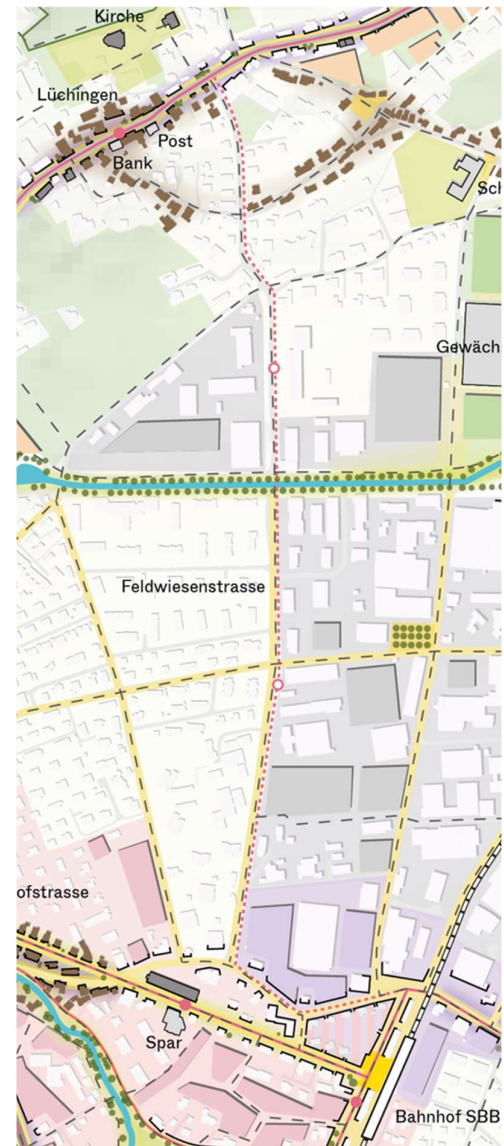


Abbildung 38: Zoom-In städtebauliches Leitbild

6.7.3 Handlungsanweisung

- Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung mit Zielgeschwindigkeit 25-35 km/h sowie Erhöhung Durchfahrtswiderstand
- Evtl. Sperrung für den Durchgangsverkehr (Fahrverbot nur ab Gemeindestrassen 2. Klasse möglich)
- Umsetzung Velokonzept
- Umgestaltung Feldwiesenstrasse Nord

- Neue Busverbindung über Feldwiesenstrasse mit BehiG-konformen Bushaltestellen
- Baumneupflanzungen entlang der ganzen Strasse

6.7.4 Federführung und involvierte Stellen

Die Feldwiesenstrasse ist eine Gemeindestrasse, die Federführung liegt bei der Stadt. Für die ÖV-Massnahmen ist der Kanton (AöV) einzubeziehen. Zu beachten ist, dass es bereits ein Vorprojekt Feldwiesenstrasse gibt, welches neu zu prüfen und beurteilen ist.

Ausserdem gibt es folgende Abhängigkeiten:

- Ohne Ostumfahrung besitzt die Feldwiesenstrasse eine höhere verkehrliche Bedeutung für den MIV/Schwerverkehr (Erschliessung).
- Die exakte Busverbindung ist mit dem ÖV-Konzept (in Bearbeitung) abzugleichen.
- Neue ÖV-Verbindung Bahnhof Altstätten – Diepoldsau im Gespräch mit dem AöV – Linienführung über die Feldwiesenstrasse möglich.

6.7.5 Realisierung und Priorität

Die Umsetzung der Massnahmen ist mittelfristig bis langfristig angelegt (2026 bis 2030 bzw. 2030+). Die Massnahmen sind in der Kategorie: 1. Priorität – allerdings kann erst nach der Entwicklung der Ostumfahrung die Umgestaltung der Feldwiesenstrasse ermöglicht werden.

6.7.6 Querverweise

- Massnahmenblatt Verkehr Nr. 4A: Neugestaltung Feldwiesenstrasse
- Massnahmenblatt Verkehr Nr. 4B: ÖV-Erschliessung Feldwiesenstrasse
- Massnahmenblatt Verkehr Nr. 11: Niedriggeschwindigkeitszonen in Wohngebieten
- Präsentationsbericht Masterplan FREI | RAUM, Fachbereich Städtebau
- Präsentation FREI | RAUM, Fachbereich Landschaftsarchitektur

6.8 Oberrietstrasse neugestalten

6.8.1 Ausgangslage

Entlang der Oberrietstrasse befinden sich in den bestehenden Bauzonen einige unbebaute oder unternutzte Grundstücke. Der Strassenraum und insbesondere die Flächen für den Langsamverkehr sind nicht ausreichend attraktiv gestaltet. Es gibt eine Netzlücke für den Velo- und Fussverkehr zwischen Aachstrasse bis Luchsstrasse. Ausserdem gibt es eine Schwachstelle für den Fussverkehr an der Bushaltestelle Fleuben (FG-Querung) und eine Netzlücke im ÖV-Netz.

6.8.2 Ziel

- Städtebauliche Bebauung in Kombination mit einer Gestaltung des erweiterten Strassenraumes der Oberrietstrasse als attraktiver Zugang nach Altstätten
- Anbindung der Luchsstrasse (Fuss- und Veloverkehrsverbindung Altstätten-Eichberg) an den bestehenden Rad- und Gehweg Oberrietstrasse (kantonaler Radweg)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere an den Querungsstellen bei den Bushaltestellen
- Erschliessung Einkaufsgebiet (Aldi, Landi) mit dem ÖV



Abbildung 39: Zoom-In städtebauliches Leitbild

6.8.3 Handlungsanweisung

- Erarbeitung eines integralen Konzeptes für den erweiterten Strassenraum mit folgenden möglichen Inhalten:
 - Integration einer sicheren Wegführung für den Fuss- und Radverkehr
 - ÖV-Netzergänzung, Bushaltestelle Oberrietstrasse (Bestandteil des Projektes Oberrietstrasse).
 - Prüfung von städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten und einem entsprechenden Regelwerk entlang der Strasse in Kombination mit einer Gestaltung des erweiterten Strassenraumes (Bepflanzung).
 - Konzentration des Gewerbeanteils entlang der Strasse.
 - Integration von Grünelementen wie Baumreihen (Allee falls möglich) oder Einzelbäume sowie Hecken.
- Umsetzung Projekt Oberrietstrasse, Geh- und Radweg.

6.8.4 Federführung und involvierte Stellen

Die Oberrietstrasse ist eine Kantonsstrasse. Die Federführung liegt beim Kanton.

Es gibt folgende Abhängigkeiten:

- Genehmigungs-/Auflageprojekt: Rad- und Gehweg Oberrieterstrasse, Aachstrasse bis Luchsstrasse
- Strassenbauprogramm Kanton

6.8.5 Realisierung und Priorität

Die Umsetzung der Massnahmen ist kurzfristig angelegt (2021 bis 2025). Die Massnahmen sind in der Kategorie: 1. Priorität.

6.8.6 Querverweise

- Massnahmenblatt Verkehr Nr. 10: Neugestaltung Oberrieterstrasse
- Präsentationsbericht Masterplan FREI | RAUM, Fachbereich Städtebau
- Präsentation FREI | RAUM, Fachbereich Landschaftsarchitektur

6.9 Churerstrasse neu gestalten inklusive Bachaufwertung



Abbildung 40: Zoom-In städtebauliches Leitbild

6.9.1 Ausgangslage

Die Churerstrasse weist punktuelle Schwachstellen bei diversen Strassenquerungen (insb. Schulwege) auf. Ausserdem fehlt eine Veloinfrastruktur entlang der Churerstrasse und der Bach ist wenig attraktiv gestaltet.

6.9.2 Ziel

- Aufwertung als Zugangsstrasse zum Stadtkern (siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung)
- Förderung Aufenthaltsqualität und Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer (kantonaler Radweg)
- Attraktive und direkte Strassenquerungen (insb. Schulwege)
- Bach attraktiv und zugänglich gestalten
- Vernetzung der „Grüne Perlen“ mit dem neuen Uferweg entlang des Stadtbachs

6.9.3 Handlungsanweisung

- Weiterverfolgung des integralen Konzeptes (BGK) für die Strasse mit folgenden möglichen Inhalten:
 - Redimensionierung der Fahrbahnen und Reduktion des Temporegimes zugunsten von Fuss- und Veloverkehr
 - Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung mit Zielgeschwindigkeit 35-45 km/h
 - Erhöhung des Durchfahrtswiderstands.
 - Netzergänzung Velo- und Fussverkehr entlang des Stadtbachs
 - Überprüfung Knotenform Churer-/Kriessernstrasse.
 - Schaffung eines breiteren Uferwegs auf der südlichen Bachseite
 - Integration von Grünelementen wie Baumreihen, Einzelbäume, Rasenstufen in die Ufer- und Strassenraumgestaltung

6.9.4 Federführung und involvierte Stellen

Die Churerstrasse ist eine Kantonsstrasse. Da es sich um ein Betriebs- und Gestaltungskonzept handelt, liegt die Projektleitung beim Kanton und der Stadt. Für die Projektauslösung ist die Stadt Altstätten verantwortlich.

Es bestehen folgende Abhängigkeiten:

- Stadtbach, Hochwasserschutz.
- Strassenbauprogramm Kanton.

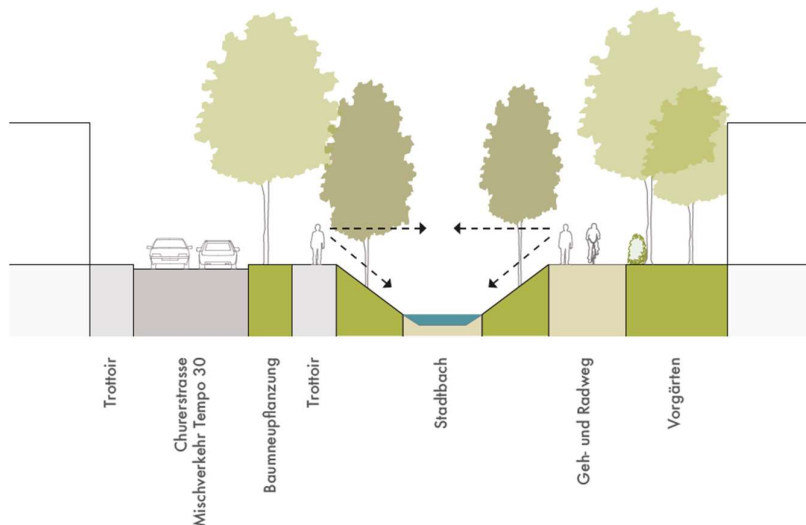
6.9.5 Realisierung und Priorität

Die Umsetzung der Massnahmen für die Churerstrasse sind mittelfristig angelegt (2026 bis 2030) und eng mit dem Wasserbauprojekt Stadtbach zu koordinieren. Die Massnahmen sind in der Kategorie: 1. Priorität.

6.9.6 Querverweise

- Massnahmenblatt Verkehr Nr. 5: Neugestaltung Churerstrasse
- Massnahmenblatt Verkehr Nr. 8: Neugestaltung Kesselbachstrasse
- Massnahmenblatt Verkehr Nr. 13: Ausbau primäres Velonetz, Veloinfrastruktur
- Massnahmenblatt Verkehr Nr. 14: Netzergänzungen Fuss- und Veloverkehr
- Präsentationsbericht Masterplan FREI | RAUM, Fachbereich Städtebau
- Präsentation FREI | RAUM, Fachbereich Landschaftsarchitektur
- Ausbau Stadtbach, Kiessammler Guter Hirte bis Frauenhofplatz, Altstätten

Abbildung 41: Prinzipschnitt – Grünkorridor Stadtbach Churerstrasse (mettler)



6.10 Kesselbachstrasse neu gestalten inklusive Bachaufwertung



Abbildung 42: Zoom-In städtebauliches Leitbild

6.10.1 Ausgangslage

Die Kesselbachstrasse dient heute unter anderem als Erschliessungsstrasse von der Rorschacherstrasse ins Siedlungs- und Industriegebiet. Durch die Ostumfahrung mit dem Anschluss Kesselbach entsteht die Gefahr, dass die Kesselbachstrasse vermehrt vom Durchgangsverkehr befahren wird. Auch der Kesselbach ist wenig attraktiv und zugänglich gestaltet.

6.10.2 Ziel

- Abschnitt Rorschacher- bis Feldwiesenstrasse:
 - Mehrverkehr (Durchgangsverkehr, insbesondere von Schwerverkehr) verhindern
 - Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung
- Abschnitt Feldwiesenstrasse bis Ostumfahrung:
 - Zugang über die Ostumfahrung zum Industriegebiet für den Schwerverkehr gewährleisten

- Bach attraktiv und zugänglich sowie als Teil des Strassenraumes gestalten

6.10.3 Handlungsanweisung

- Erarbeitung eines integralen Konzeptes für die Strassen mit folgenden möglichen Inhalten:
 - Redimensionierung der Fahrbahnen und Reduktion des Temporegimes zugunsten von Fuss- und Veloverkehr
 - Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung mit Zielgeschwindigkeit 25-35 km/h Kesselbachstrasse (Abschnitt Rorschacher- bis Feldwiesenstrasse).
 - Erhöhung des Durchfahrtswiderstands.
 - Netzergänzung Velo- und Fussverkehr nördlich des Kesselbach
 - Integration von Grünelementen wie Baumreihen, Einzelbäume, Rasenstufen in die Ufer- und Strassenraumgestaltung

6.10.4 Federführung und involvierte Stellen

Die Kesselbachstrasse ist eine Gemeindestrasse. Die Federführung liegt bei der Stadt.

Aktuell ist Tempo 30-Zone im westlichen Abschnitt der Kesselbachstrasse bereits umgesetzt.

Es bestehen folgende Abhängigkeiten:

- Mit der Ostumfahrung entsteht die Gefahr für Mehrverkehr
- Koordination mit Revitalisierungs- und Hochwasserschutzprojekt Kesselbach

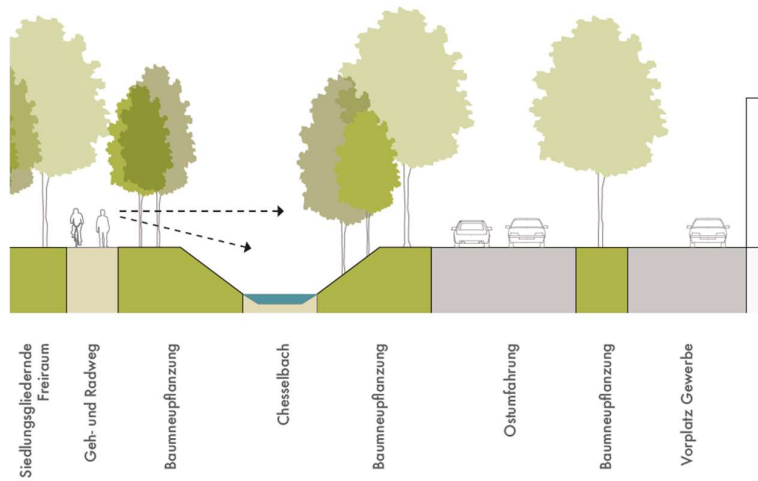
6.10.5 Realisierung und Priorität

Die Umsetzung der Massnahmen für die Kesselbachstrasse sind mittel- bis langfristig angelegt (2026 bis 2030 bzw. 2030+). Die Massnahmen sind in der Kategorie: 1. (Kesselbachstrasse Abschnitt Feldwiesenstrasse bis Ostumfahrung) und 2. Priorität (Kesselbachstrasse Abschnitt Rorschacher- bis Feldwiesenstrasse).

6.10.6 Querverweise

- Massnahmenblatt Verkehr Nr. 8: Neugestaltung Kesselbachstrasse
- Massnahmenblatt Verkehr Nr. 13: Ausbau primäres Velonetz, Veloinfrastruktur
- Massnahmenblatt Verkehr Nr. 14: Netzergänzungen Fuss- und Veloverkehr
- Präsentationsbericht Masterplan FREI | RAUM, Fachbereich Städtebau
- Präsentation FREI | RAUM, Fachbereich Landschaftsarchitektur

Abbildung 43: Prinzipschnitt – Grünkorridor Chesselbach / Ostumfahrung (mettler)



6.11 Arbeitsplatzgebiet STAST und Siedlungsrand entwickeln



Abbildung 44: Zoom-In städtebauliches Leitbild

6.11.1 Ausgangslage

Die Linienführung der geplanten Ostumfahrung ermöglicht die Entwicklung eines strategischen Arbeitsplatzstandortes mit mind. 10'000 m² Fläche. Die Umfahrungsstrasse ist im südlichen Abschnitt als Erschliessungsstrasse der Industrie- und Gewerbebauten geplant, akzentuiert durch den Stadteingang Süd (siehe Handlungsanweisung 6.6). Im Norden führt sie durchs Landwirtschaftsgebiet nach Lüchingen, wo sie Teil einer städtebaulich verdichteten Eingangssituation wird (siehe Handlungsanweisung 6.5).

6.11.2 Ziel

- Profilierung Arbeitsplatzgebiet in Abstimmung mit der Ostumfahrung, der Bahnhofsentwicklung und der Schaffung eines Eingangstors zur Stadt
- Gestaltung des südlichen Abschnitts der Ostumfahrung als wichtige Erschliessungsstrasse und städtebaulich definierter Siedlungsrand entlang der Industrie- und Gewerbezone; Gestaltung des nördlichen Abschnitts der Ostumfahrung als grünes Band mit Alleecharakter durchs Landwirtschaftsgebiet

- Nachhaltige Entwicklung des Arbeitsplatzgebietes durch beispielsweise Reduktion von Versiegelung und Erschliessungsflächen und Schaffung einer hohen Aufenthaltsqualität für Arbeitnehmende
- Gezielte Schwerverkehrsführung auf die Ostumfahrung und damit Stärkung der verkehrlichen Wirkung der Ostumfahrung bzw. Unterbindung von Schwerverkehr auf siedlungsnahen Strassen.

6.11.3 Handlungsanweisung

- Anstoss einer städtebaulichen Studie zur Erarbeitung eines optimalen Freiraum- und Erschliessungskonzept für das Arbeitsplatzgebiet
- Raumsicherung für Siedlungsrand bzw. Strassenraumgestaltung und Stadteingänge
- Koordination Arbeitsplatzentwicklung und Siedlungsrand (vgl. Massnahme 6.6)
- Abstimmung Schwerverkehrsführung zur Stärkung der Ostumfahrung durch Wegweisung und Information sowie Absprache über die Routen für den Schwerverkehr mit den entsprechenden Unternehmen.

6.11.4 Federführung und involvierte Stellen

Die Ostumfahrung wird eine kommunale Erschliessungsstrasse konzipiert. Eine allfällige Übernahme durch den Kanton ist in Prüfung. Für die Entwicklung des Arbeitsplatzgebietes ist die Stadt in Zusammenarbeit mit den Grundstückseigentümern und in Koordination mit der Region verantwortlich.

6.11.5 Realisierung und Priorität

Der Zeithorizont ist mittel- bis langfristig (2026 bis 2030 bzw. 2030+). Die Massnahmen sind in der Kategorie: 1. Priorität.

6.11.6 Querverweise

- Massnahmenblatt Verkehr Nr. 13: Ausbau primäres Velonetz, Veloinfrastruktur
- Massnahmenblatt Verkehr Nr. 12: Schwerverkehrsführung
- Massnahmenblatt Verkehr Nr. 14: Netzergänzungen Fuss- und Veloverkehr
- Massnahmenblatt Verkehr Nr. 16: Mobilitätsmanagement
- Präsentationsbericht Masterplan FREI | RAUM, Fachbereich Städtebau
- Präsentation FREI | RAUM, Fachbereich Landschaftsarchitektur

Abbildung 45 und 46: Referenzbild zukünftiger Charakter Gewerbenutzung und Strassenraumgestaltung (Foto, vdw) und Prinzipschnitt – Ostumfahrung / Bafflesgraben (mettler)

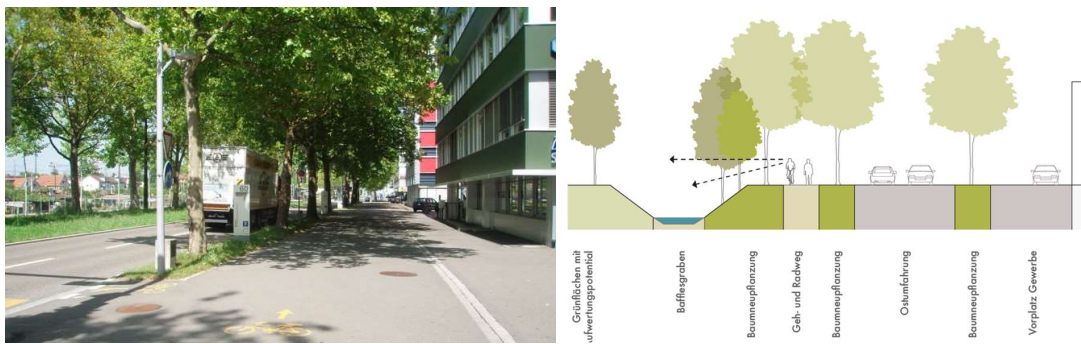


Abbildung 47: Referenzbild zukünftiger Charakter Strassenraumgestaltung als Siedlungsrand (Foto, vdw)



6.12 Ostumfahrung: Projektablauf und Verfahren definieren

6.12.1 Ausgangslage

Die Ergebnisse der Masterplanung bilden die Grundlage für die Integration und Anmeldung der Ostumfahrung und der zugehörigen verkehrlich-flankierenden Massnahmen (FLAMA's) im Agglomerationsprogramm der 4. Generation (AP4G). Auf der Grundlage dieser Planungsergebnisse kann die Umsetzung der Ostumfahrung an die Hand genommen werden.

Der Masterplan ist der Bevölkerung der Stadt Altstätten vorzustellen. Dazu ist eine Informationsveranstaltung mit anschliessend öffentlicher Mitwirkung durchzuführen.

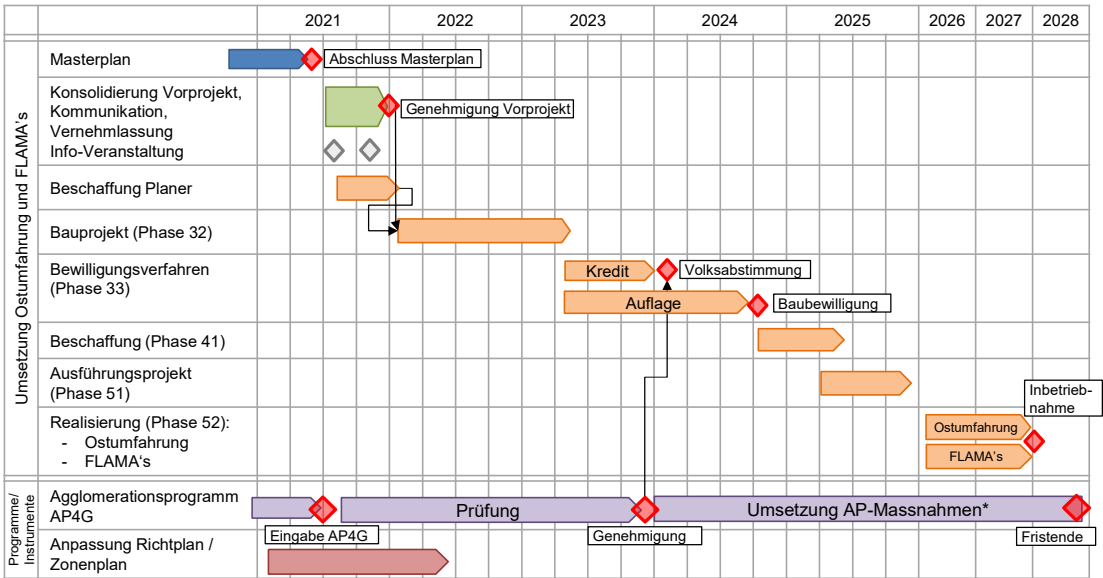
6.12.2 Ziel

- Positive Zustimmung der Stadtbevölkerung von Altstätten zu den Eckpunkten des Masterplans
- Realisierung der Ostumfahrung mit den zugehörigen FLAMA's im Zeitraum 2024 bis 2028
- Abstimmung des Projektablaufs auf die Projektgenehmigung des Aggloprogramms
- Frühzeitiger Einbezug der Direktbetroffenen
- Abstimmung der Projektergebnisse mit der Überarbeitung des Richt- und Zonenplans
- Kantonale Massnahmen sind beim Kanton als Anträge für das 18. Strassenbauprogramm einzureichen.

6.12.3 Handlungsanweisung

Der geplante Projektablauf mit den entsprechenden Verfahren ist in Abbildung 35 ersichtlich.

Abbildung 48: Projektablauf



6.12.4 Federführung und involvierte Stellen

Die Federführung der Realisierung der Ostumfahrung liegt bei der Stadt Altstätten. Der Kanton St.Gallen/Gallen ist beim Anschlussknoten an die Rorschacherstrasse beteiligt.

6.12.5 Realisierung und Priorität

Der Zeithorizont ist mittelfristig (2024 bis 2028). Die Ostumfahrung ist in der Kategorie: 1. Priorität.

6.12.6 Querverweise

- Vorprojektdossier «Ostumfahrung Altstätten», Juni 2021
- Vorstudien zu den FLAMA's Kesselbach-, Kriessern- und Feldwiesenstrasse

6.13 Übersicht angelaufene Projekte innerhalb Masterplan FREI | RAUM

- Die Langsam- Verbindung zwischen Heerbrugg und Altstätten ist Bestandteil des AP 4. Hier hat die Stadt Altstätten mit dem Projekt (Vorstudie) der Verbindung zwischen Marbach und dem Bahnhof Altstätten bereits begonnen.
- Das BGK der Churerstrasse sowie der Frauenhofplatz / Gerbergasse sind momentan in der Ausschreibung. Die Angebote bzw. die Arbeitsvergabe sollte bis zu den Sommerferien erfolgt sein.
- Der Breiteplatz wird allenfalls im Zuge der Erarbeitung des Frauenhofplatzes miteinbezogen.
- Der Uferweg wird im Rahmen des Stadtbachprojektes geprüft.
- Die Vorstudien der FLAMAS (Kesselbachstrasse / Feldwiesenstrasse / Kriessernstrasse) sind in Arbeit.
- Die städtebauliche Studie des Bahnhofsareals ist aktuell im Zusammenhang mit einer geplanten Überbauung privater Investoren in Arbeit. Der Stadtrat begrüsst eine umfassende Analyse, welche nun aufgelegt werden soll. Die Studie soll in den Jahren 2021/22 bearbeitet werden. Die Umsetzung erfolgt schrittweise ab 2023.
- Altstadtentwicklung: eine Arbeitsgruppe erarbeitet ein Massnahmenkonzept, welches der Bürgerschaft mit dem Budget 2022 vorgelegt wird. Umsetzung ab 2022.
- ÖV-Angebotsplanung 2025 läuft, aktuell berechnet der Anbieter die Kosten des möglichen Angebotsausbaus (Taktfahrplan, neue direkte HVZ-Linie Altstätten Bahnhof – Altstätten Industrie – Marbach – Balgach – Widnau – Diepoldsau).
- Arealentwicklung Ego Kiefer (privat): Gewerbepark lanciert, Arealentwicklung (evtl. als Schwerpunktzone) nicht vor 2025 vorgesehen
- Geh- und Radweg Oberrietstrasse inkl. neuer Bus-Haltestelle (Kanton): Einspracheverhandlungen
- BGK Rorschacherstrasse (Kanton): einzelne Abschnitte erstellt, Abschnitt Lüchingen noch offen

Anhänge

- Massnahmenblätter Verkehr, B+S AG
- Präsentation Freiraumplanung, METTLER Landschaftsarchitektur AG
- Präsentation Städtebau, Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH