



STADT  
RORSCHACH



**Gutachten zur Urnenabstimmung vom  
28. Februar 2016 betreffend Ausbau Bahnhof  
Rorschach Stadt mit Strassenunterführung**

## → Inhaltsverzeichnis

### **1. Ausgangslage**

- 1.1 Bahngeschichte
- 1.2 Barrieren-Stadt
- 1.3 Gesamtstrategie für Lösung
- 1.4 Stadtentwicklungskonzept

### **2. Das Projekt und seine Teile**

### **3. Bahnhofausbau**

- 3.1 Anstoss
- 3.2 öV-Schnittstelle
- 3.3 Kosten
- 3.4 Landgeschäfte

### **4. Strassenunterführung**

- 4.1 Anstoss
- 4.2 Varianten geprüft
- 4.3 Verkehrsflüsse
- 4.4 Strassenunterführung
- 4.5 Landerwerb
- 4.6 Weitere Werke
- 4.7 Kosten

### **5. Finanzierung**

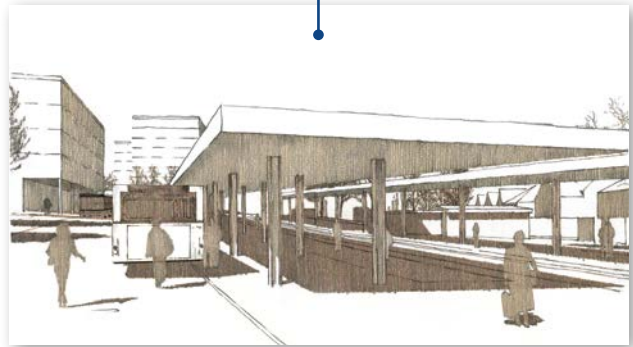
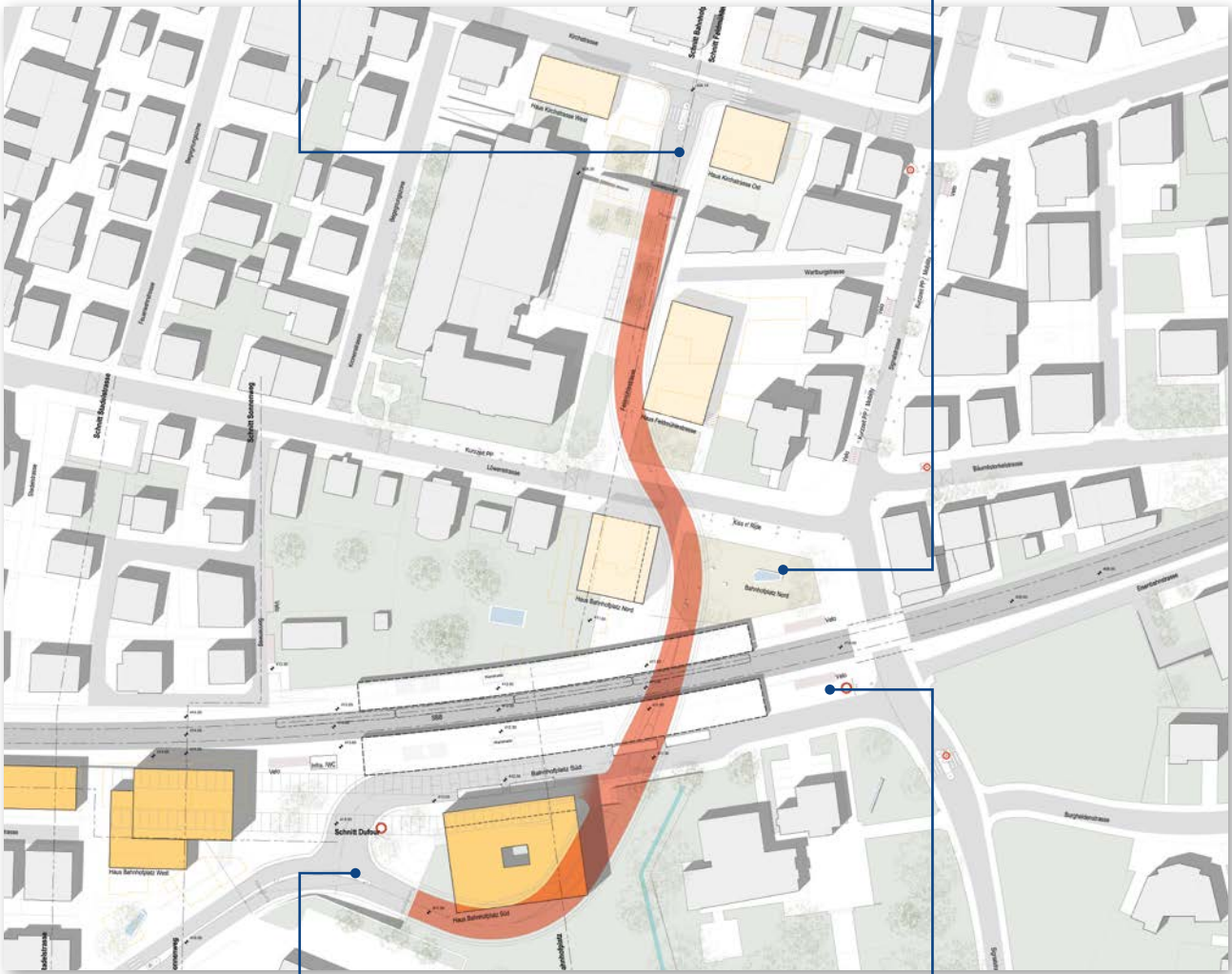
- 5.1 Verbundprojekt
- 5.2 Agglo-Programm
- 5.3 Bahnhofausbau
- 5.4 Strassenunterführung
- 5.5 Abschreibung

### **6. Abstimmungsempfehlung**

### **7. Abstimmungsfragen**

- 7.1 Ausbau Bahnhof Stadt
- 7.2 Strassenunterführung

### **8. Ergänzende Informationen**





## → 1. Ausgangslage

### 1.1 Bahngeschichte

Dass Rorschach mit nur 1,79 km<sup>2</sup> Fläche drei Bahnhöfe hat, erklärt sich aus der Geschichte. Für die 1856 in Betrieb genommene Strecke von Winterthur wurde der Bahnhof östlich der Stadt auf Seehöhe erstellt, damit sich von dort in der Ebene die Bahn ins Rheintal weiterbauen liess (1857 bis Rheineck). Im Jahre 1869 folgte die Seelinie vom Hafenbahnhof bis Romanshorn.

Weil der Verlauf der Bahn auf Stadtgebiet von Anfang an nicht befriedigen konnte, kam zu Beginn des letzten Jahrhunderts die Idee eines Zentralbahnhofs beim Bäumlitorkel auf als Knoten für alle Linien. Sie wurde allerdings nicht weiterverfolgt. Es blieb der Wunsch nach einem direkten Zustiegeort mitten in der Stadt an der Strecke nach St. Gallen. So kam im Jahre 2001 die Haltestelle Rorschach Stadt hinzu.

### 1.2 Barrieren-Stadt

Rorschach wurde im letzten Jahrhundert als Stadt der vielen Barrieren bekannt. Weil sie ein Sicherheitsrisiko waren und den stadtinternen Strassenverkehr aufhielten, kam das Anliegen nach Verlegung der St. Galler-Linie auf. Anläufe zur Tieferlegung und zur Höherlegung scheiterten jedoch. Im letzten Anlauf ab 2006 wurde zwar die technische Machbarkeit der Tieferlegung nachgewiesen, doch stehen dafür auf Jahrzehnte hinaus keine Bundesgelder in Aussicht. Dies weil Rorschach seit Langem nicht mehr Ausgangspunkt des nationalen Ost-West-Fernverkehrs ist und die Strecke St. Gallen – Rorschach mit Ausnahme der vier EC-Zugpaare nach München nur noch Bedeutung für den Regionalverkehr hat.

Geblichen sind sieben mittlerweile automatisierte Barrieren an der St. Galler-Linie. Seit dem S-Bahn-Ausbau ab dem Fahrplan 2013 sind sie heute pro Stunde fast 30 Minuten geschlossen. Mit dem nächsten Ausbauschnitt werden es noch einige Minuten mehr sein.

### 1.3 Gesamtstrategie für Lösung

Nachdem feststand, dass für eine Tieferlegung der Bahn auf Jahrzehnte hinaus keine Bundesgelder in Aussicht stehen, hatte der Stadtrat zwei Möglichkeiten: entweder die Lösung der mehr als 100 Jahre alten «Rorschacher Bahnfrage» ebenfalls den nächsten Generationen zu überlassen oder aus der Situation jetzt das Bestmögliche herauszuholen. Er entschied sich für den zweiten Weg. Zusammen mit dem Kanton St. Gallen und den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) unterschrieb er 2008 eine Vereinbarung, die eine Paketlösung Strasse, Bahn und Bus zum Ziel hat. An der Gesamtschau und der Erarbeitung von Lösungen beteiligen sich auch die Nach-

bargemeinden Goldach und Rorschacherberg. Aufgenommen wurde auch der Langsamverkehr, insbesondere der Ausbau des regionalen Radwegnetzes.

Wesentliche Teile der Gesamtstrategie aus Rorschacher Sicht sind

- mehr Busverbindungen (Seebus, Postauto, BUS Ostschweiz AG; bereits umgesetzt),
- mehr Bahnverbindungen und kürzerer Anschluss in St. Gallen an die schnellen Intercity nach Zürich (bereits umgesetzt),
- erleichteter Zugang zum Hauptbahnhof mit Personenlift (bereits umgesetzt; Platzgestaltung oberhalb Hauptbahnhof 2016),
- zweigleisiger Ausbau Bahnhof Rorschach Stadt als öV-Schnittstelle mit zeitgemässen Publikumsanlagen und Strassenunterführung (jetzt abstimmungsreif),
- A1-Zubringer nach Witen mit gleichzeitiger Entlastung der Wohnquartiere (in Planung),
- Tunnel-Kernumfahrung Rorschach (technische Machbarkeit nachgewiesen; zurückgestellt wegen momentan ungünstiger Kosten/Nutzen-Annahme; Landsicherung für spätere Generationen),
- gute Erreichbarkeit des Dienstleistungszentrums Rorschach mit zeitgemässen Parkieranlagen und Parkleitsystem (umgesetzt; Parkgarage Hafen in Planung, nach Inbetriebnahme Hafengelände verkehrsfrei machen),
- direkter Radweg vom Bahnhof Goldach ins Zentrum Rorschach (kommt mit Doppelspurausbau SBB).

### 1.4 Stadtentwicklungskonzept

Im räumlichen Stadtentwicklungskonzept hat der Stadtrat dargelegt, dass die Umgebung des Bahnhofs Stadt nach dessen Ausbau grosses Entwicklungspotenzial hin zu einem Neu-Stadtkern mit direkter Verbindung zum Alt-Stadtkern hat.

Mit der auf September 2016 angekündigten Produktionseinstellung der Scapa (Schweiz) AG kommt diese Möglichkeit schneller als erwartet. Der Stadtrat hat zusammen mit der Scapa eine Planungsgruppe eingesetzt, die Vorschläge für die künftige Arealnutzung und die städtebauliche Gestaltung erarbeitet. In den Planungssperimeter werden auch die Liegenschaften einbezogen, die die Stadt in den letzten Jahren Schritt für Schritt gekauft hat, um die Entwicklung eines Neu-Stadtkerns zu ermöglichen.

Damit ist der Ausbau des Bahnhofs Stadt mit Strassenunterführung mehr als nur ein Verkehrsprojekt, sondern das Schlüsselprojekt der Stadtentwicklung in grösserem Zusammenhang.

## → 2. Das Projekt und seine Teile

Das Gesamtprojekt Ausbau Bahnhof Stadt samt Strassenunterführung wurde als Verbundprojekt über mehrere Jahre von den zuständigen Stellen des Bundes, der SBB, des Kantons St. Gallen und der Stadt Rorschach erarbeitet. Es teilt sich in drei Teilprojekte auf: Bahnhofausbau, Strassenunterführung und neu zusätzlich Stadtentwicklung. Gegenstand der Kreditbeschlüsse bei der Urnenabstimmung sind die Teilprojekte Bahnhofausbau und Strassenunterführung.

## → 3. Bahnhofausbau

### 3.1 Anstoss

Rorschach profitiert vom Umstand, dass das im Fonds zur Finanzierung grosser Eisenbahnprojekte aus dem Jahre 1998 (FinöV-Fonds) eingestellte Geld für den Anschluss der Ostschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV) für die Strecke St. Gallen – St. Margrethen für die ursprünglich vorgesehenen Ausbauten nicht vollständig gebraucht wird.

In Gesprächen mit der Stadt Rorschach und dem Kanton St. Gallen kamen das Bundesamt für Verkehr (BAV) und die SBB auf den bereits rechtskräftig bewilligten Doppelspurausbau von Goldach bis zur Reitbahnstrasse in Rorschach zurück und entschieden, den zweigleisigen Ausbau bis zur Mariabergstrasse auf 1,3 km zu verlängern.

Die Verlängerung erhöht die Fahrplanstabilität, weil Züge an der heutigen Haltestelle Bahnhof Stadt nicht mehr im einspurigen Abschnitt halten. Eine mittelfristige Option wäre gewesen, einzelne S-Bahn-Züge dort nicht mehr halten zu lassen, um Fahrzeit und Fahrplanstabilität zu gewinnen. Dies ist nicht im Interesse von Rorschach.

Die Doppelspur und der Ausbau des Bahnhofs Stadt wurden von den SBB im Auftrag des BAV projektiert und im Plan-genehmigungsverfahren öffentlich aufgelegt.

### 3.2 öV-Schnittstelle

Der neu zweigleisige Bahnhof Stadt erhält nördlich und südlich 170 m lange und 3,5 m breite Perronkanten, die beidseits zugänglich und mit einer Personenunterführung verbunden sind. Die Perrondächer werden aus städtebaulichen Überlegungen über das Regelmass hinaus in Richtung Signalstrasse verlängert.

Der heutige Bahnübergang Feldmühlestrasse wird aufgehoben, die Übergänge Industriestrasse, Reitbahnstrasse, Signalstrasse und Mariabergstrasse werden baulich angepasst. Südlich des Bahnhofs Stadt wird ein neuer, zentraler Bushof mit Überdachungen erstellt. So entsteht eine zeitgemässe öV-Schnittstelle S-Bahn/Bus (öV-Drehscheibe).

### 3.3 Kosten

Die Kosten für den Doppelspurausbau belaufen sich auf 28,581 Mio. Franken, die Kosten für den Ausbau des Bahnhofs Rorschach Stadt auf 11,838 Mio. Franken. Das Bahnprojekt kommt somit auf gesamthaft 40,419 Mio. Franken zu stehen (Finanzierung vgl. Ziffer 5).

### 3.4 Landgeschäfte

Für den Bau der Doppelspur und den Ausbau des Bahnhofs Stadt brauchen die SBB Land von angrenzenden Liegenschaften. Das gilt auch für Liegenschaften im Eigentum der Stadt Rorschach.

In der Umgebung des Stadtbahnhofs hatte die Stadt in den letzten Jahren Grundstücke ins Finanzvermögen gekauft, wenn sich Gelegenheit dazu ergab. Damit wollte der Stadtrat einerseits das erforderliche Land für den Bahnhofausbau und Bushof sichern und andererseits Flächen erwerben, die danach in neu zusammenhängender Form für die städtebauliche Entwicklung der Bahnhofsumgebung zur Verfügung gestellt werden können.

Vom Landerwerb durch die SBB betroffen sind der heutige Parkplatz, die Liegenschaften entlang der Dufourstrasse sowie der Kindergarten Sonnenweg. Die SBB entschädigen die dauerhaft beanspruchten Flächen (exklusive Strassen) mit Fr. 370.–/m<sup>2</sup>. Zusätzlich übernehmen sie die Kosten des Abbruchs der Liegenschaft Dufourstrasse 2/4, wobei ein allfälliges Asbestrisiko bei der Stadt verbleibt.

Die Landgeschäfte sind nicht Gegenstand des Kreditbeschlusses. Darüber wird im Finanzvermögen separat abgerechnet.

Zudem wird die Stadt die für den Bau des Bushofs erforderliche Fläche vom Finanzvermögen ins Verwaltungsvermögen überführen. Die Restflächen der Grundstücke werden Interessenten für die Neuüberbauung angeboten. Die konkreten Verhandlungen können erst geführt werden, wenn vonseiten der SBB der genaue Zeitpunkt und die Dauer des Doppelspurausbau und des Bahnhofausbaus feststehen.

## → 4. Strassenunterführung

### 4.1 Anstoss

Die Verkehrsplaner kamen im Verlauf der Projektierung zur Erkenntnis, dass die öV-Schnittstelle Bus/S-Bahn mit dem zentralen Bushof, wo künftig alle Linien am gleichen Ort halten, nur funktioniert, wenn die Fahrplanstabilität nicht nur von der Bergseite, sondern auch von der Seeseite her garantiert ist. Dabei sind Wartezeiten vor Barrieren ein Hindernis. Dieses wird mit der Aufhebung des Übergangs Feldmühlestrasse noch grösser. Der zentrale Bushof setzt deshalb eine Strassenunterführung voraus.

Zudem ist eine barrierefreie Strassenverbindung zwischen Berg und See ein altes Rorschacher Anliegen. Sie hat überdies Bedeutung für Rettungsfahrzeuge, die heute gelegentlich vor geschlossenen Barrieren warten müssen.

### 4.2 Varianten geprüft

Der Stadtrat hat fünf mögliche Varianten einer Strassenunterführung geprüft. Vier konnten städtebaulich nicht überzeugen, weil sie sichtbare tiefe Einschnitte durch Rampenbauwerke im Stadtkörper zur Folge haben und der Landverschleiss gross ist.

Der Stadtrat hat sich schliesslich für die längste Variante entschieden mit dem südlichen Abgang auf dem heutigen Scapa-Areal und der nördlichen Ausfahrt auf der Feldmühlestrasse oberhalb der Kirchstrasse. Dieser Verlauf ist siedlungsverträglich. Die Einfahrt auf dem heutigen Scapa-Areal lässt sich im Rahmen der neuen Areal-Nutzung weitgehend überbauen. Das Portal oberhalb der Kirchstrasse erscheint wie eine Garageneinfahrt.

Die längste Variante mit dem Nordportal oberhalb der Kirchstrasse schont zudem die Wohnquartiere zwischen Löwenstrasse und Kirchstrasse. Die beiden verworfenen Varianten mit Nordportalen im Bereich der Löwenstrasse hätten zur Folge, dass der Verkehr von der Strassenunterführung ins Zentrum durch heutige Wohnquartiere geführt werden müsste.

Schliesslich lässt die längste Variante die Option einer unterirdischen Zufahrt zu einer öffentlichen und/oder privaten Parkgarage im Bereich Bahnhof Stadt und Umgebung zu. Diese Möglichkeit wird derzeit in der Arbeitsgruppe zum Scapa-Areal und der städtebaulichen Entwicklung der Bahnhofsumgebung abgeklärt. Vorzugsweise wird die Parkgarage im Rahmen einer privaten Überbauung südlich des Bahnhofs Stadt erstellt.

### 4.3 Verkehrsflüsse

Die Strassenunterführung hat keine Bedeutung für den Durchgangsverkehr, sie dient ausschliesslich der besseren Verbindung der Stadträume Berg und See. Sie steht auch in keinem Zusammenhang mit dem beabsichtigten Autobahnanschluss; mit dem A1-Zubringer ist eine weitere Strassenunterführung im Bereich Industriestrasse vorgesehen, die dem Durchgangsverkehr dient. Der Übergang Signalstrasse bleibt auch nach dem Ausbau des Bahnhofs Stadt in Betrieb. Die Durchfahrt durch den Bushof wird für den übrigen Autoverkehr gesperrt.

Nach Berechnungen der Verkehrsplaner wird der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) nach dem Bau der Strassenunterführung bis 2025 auf der Löwenstrasse gegenüber heute um 1'500 Fahrzeuge abnehmen und sich demgegenüber auf der Kirchstrasse ab dem Nordportal in Richtung Westen um 1'500 Fahrzeuge erhöhen auf 8'000. Das ist immer noch der Wert einer gemeindeinternen Sammelstrasse. Zum Vergleich: Der DTV auf der Durchgangsachse Hauptstrasse beträgt heute 13'500.

Unterhalb des Nordportals wird an der Kreuzung Feldmühlestrasse/Kirchstrasse eine Lichtsignalanlage mit Abbiegespuren erstellt. Dass der Verkehrsfluss funktioniert, haben Verkehrsplaner mit computerbasierten Simulationen nachgewiesen.

### 4.4 Strassenunterführung

Die zweispurige Strassenunterführung wird 260 m lang und hat eine Fahrbahnbreite von 7,5 m sowie eine lichte Höhe von 4,8 m. Sie kann auch von Bussen und Lastwagen befahren werden. Das maximale Längsgefälle im Bereich der Südrampe beträgt 9%, ansonsten zwischen 4 und 5%.

Im Bereich unter dem Bushof besteht die Möglichkeit, eine direkte Zufahrt zu einer unterirdischen öffentlichen und/oder privaten Parkgarage zu erstellen. Voraussetzung ist eine Linksabbiegespur in Richtung Norden.

Die Durchfahrt mit Fahrrädern ist aus Sicherheitsgründen nicht möglich. Die Situation für Radfahrer wird aber gesamtthaft deutlich verbessert. Zum einen entsteht eine direkte Zufahrt von allen Seiten zum Bahnhof Stadt, insbesondere vom Radweg von Goldach her. Zum andern bleibt der Übergang Signalstrasse in Betrieb und die mittlere Signalstrasse wird vom heutigen Autoverkehr entlastet. Der Stadtrat hat die Erstellung einer zweiten eigenständigen Personenunterführung für den Langsamverkehr im westlichen Teil des Bahnhofs Stadt geprüft; weil eine solche für Fussgänger keinen erheblichen Zusatznutzen schafft, der Radverkehr primär den Bahnhof Stadt zum Ziel hat und die Erstellung auf 1,5 Mio. Franken zu stehen kommt, wurde das Projekt nicht weiterverfolgt.

#### 4.5 Landerwerb

Für die Strassenunterführung muss die Stadt ganze Liegenschaften und/oder Teile von angrenzenden Liegenschaften erwerben. Der Stadtrat hat mit den betroffenen Grundeigentümern das Gespräch aufgenommen und auch seine Unterstützung bei der Suche nach Ersatzgrundstücken angeboten. Mit dem Landverkauf leisten die Eigentümer einen entscheidenden Beitrag zur Umsetzung der Strassenunterführung im Interesse der Öffentlichkeit und der Stadtentwicklung.

Der Stadtrat beabsichtigt, nur so viel Land dauerhaft ins Eigentum der Stadt zu übernehmen, wie für die Strassenunterführung tatsächlich gebraucht wird. Muss die Stadt von heutigen Eigentümern in Form von ganzen Liegenschaften Land erwerben, das für das Projekt nicht in vollem Umfang erforderlich ist, wird er diese Landanteile Interessenten zum Kauf und zur neuen Nutzung anbieten. In solchen Fällen beabsichtigt der Stadtrat den Kauf in das Finanzvermögen, die Abtrennung der für die Strassenunterführung erforderlichen Fläche und deren Überführung in das Verwaltungsvermögen sowie den Verkauf der Restfläche aus dem Finanzvermögen.

In diesem Zusammenhang steht der Stadtrat bereits im Gespräch mit dem Kanton. Die Liegenschaften beim Nordportal westlich der Feldmühlestrasse werden nur teilweise für die Strassenunterführung gebraucht. Die Restfläche kann dem Kanton dienen als Landreserve für künftige Vorhaben des Berufs- und Weiterbildungszentrums.

Östlich der Feldmühlestrasse beim Nordportal ist der Landerwerb erforderlich, um die heutige Fussgängerverbindung von der Kirchstrasse bis zur Löwenstrasse beizubehalten.

Mit der Scapa ist der Stadtrat im Rahmen der Arbeitsgruppe zur Areal-Entwicklung im Gespräch. Diese berücksichtigt auch die von der Stadt gebrauchten Flächen sowie deren mögliche Überbauung im Rahmen der neuen Areal-Nutzung.

Mit diesem Vorgehen beabsichtigt der Stadtrat, die Landerwerbskosten für die Strassenunterführung möglichst tief zu halten auf dem Betrag von 1 Mio. Franken.

#### 4.6 Weitere Werke

Für die Strassenunterführung ist der eingedolte Feldmühlebach zu verlegen. Er wird östlich der Unterführung in einem separaten Trasse erstellt. Auf einem Teilstück zu verlegen ist auch der Abwasserkanal des Abwasserverbandes Altenrhein.

#### 4.7 Kosten

Die Wälli AG Ingenieure, Rorschach/Arbon, hat das Vorprojekt für die Strassenunterführung erstellt. Gemäss deren Schätzung vom 16. November 2015 (Genauigkeit +/- 20 Prozent) belaufen sich die Gesamtkosten auf 20,223 Mio. Franken nach folgender Aufstellung:

Strassenbau, Unterführung und Stützmauern	Fr.	11'048'000
Bahnseitige Kosten	Fr.	209'000
Strassenbeleuchtung	Fr.	126'000
Verlegung Verbandskanal ARA	Fr.	357'000
Verlegung Feldmühlebach	Fr.	943'000
Anpassungsarbeiten	Fr.	800'000
<b>Total Baukosten</b>	<b>Fr.</b>	<b>13'483'000</b>
<hr/>		
Allgemeine Kosten inkl. Honorare (20 %)	Fr.	2'697'000
<b>Zwischentotal 1</b>	<b>Fr.</b>	<b>16'180'000</b>
<hr/>		
Diverses und Unvorhergesehenes (10 %)	Fr.	1'618'000
<b>Zwischentotal 2</b>	<b>Fr.</b>	<b>17'798'000</b>
<hr/>		
Mehrwertsteuer 8%	Fr.	1'424'000
<b>Zwischentotal 3</b>	<b>Fr.</b>	<b>19'222'000</b>
<hr/>		
Landerwerb	Fr.	1'001'000
<b>Total</b>	<b>Fr.</b>	<b>20'223'000</b>

Der Kreditantrag an die Stimmberechtigten erfolgt auf der Basis Vorprojekt samt Kostenschätzung. Der Grund liegt in der zeitlichen Abstimmung mit dem Bahnhofausbau, den die SBB festlegen. Der Teil der Strassenunterführung unterhalb des Bahnkörpers wird zweckmässigerweise zeitgleich mit den Arbeiten an den Geleisen erstellt, damit später nicht Kosten für Zusatzinstallationen anfallen. Die Abklärung von möglichen Varianten der Strassenunterführung dauerte länger als erwartet. Die fünfte, vom Stadtrat nun zum Bau vorgeschlagene Variante kam erst im Frühsommer 2015 in die Diskussion der Planer. Der möglichen Ungenauigkeit der Kostenschätzung hat die Wälli AG Ingenieure durch Einstellung eines Reservebetrages Rechnung getragen.

Der Kreditantrag zum jetzigen Zeitpunkt auf der Basis Vorprojekt ist zudem zweckmässig, weil sich damit der Bau der Strassenunterführung innerhalb des vorgegebenen Zeitrahmens des Agglo-Programms und damit mit dem Bundesbeitrag aus dem Infrastrukturfonds sicherstellen lässt.

## → 5. Finanzierung

### 5.1 Verbundprojekt

Der Ausbau des Bahnhofs Stadt mit Strassenunterführung ist ein Verbundprojekt von Bund, Kanton St. Gallen und Stadt Rorschach. Damit die Umsetzung solcher Projekte gelingt, sind vier Voraussetzungen zum exakt gleichen Zeitpunkt zwingend:

- abgestimmte Konzepte,
- technische Planungen,
- Finanzierungsprogramme,
- Zustimmung aller Beteiligten.

Alle diese Voraussetzungen sind heute gegeben, wenn auch die Rorschacher Stimmberechtigten zustimmen.

Insbesondere die Finanzierungsprogramme sind an zeitliche Fristen geknüpft. Lässt sich ein Projekt in diesem Zeitraum nicht umsetzen, fällt es aus dem Finanzierungsprogramm. Ob und wann es in einem neuen Programm Aufnahme findet, ist ungewiss. Es kann Jahrzehnte dauern, weil nachfolgende Finanzierungsprogramme lange im Voraus mit anderen Projekten befasst sind.

Für den Ausbau des Bahnhofs Stadt samt Strassenunterführung stehen exakt heute Mittel aus folgenden externen Quellen zur Verfügung:

- Beitrag Bund aus FinöV-Fonds (HGV),
- Beitrag SBB aus Leistungsvereinbarung mit Bund,
- Beitrag Bund aus Infrastrukturfonds (Agglo-Programm),
- Beitrag des Kantons St. Gallen.

### 5.2 Agglo-Programm

Der Bund anerkannte für die Umsetzung des Agglomerationsprogramms St. Gallen/Arbon-Rorschach, 2. Generation 2011/12, Teil Verkehr und Siedlung, für das Projekt Ausbau Bahnhof Stadt mit Strassenunterführung folgende Kosten (Stand Juni 2015) als beitragsberechtigt durch den Infrastrukturfonds (40 Prozent):

- Rorschach, Stadtbahnhof inkl. Strassenunterführung (ARE-Code 3203.2.037) Fr. 29'220'000
- Bahnhof Rorschach Stadt, Personenunterführung SBB (ARE-Code 3203.2.071) Fr. 1'320'000

Die beitragsberechtigten Kosten von gesamthaft Fr. 30'540'000 wurden aufgeteilt in den Ausbau Bahnhof Stadt (ohne Strassenunterführung) Fr. 11'838'000 und die Strassenunterführung Fr. 18'702'000.

### 5.3 Bahnhofausbau

Die Kosten von Fr. 11'838'000 für den Ausbau des Bahnhofs Stadt werden wie folgt verlegt:

Anteil Bund aus Infrastrukturfonds	Fr. 4'735'000
Anteil Kanton/Stadt	Fr. 7'103'000
• davon Kanton St. Gallen	Fr. 5'951'000
• Stadt Rorschach	Fr. 1'152'000

Die SBB erstellen S-Bahn-Stationen in einer Standardausrüstung. Weil die Stadt Rorschach bei der Gestaltung der Publikumsanlagen zusätzliche Wünsche angemeldet hat (u. a. WC-Anlage) und kleinere Anpassungen am Heiderbach und am kleinen Feldmühlebach notwendig sind, beantragt der Stadtrat den Stimmberechtigten einen Kredit von 1,7 Mio. Franken.

### 5.4 Strassenunterführung

Die Strassenunterführung ist eine Gemeindestrasse, weshalb die Baukosten nach kantonalem Recht vollumfänglich von der Stadt Rorschach zu tragen sind.

Von den nach der Kostenschätzung der Wälli AG Ingenieure vom 16. November 2015 zu erwartenden Kosten von gesamthaft Fr. 20'223'000 (+/- 20 Prozent, inkl. Reserve für Unvorhergesehenes) hat der Bund den Teilbetrag von Fr. 18'702'000 als beitragsberechtigt durch den Infrastrukturfonds anerkannt. Der Beitragssatz beträgt 40 Prozent, d. h. Fr. 7'480'000 (zugesicherter Betrag ARE gemäss Leistungsvereinbarung vom 11. Mai 2015).

Nach Abzug des Beitrages aus dem Infrastrukturfonds verbleibt zulasten der Stadt der Betrag von Fr. 12'743'000. Weil mit der Erstellung der Strassenunterführung u. a. auch geologische Risiken verbunden sind, die sich erst beim Bau vollständig zeigen, beantragt der Stadtrat den Stimmberechtigten einen Kredit von 13 Mio. Franken.

### 5.5 Abschreibung

Gemäss Art. 3 Abs. 1 lit. c Reglement über die Abschreibung des Verwaltungsvermögens der Stadt Rorschach wird der Investitionskredit von 1,7 Mio. Franken betreffend Anteil an den Ausbau Bahnhof Stadt nach der Restwertmethode abgeschrieben, d. h. jedes Jahr 10 Prozent vom Restwert zu Beginn des Jahres.

Gemäss Art. 3 Abs. 2 Abschreibungsreglement ist die Abschreibungsart und -dauer bei Investitionen über 5 Mio. Franken mit dem Kreditbeschluss festzulegen. In Bezug auf den Kredit von 13 Mio. Franken für die Strassenunterführung beantragt der Stadtrat den Stimmberechtigten die lineare, d. h.



jährlich gleich bleibende, Abschreibung über 40 Jahre. Diese Regelung ist zweckmässig, weil die Nutzungsdauer deutlich über gewöhnliche Tiefbauten hinausgeht und auch nachfolgende Generationen von der Strassenunterführung profitieren werden.

## → 6. Abstimmungsempfehlung

Der Stadtrat empfiehlt den Stimmberechtigten Zustimmung zum Kreditantrag von 1,7 Mio. Franken für den Ausbau des Bahnhofs Stadt und zum Kreditantrag von 13 Mio. Franken für die Strassenunterführung mit linearer Abschreibung über 40 Jahre.

Es geht zum einen um das wohl wichtigste Schlüsselprojekt der Stadtentwicklung.

Zum andern steht die Mitfinanzierung des Bundes in der Grössenordnung von 40 Prozent exakt jetzt bereit, weil das Projekt in drei aktuellen Finanzierungsprogrammen eingestellt ist (FinöV-HGV, Leistungsvereinbarung SBB, Agglomerationsprogramm). Ob, wann und in welchem Umfang im Fall der Ablehnung eine neue Mitfinanzierung zustande kommt, lässt sich nicht abschätzen. Auf den Punkt gebracht steht Rorschach am 28. Februar 2016 vor dem Entscheid: jetzt oder lange nicht mehr.

## → 7. Abstimmungsfragen

### 7.1 Ausbau Bahnhof Stadt

Stimmen Sie dem Kredit von 1,7 Mio. Franken für den Anteil der Stadt Rorschach am Ausbau des Bahnhofs Stadt zu?

**Wer dem Kredit zustimmt, schreibe** JA  
**Wer den Kredit ablehnt, schreibe** NEIN

### 7.2 Strassenunterführung

Stimmen Sie dem Kredit von 13 Mio. Franken (nach Abzug des Beitrages des Infrastrukturfonds des Bundes) für die Erstellung der Strassenunterführung beim Bahnhof Stadt mit linearer Abschreibung über 40 Jahre zu?

**Wer dem Kredit zustimmt, schreibe** JA  
**Wer den Kredit ablehnt, schreibe** NEIN

## → 8. Ergänzende Informationen

Wer sich zusätzlich über die Vorlagen informieren will, findet ergänzende Unterlagen wie Kostenschätzung, Verkehrsmodellrechnungen usw. auf der Website der Stadt Rorschach: [www.rorschach.ch/stadtbahnhof](http://www.rorschach.ch/stadtbahnhof)



11. Januar 2016

NAMENS DES STADTRATES

Thomas Müller                      Bruno Seelos  
 Stadtpräsident                      Stadtschreiber



STADT  
RORSCHACH

Rathaus  
9401 Rorschach  
Postfach, Hauptstrasse 29  
Telefon 071 844 21 11  
Telefax 071 844 21 71  
[www.rorschach.ch](http://www.rorschach.ch)  
[info@rorschach.ch](mailto:info@rorschach.ch)