

Nr.	Antrag/Bemerkung/Begründung	Reaktion Gemeinderat
1	Antrag / Bemerkung Besten Dank für die sehr informative und sorgfältig organisierte Informationsveranstaltung zum geplanten Vorgehen im Rahmen der Sondernutzung im Areal Seehalde. Gerne nehmen wir die Möglichkeit zur Mitwirkung wahr und möchte folgende Aspekte zur vertieften Prüfung einbringen.	[...]
	Begründung 1. Bauhöhe der Gebäude A, B und C Während der Informationsveranstaltung wurde hervorgehoben, dass die geplanten Gebäude im Sandbüchelhof lediglich zweigeschossig ausgeführt würden, um eine gute Einordnung in die Umgebung respektive in das angrenzende Einfamilienhausquartier zu gewährleisten. Demgegenüber sollen die Gebäude A, B und C hangseitig viergeschossig sowie talseitig bis zu sechsgeschossig erstellt werden, was als planerischer Ausgleich zu den niedrigeren Bauten im Sandbüchelhof dargestellt wurde. Bei genauer Betrachtung zeigt sich jedoch, dass die Gebäude im Sandbüchelhof je nach Perspektive teilweise dreigeschossig geplant sind. Gleichzeitig wird deutlich, dass die Gebäude A, B und C lediglich im obersten Abschnitt viergeschossig ausgebildet sind und die Geschosszahl hangabwärts rasch zunimmt. Gesamthaft entsteht der Eindruck, dass die erhöhte Geschosszahl innerhalb der bestehenden W4-Zone nicht primär der Kompensation der zwei-beziehungsweise dreigeschossigen Bauten im Sandbüchelhof (ca. 32 Wohneinheiten) dient, sondern eine deutlich höhere Wohnungsanzahl ermöglicht. Unter Einbezug der verschiedenen Interessensgruppen ist die Entstehung dieser Planung nachvollziehbar. Bauherrschaften verfolgen wirtschaftliche Ziele, während Planerinnen und Planer entsprechende Vorgaben umsetzen. Aus Sicht der Nachbarschaft und mit Blick auf das Ortsbild wirkt die aktuelle Ausgestaltung jedoch kritisch. Die Grundidee einer reduzierten Bauhöhe im Bereich Sandbüchelhof erscheint sinnvoll und gut nachvollziehbar. Auch eine stärkere Ausnutzung im unteren Hangbereich kann im Sinne einer hangangepassten Verdichtung grundsätzlich unterstützt werden. Kritisch erscheint jedoch die Ausbildung sechsgeschossiger Baukörper innerhalb der neu geplanten Überbauung. Trotz Hanglage und vorhandener Abstände entsteht dadurch eine sehr dominante Wirkung, die sich –	Das dem Sondernutzungsplan zugrundeliegende Richtprojekt wurde in einem qualitätssichernden Konkurrenzverfahren durch eine Jury mit fachlicher Qualifikation und örtlicher Kenntnis aufgrund der an der Informationsveranstaltung erwähnten Qualitätsmerkmale sowie unter zweckmässiger Berücksichtigung der planungsrechtlichen Grundlagen ausgewählt. Die Jury hielt dabei ausdrücklich fest, dass die Kompensationsmassnahmen für die Abweichung zur Regelbauweise mit der herausragenden städtebaulichen Setzung samt grosszügigem Freiraum sowie dem substantiell unter der Regelbauweise gehaltenen Sandbüchelhof von besonderer Qualität sind. Durch die Aufwertung des Freiraums, der sich spielend mit der Schlosswiese verbindet und die topografisch sowie ortsbaulich geschickte Einfügung der beiden Baubereiche Seehalde und Sandbüchelhof wird der Schutzgedanke des ISOS überdurchschnittlich gut umgesetzt. Diese Qualitäten sind im Sondernutzungsplan gesichert. Die Qualitäten des Richtprojektes führen aber zu einer markant besseren Ortsbildlichen Erscheinung als bei einem Projekt in Regelbauweise mit vier Vollgeschossen und einem Dachgeschoss (innerhalb

selbst bei sorgfältiger architektonischer Gestaltung – nur begrenzt mit dem Schutzareal rund um das Schloss Wiggen sowie mit der Massstäblichkeit des Quartiers vereinbaren lässt. Die bestehende Überbauung im Seehalden-Areal zeigt bei gleicher Hanglage eine abgestufte Höhenentwicklung bis maximal fünf Geschosse und prägt seit den 1970er-Jahren das gewachsene Siedlungsbild. Die neue Planung würde diese Entwicklung überschreiten und damit eine zusätzliche Massstäblichkeit einführen, welche über das bisher etablierte Niveau hinausgeht. Festzustellen ist zudem, dass Visualisierungen fehlen, welche die Wirkung der geplanten Baukörper im Zusammenspiel mit den bestehenden Bauten sowie deren Einbindung in die Umgebung aus Perspektive der Nachbarschaft nachvollziehbar darstellen. Gemäss Planunterlagen erreichen die Gebäude A, B und C nahezu die Höhenkoten der Bauten im Sandbüchelhof. Trotz angekündigter Durchlässigkeit ist daher zu erwarten, dass die freie Sicht der bestehenden Seehalden-Siedlung erheblich beeinträchtigt wird und zahlreiche Wohnungen insbesondere hinsichtlich der westlichen Sonneneinstrahlung Nachteile erfahren werden. Ebenso ist mit einer deutlichen Beeinträchtigung der Aussichtssituation mehrerer Einfamilienhäuser zu rechnen. Vor diesem Hintergrund möchte ich anregen, die überzeugende Grundabsicht einer guten Einordnung konsequent weiterzuführen und die Gebäudehöhen der Bauten A, B und C durchgehend um mindestens ein Geschoss zu reduzieren – im Sinne einer besseren Integration ins Ortsbild, mit Rücksicht auf das Kulturgut Schloss Wiggen sowie auf die bestehende Anwohnerschaft.	Firsthöhe 17 m) auf dem gesamten Grundstück, auch im Bereich des Sandbüchelhofes. Daneben ist grundsätzlich festzuhalten, dass der SNP den raumplanerischen Grundsätzen und Zielsetzungen entspricht, welche eine verdichtete Bauweise im Siedlungsgebiet zugunsten einer haushälterischen Bodennutzung verlangen. Es ist unbestritten, dass eine Überbauung des Areals Seehalde das Ortsbild und die gewohnte Umgebung an dieser Stelle verändern wird. Es gibt jedoch keinen Anspruch auf die gewohnten Qualitäten. <i>Im Sinne der Erwägungen wird das Anliegen nicht berücksichtigt.</i>
2. Erschliessung In Bezug auf die Erschliessung der Siedlung entsteht bei mir der Eindruck, dass die Makrolage innerhalb der Gemeinde – insbesondere hinsichtlich der Wegebeziehungen für den Fuss- und Radverkehr – bislang zu wenig berücksichtigt wurde. Angesichts der geplanten rund 155 Wohneinheiten, welche auch Familien anziehen werden, erscheint die heutige Erschliessung für den Langsamverkehr unzureichend. Die Überbauung liegt im östlichen Teil von Rorschacherberg, während sich die relevanten Schulstandorte westlich befinden. Die Geleise der Rorschach–Heiden-Bahn stellen dabei eine erhebliche Barriere im Langsamverkehrsnetz dar und führen dazu, dass bestehende Fusswegverbindungen nur mit deutlichen Umwegen genutzt werden können. Eine direkte und sichere Verbindung in westliche Richtung ist dadurch nur eingeschränkt möglich, was insbesondere	Der Sondernutzungsplan ist beschränkt auf das Grundeigentum der AXA innerhalb des Geltungsbereichs. Innerhalb dieses Geltungsbereichs sind zweckmässige Wegebeziehungen und Anschlusspunkte an das bestehende öffentliche Wegnetz gesichert. Übergeordnet strebt die Gemeinde für das gesamte Gemeindegebiet sichere und möglichst direkte Verbindungen für den Langsamverkehr an und sichert diese im Rahmen ihrer kommunalen Richtplanung.

für Schülerinnen und Schüler längere und weniger attraktive Wegführungen zur Folge hat. Je nach Zielort werden attraktive, risikoarme Quartierwege verlassen und stattdessen stärker befahrene Strassenabschnitte genutzt. Aus meiner Sicht besteht zudem das Risiko, dass insbesondere Kinder und Jugendliche solche Umwege nicht konsequent in Kauf nehmen und sich stattdessen zu unerlaubten und gefährlichen Gleisquerungen verleiten lassen könnten. Während der Informationsveranstaltung wurde erwähnt, dass die Erstellung einer offiziellen Querung der Gleise ein sehr langfristiges Vorhaben darstellen könnte. Gerade deshalb erscheint es mir wichtig, die Prüfung entsprechender Lösungen zwingend im Zusammenhang mit der Genehmigung des Sondernutzungsplans mitzudenken, da die Erschliessung für den Langsamverkehr aktuell nicht ausreichend gewährleistet scheint.	In einem Austausch mit den Appenzeller Bahnen (AB) bestätigte sich in Betrachtung aller Bedürfnisse die Zweckmässigkeit der beiden bestehenden Haltestellen. Für diese sind seitens AB Optimierungen, auch hinsichtlich der Behindertengerechtigkeit, geplant. Es zeigte sich zudem, dass der nördliche Siedlungsteil (Seehalde) hinreichend gut (Distanz und Zugänglichkeit) an die Haltestelle Seebileiche angebunden ist. Der südliche Siedlungsteil (Sandbüchelhof) kann im Rahmen der erwähnten Haltestellenoptimierungen noch besser / direkter an die Haltestelle Sandbüchel angebunden werden. Die konkrete Ausgestaltung ist zu gegebener Zeit Sache der Projektierung durch die AB. Zum Zwecke der Koordination wird im SNP – gegenüber dem Stand der Mitwirkung – eine zusätzliche Wegverbindung festgelegt: vom südöstlichen Ende der Baubereiche D und E (Anschluss beim Wendeplatz Seehaldenstrasse) Richtung Südwesten bis zur Grundstücksgrenze mit der Gleisparzelle. Diese Wegverbindung ist dann koordiniert zu erstellen, wenn die AB die Haltestelle Sandbüchel ertüchtigt und Möglichkeiten für einen direkten Zugang von Norden erstellt hat. Eine Querung der Gleise ist aus Sicherheitsbetrachtungen sowie dem Verhältnis von Aufwand und Ertrag nicht zweckmässig und wird daher nicht weiter verfolgt. <i>Das Anliegen wird durch zusätzliche Richtungspfeile im Sondernutzungsplan sinngemäss berücksichtigt.</i>
---	--

	Darüber hinaus sollte auch die Anbindung an den öffentlichen Verkehr vertieft geprüft werden. Vor dem Hintergrund der laufenden Diskussionen rund um die Kantonsstrasse zum See und der mehrfach betonten Zielsetzung zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs kommt einer guten ÖV-Erschliessung bei neuen Wohngebieten besondere Bedeutung zu. Eine verbesserte Anbindung könnte dabei nicht nur den zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohnern zugutekommen, sondern auch für die bestehende Anwohnerschaft einen Mehrwert darstellen. Wir bitten Sie daher um eine vertiefte Prüfung der Erschliessungssituation – insbesondere hinsichtlich sicherer und direkter Verbindungen für den Langsamverkehr sowie einer nachhaltigen Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Herzlichen Dank für die Prüfung und Ihre Stellungnahme.	Die Aufwertung der bestehenden ÖV-Erschliessung ist nicht Bestandteil des Sondernutzungsplans. Die Gemeinde strebt jedoch eine gute ÖV-Erschliessung an. Eine Verbesserung des bestehenden Angebots kann im Austausch der Gemeinde mit den Transportunternehmen (Postauto AG, Möwe RTB Rheintal Bus) erarbeitet werden. Zudem streben die Appenzeller Bahnen (AB) eine Taktverdichtung in den Hauptverkehrszeiten an. Die Gemeinde prüft, inwiefern eine Verbesserung der Busanbindung optimiert werden kann. <i>Die ÖV-Erschliessung ist nicht Gegenstand des Sondernutzungsplans. Daher wird das Anliegen nicht berücksichtigt.</i>
2	Antrag / Bemerkung Vorgetäuschte ländliche Idylle Es ist schön, dass ein Mitwirkungsverfahren stattfindet. Leider gab es jedoch keine Möglichkeit, sich für den von der Gemeinde organisierten Infoanlass vorzubereiten. Die Gemeinde verweigerte trotz Aufforderung eine rechtzeitige Bereitstellung einer Dokumentation. Die Erfahrung zeigt, dass Sitzungen mit unvorbereiteten Teilnehmerinnen und Teilnehmern ineffizient sind. So war auch ein vertiefter Einblick in die übrigen Projektentwürfe von vornherein ausgeschlossen. Eine Überbauung dieses Areals ist seit längerer Zeit zu erwarten. Rorschach und Rorschacherberg werden zunehmend zu einer Betonwüste. Problematisch sind vor allem Gebäude mit 6 Geschossen. Eine der Abbildungen gaukelt eine ländliche Idylle mit Kühen vor. Das weist darauf hin, dass die Zürcher Architekten keine Ahnung von den örtlichen Verhältnissen haben. Seit über vier Jahrzehnten weiden auf dieser nicht eingezäunten Wiese keine Kühe. In Wirklichkeit gibt es hier oft rund um die Uhr einen erheblichen Autobahnlärm, der auch den Schlaf stört. Diese wahrheitswidrige Darstellung erinnert an den vorgetäuschten Stadtwald in Rorschach.	Der Infoanlass war der Auftakt für die Mitwirkung und diente als Vorbereitung, sodass die Bevölkerung einen Eindruck des Vorhabens erhält. Die anschliessende – und offenbar genutzte – Mitwirkung bot die Gelegenheit, sich einzubringen. Das dem Sondernutzungsplan zugrundeliegende Richtprojekt wurde in einem qualitätssichernden Konkurrenzverfahren durch eine Jury mit fachlicher Qualifikation und örtlicher Kenntnis aufgrund der an der Informationsveranstaltung erwähnten Qualitätsmerkmale sowie unter zweckmässiger Berücksichtigung der planungsrechtlichen Grundlagen ausgewählt. Die Jury hielt dabei ausdrücklich fest, dass die Kompensationsmassnahmen für die Abweichung zur Regelbauweise mit der herausragenden

	 Seit mehr als 40 Jahren gibt es auf dieser Wiese keine Kühe. Quelle: Gemeindeverwaltung Rorschacherberg Zudem wird ein grotesker weltfremder Zusammenhang mit der Schlosswiese „über die Geleise hinweg“ erfunden. Einen solchen Zusammenhang gibt es m.E. nicht. Die Areale sind seit über 150 Jahren (!) durch die Bahnlinie klar getrennt. Es gibt weder einen Fuss- noch einen Veloübergang zwischen den beiden Arealen.	städtebaulichen Setzung samt grosszügigem Freiraum sowie dem substanziell unter der Regelbauweise gehaltenen Sandbüchelhof von besonderer Qualität sind. Durch die Aufwertung des Freiraums, der sich spielend mit der Schlosswiese verbindet und die topografisch sowie ortsbaulich geschickte Einfügung der beiden Baubereiche Seehalde und Sandbüchelhof wird der Schutzgedanke des ISOS überdurchschnittlich gut umgesetzt. Diese Qualitäten sind im Sondernutzungsplan gesichert. Daneben ist grundsätzlich festzuhalten, dass der SNP den raumplanerischen Grundsätzen und Zielsetzungen entspricht, welche eine verdichtete Bauweise im Siedlungsgebiet zugunsten einer häuslicheren Bodennutzung verlangen. Die Qualitäten des Richtprojektes führen aber zu einer markant besseren ortsbildlichen Erscheinung als bei einem Projekt in Regelbauweise mit vier Vollgeschossen und einem Dachgeschoss (innerhalb Firsthöhe 17 m) auf dem gesamten Grundstück, auch im Bereich des Sandbüchelhofes. <i>Im Sinne der Erwägungen wird das Anliegen nicht berücksichtigt.</i>
	Begründung Unausgereifter Sondernutzungsplan Die Swissair-Überbauung besteht aus zwei mächtigen, schwerfälligen Hochhäusern und Gebäuden	Das dem Sondernutzungsplan zugrundeliegende Richtprojekt wurde in einem qualitätssichernden Konkurrenzverfahren durch eine Jury mit fachlicher Qualifikation und örtlicher Kenntnis aufgrund der an

mit bis zu 4 Vollgeschossen. Die Bauhöhe der Siedlung nimmt gegen Westen ab. Überdimensionierte Baukörper mit 6 Geschossen in den Bereichen A bis C sind daher ein Fremdkörper und passen nicht in das (ohnehin bereits gestörte) Ortsbild. Von einer besonderen „Rücksichtnahme auf die bauliche Umgebung“ kann wohl keine Rede sein. Die Wohnqualität in der Swissair-Überbauung an der Seehaldenstrasse wird massiv sinken, die Gebäude werden stark abgewertet. Der Sondernutzungsplan ist unausgereift und dient vermutlich vor allem der Gewinnmaximierung der Axa-Versicherung. Die obere Grenze sollte bei 4 Vollgeschossen liegen. Unklar ist die Lage der Besucherautoabstellplätze. Mir ist auch die Anzahl der Abstellplätze in den Einstellhallen unbekannt. Veloabstellplätze in Tiefgaragen sind erfahrungsgemäss höchst unzweckmässig. Bei Velobügeln kippen die Fahrräder oft um. Die Stadt Chur hat eine viel bessere, elegante Lösung. Die Stellfläche der Feuerwehr befindet sich offenbar hinter Bäumen. Balkone auf der Seeseite sind schattig. Der Abstand zur Seehaldenstrasse ist gering. Seit vielen Jahrzehnten gibt es hier keine artenreiche Blumenwiese mit Schmetterlingen, sie ist vielmehr ausgesprochen eintönig. Die Biodiversität hat stark abgenommen. Mit wenigen Ausnahmen sind die Vögel verschwunden. Mit dem geplanten Bauvorhaben wird die Umweltbelastung (Lärm, Abgase, Feinstaub, Reifenabrieb usw.) massiv zunehmen.	der Informationsveranstaltung erwähnten Qualitätsmerkmale sowie unter zweckmässiger Berücksichtigung der planungsrechtlichen Grundlagen ausgewählt. Die Jury hielt dabei ausdrücklich fest, dass die Kompensationsmassnahmen für die Abweichung zur Regelbauweise mit der herausragenden städtebaulichen Setzung samt grosszügigem Freiraum sowie dem substanziell unter der Regelbauweise gehaltenen Sandbüchelhof von besonderer Qualität sind. Durch die Aufwertung des Freiraums, der sich spielend mit der Schlosswiese verbindet und die topografisch sowie ortsbaulich geschickte Einfügung der beiden Baubereiche Seehalde und Sandbüchelhof wird der Schutzgedanke des ISOS überdurchschnittlich gut umgesetzt. Diese Qualitäten sind im Sondernutzungsplan gesichert. Die Qualitäten des Richtprojektes führen aber zu einer markant besseren ortsbildlichen Erscheinung als bei einem Projekt in Regelbauweise mit vier Vollgeschossen und einem Dachgeschoss (innerhalb Firsthöhe 17 m) auf dem gesamten Grundstück, auch im Bereich des Sandbüchelhofes. Daneben ist grundsätzlich festzuhalten, dass der SNP den raumplanerischen Grundsätzen und Zielsetzungen entspricht, welche eine verdichtete Bauweise im Siedlungsgebiet zugunsten einer haushälterischen Bodennutzung verlangen.
--	--

	Es ist unbestritten, dass eine Überbauung des Areals Seehalde das Ortsbild und die gewohnte Umgebung an dieser Stelle verändern wird. Es gibt jedoch keinen Anspruch auf die gewohnten Qualitäten. Der SNP legt fest, dass die Anzahl Abstellplätze ist – wie bei allen Bauprojekten zum Zeitpunkt der Baueingabe – gemäss den Vorschriften des Baureglements der Gemeinde zu ermitteln ist. Was dies quantitativ bedeuten würde, ist im Planungsbericht (Kap. 4.7.2, S. 29) abgehandelt. Die Vorschriften lassen lediglich zu, dass eine Reduktion der Abstellplätze auf Basis eines Mobilitätskonzeptes möglich ist – dies erfordert einen Nachweis, dass die Erschliessung auch mit weniger Abstellplätzen als nach Standard funktioniert. Sollten Missstände auftreten, sind im Rahmen der Vollzugsaufsicht Massnahmen durch die Gemeinde zu anzuordnen. Veloabstellplätze in den Untergeschossen sind für die Langzeitparkierung vorgesehen und praktikabel. Für Kurzzeitparkierung sind Abstellplätze bei den Gebäudezugängen zu erstellen, die Art der technischen Lösung ist nicht Gegenstand des SNP. Die Pflanzstandorte der Bäume sind zu Informationszwecken schematisch und nicht verbindlich abgebildet. Die tatsächliche Abstimmung zwischen Bepflanzung und Feuerwehraufstellflächen ist Sache des Baubewilligungsverfahrens. Die qualitative Einordnung der Balkone zur Seehaldenstrasse sind rein subjektiv. Insofern die Aussage betreffend das Defizit einer artenreichen Wiese heute zutrifft, ist es umso mehr
--	--

		Ziel und Auftrag des SNP, diesen Zustand z. G. einer höheren Biodiversität zu verbessern. Entwicklungen und Veränderungen (so auch bei Bauvorhaben) gehen immer mit gewissen, zeitlich begrenzten Einschränkungen einher. Es bestehen rechtliche Vorgaben und Auflagen, welche zur Reduktion der Auswirkungen bei jedem Bauprojekt einzuhalten sind. <i>Im Sinne der Erwägungen wird das Anliegen nicht berücksichtigt.</i>
	Tiefgarage mit gefährlicher Ein- und Ausfahrt Infolge der geplanten 155 Wohnungen ist ein enormer Autoverkehr zu erwarten. Wenn jede Wohnung zwei zusätzliche Autos zur Folge hat, kommen über 300 (!) Autos hinzu. Durch den Betrieb des Coop-Ladens wird der motorisierte Verkehr ohnehin erheblich zunehmen. Unzählige Kindergarten- und Schulkinder, Fussgänger und sowie Radfahrer benutzen regelmässig den Weg zwischen der Seehaldenstrasse und der Haltestelle Seebileiche. Das führt zu einer gefährlichen Situation bei der Ein- und Ausfahrt in die bzw. aus der Tiefgarage. Es gab bereits mehrere gefährliche Zwischenfälle, u.a. prallte ein Lieferwagen in die Mauer einer Starrag-Werkstatt und durchschlug die Mauer. Das Loch wurde durch eine Türe ersetzt. Ein hochbetagter Mann raste mit seiner Nobelkarosse rückwärts bergab gegen die Starrag und rammte dabei den Kastanienbaum. Nur dank grossem Glück kam es nicht zu einem Blutbad auf dem viel begangenen Weg. Wie gering die Gemeinde Rorschacherberg den Langsamverkehr schätzt, zeigte sich vor nicht allzu langer Zeit u.a. an diesem Weg von der Seehaldenstrasse zur Bahnhaltestelle. Es gab viele Wochen lang eine für Fussgänger und vor allem Velofahrer unzumutbare Baustelle. Die Situation auf dem „Katzenweg“ (richtigerweise eher „Hundeweg“) verbesserte sich erst nach einer schriftlichen Beschwerde.	Die Realisierung einer Garageneinfahrt erfolgt in Abstimmung mit allen übergeordneten Anforderungen betreffend die Verkehrssicherheit, bspw. in Bezug auf Sichtweiten – Zudem ist die Lage in der Aussenseite der Kurve von Vorteil für die Einsehbarkeit der Strasse. Die beschriebenen Fälle haben keinen Zusammenhang mit der Erschliessung des Areals Seehalde – die Fahrweise der Verkehrsteilnehmenden allgemein liegt nicht in der Verantwortung der Gemeinde oder der Grundeigentümerin. Die besonderen Vorschriften räumen zudem die Möglichkeit ein, den Bedarf an Autoabstellplätzen reduzieren zu können, sofern im Baubewilligungsverfahren ein entsprechendes Mobilitätskonzept eingereicht wird. Auf diese Weise kann eine nachhaltige Mobilität gefördert werden.

		Mittelfristig streben die Appenzeller Bahnen (AB) eine Taktverdichtung in den Hauptverkehrszeiten inkl. Ertüchtigung der Haltestellen Sandbüchel und Seebileiche an. Die technische und bauliche Realisierung ist in Klärung. Das Anliegen wurde somit bereits im Vorfeld unter Berücksichtigung aller übergeordneten Anforderungen geprüft. <i>Im Sinne der Erwägungen wird das Anliegen nicht berücksichtigt.</i>
	Groteskes Werbegeschwätz Nichtssagende hochtrabende Aussagen wie „Landschaft verweben“, „Siedlungsgrün“, „Schlossgrün“, „Einfamilienhausgrün“, „Industriegrün“ sind eine Zumutung. Das unredliche Werbegeplapper ist geradezu lächerlich. Es wäre doch wohl Aufgabe einer Begutachtung, einen solchen Unsinn zurückzuweisen. SCHLOSSWIESE WIGGEN - IDENTITÄTSSTIFTENDER BEZUG ZUR GESCHICHTE ÜBER DIE GELEISE HINWEG SEEHALDE - LICHT, LUFT UND WEITE IM SIEDLUNGSTEIL SEEHALDE LEBT DER GEIST DER MODERNE WEITER - TRANSFORMIERT IN DIE HEUTIGE ZEIT. SANDBÜCHELHOF - BODENNAHES WOHNEN DER SANDBÜCHELHOF VERDICHTET ELEMENTE DER ANGRENZENDEN EINFAMILIENHAUSQUARTIERE ZU EINEN ATMOSPHERISCH REICHEN SIEDLUNGSTEIL.	Das dem Sondernutzungsplan zugrundeliegende Richtprojekt wurde in einem qualitätssichernden Konkurrenzverfahren durch eine Jury mit fachlicher Qualifikation und örtlicher Kenntnis aufgrund der an der Informationsveranstaltung erwähnten Qualitätsmerkmale sowie unter zweckmässiger Berücksichtigung der planungsrechtlichen Grundlagen ausgewählt. Die Jury hielt dabei ausdrücklich fest, dass die Kompensationsmassnahmen für die Abweichung zur Regelbauweise mit der herausragenden städtebaulichen Setzung samt grosszügigem Freiraum sowie dem substanziell unter der Regelbauweise gehaltenen Sandbüchelhof von besonderer Qualität sind. Durch die Aufwertung des Freiraums, der sich spielend mit der Schlosswiese verbindet und die topografisch sowie ortsbaulich geschickte Einfügung der beiden Baubereiche Seehalde und

		Sandbüchelhof wird der Schutzgedanke des ISOS überdurchschnittlich gut umgesetzt. Diese Qualitäten sind im Sondernutzungsplan gesichert. Die Qualitäten des Richtprojektes führen aber zu einer markant besseren ortsbildlichen Erscheinung als bei einem Projekt in Regelbauweise mit vier Vollgeschossen und einem Dachgeschoss (innerhalb Firsthöhe 17 m) auf dem gesamten Grundstück, auch im Bereich des Sandbüchelhofes. <i>Im Sinne der Erwägungen wird das Anliegen nicht berücksichtigt.</i>
	Fehlentwicklungen schmälern das Vertrauen in die Behörden. Ein paar Beispiele: ·Seit mindestens vier Jahrzehnten warten wir auf einen Radweg von der Starrag zum Hauptbahnhof Süd (trotz mehrfacher Aufforderung an die zuständigen Behörden). ·Massive Werbung für einen unsinnigen, äusserst umweltfeindlichen Autobahnanschluss ·Für den Fuss- und Veloverkehr gefährliche Fehlkonstruktion der Starragbrücke ·Missratene Ansiedelung einer Schönheitsklinik und eines Wankelmuseums (Arbeitsplätze und Steuerzahler?) ·Jahrelange Verschleppung des Seeuferwegs ·Hundekot im Strandbad Hörnlibuck ·Keine Erwähnung des fakultativen Referendums an der Infoveranstaltung.	Die Unzufriedenheit mit diversen Planungsvorhaben in der Gemeinde wird seitens des Gemeinderats zur Kenntnis genommen. Diese stehen aber in keinem Zusammenhang mit dem Sondernutzungsplan. Die Informationsveranstaltung zeigte den groben Meilensteinplan zur Orientierung auf. Hinweise zu Verfahren werden mit den jeweils nächsten Schritten erfolgen. Die Anträge sind nicht Gegenstand des Sondernutzungsplans. <i>Im Sinne der Erwägungen wird das Anliegen nicht berücksichtigt.</i>
3	Antrag / Bemerkung Wir bedanken uns für die Einladung zur Mitwirkung bezüglich des Sondernutzungsplans Seehalde.	Die besonderen Vorschriften räumen die Möglichkeit ein, den Bedarf an Autoabstellplätzen

	Die Gemeinde Goldach geht davon aus, dass im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ein Mobilitätskonzept erarbeitet wird, das den Interessen der Region Rechnung trägt. Wir wünschen Ihnen viel Erfolg.	reduzieren zu können, sofern im Baubewilligungsverfahren ein entsprechendes Mobilitätskonzept eingereicht wird. Auf diese Weise kann eine nachhaltige Mobilität gefördert werden. <i>Kenntnisnahme.</i>
4	Antrag / Bemerkung Geschätzter Gemeindepräsident sowie Damen und Herren des Gemeinderats Zum Betreff läuft zurzeit die Frist zum Mitwirkungsverfahren, zu welchem ich mich wie folgt einbringen möchte:	
	In die BesoV des SNP ist ein grundbuchrechtlich wirksamer Passus vorzusehen, der die Eigentümerschaft verpflichtet, die Schaffung einer AB-Haltstelle auf ihrem Areal zu ermöglichen, sollte die AB (mit BAV) zum Schluss kommen, dass eine Zusammenführung der beiden aktuellen Haltestellen "Seebleiche" und "Sandbüchel" Vorteile für ihr operatives Geschäft bringen könnte oder auch günstiger kommt, statt beide Haltestellen separat BehiG-gerecht upgraden zu müssen. Begründung Ich habe bereits am Infoanlass vom 19.2.26 eine Frage dazu gestellt, wonach Ueli Strauss sowie mehrere Anwohnende des Wiggenrainquartiers diese Idee prüfenswert fanden. In den Präsentationen wurde immer wieder die Verbindung der Schlosswiese mit der Arealwiese hervorgehoben, die letztlich lediglich optisch entsteht. Dabei böte mittels dieser Haltestelle eine funktionale Verbindung in Form einer von beiden Seiten verbesserten Zu- und Durchgängigkeit zwischen Wiggenrain-Quartier und dem Seebleiche-Areal einen Gewinn für alle, evtl. auch für die AB: Erstens muss sie in naher Zukunft ohnehin viel Geld in die Hand nehmen, um die genannten Haltestellen auf ein angemessenes und gesetzeskonformes Niveau zu bringen. Zudem wäre zu prüfen, ob dank des Wegfalls eines fahrplantechnischen Haltes der Fahrplan dahingehend optimiert werden könnte, sodass in Verbindung mit den geplanten und ggf. etwas schnelleren Triebzügen - ein Halbstundentakt auch ohne Kreuzungsstelle in Wienacht möglich werden könnte.	In einem Austausch mit den Appenzeller Bahnen (AB) bestätigte sich in Betrachtung aller Bedürfnisse die Zweckmässigkeit der beiden bestehenden Haltestellen. Für diese sind seitens AB Optimierungen, auch hinsichtlich der Behindertengerechtigkeit, geplant. Mit dem SNP betreffend das private Grundstück können keine Vorgaben / Aufträge an die AB gerichtet werden. <i>Im Sinne der Erwägungen wird das Anliegen nicht berücksichtigt.</i>

	Bei diesem Antrag geht es somit nicht um die Realisierung der Haltestelle durch die Bauherrschaft, sondern um die Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen, die eine solche später oder idealerweise auch gleichzeitig möglich machen. Ein Kommentar noch bezüglich des städtebaulichen Impacts der nördlichen Baukörper. Bei der Fahrt auf der Seehaldenstrasse Richtung Ost habe ich mir anhand der bestehenden Bauten des Swissairquartiers eine Einschätzung gemacht, wie hoch und massiv die neuen Gebäude wirken werden. Die bisher dominanten Swissairbauten werden m.E. demgegenüber fast "zierlich" erscheinen! Hat der Gemeinderat sich davon auch eine Vorstellung gemacht? Mit der Bitte um Berücksichtigung von Antrag, Begründung sowie Kommentar und mit freundlichen Grüßen	
5	1. Schulwegsicherung Antrag: Dass für die Kinder und die Bevölkerung aus dem Gebieten Seehalden, Warteggstrasse und Wilenstrasse eine sichere Verbindung zu den Bushaltestellen und Haltestelle Seebileiche der Heidnerbahn gewährleistet ist. Begründung: Mit dem Mehrverkehr und den neuen Tiefgarageneinfahrten wird die Seehaldenstrasse stärker befahren und die Gefahrenzone bei Einfahrten ist erheblich, deshalb sollte auf beiden Seiten das Trottoir ganzseitig durchgezogen werden und eine klare Fussgängerzone kennzeichnen, also über die ganze Seehaldenstrasse.	Der Sondernutzungsplan ist beschränkt auf das Grundeigentum der AXA innerhalb des Geltungsbereichs. Innerhalb dieses Geltungsbereichs sind zweckmässige Wegebeziehungen und Anschlusspunkte an das bestehende öffentliche Wegnetz gesichert. Übergeordnet strebt die Gemeinde für das gesamte Gemeindegebiet sichere und möglichst direkte Verbindungen für den Langsamverkehr an und sichert diese im Rahmen ihrer kommunalen Richtplanung. Die Gemeinde nimmt in Aussicht, diese Rückmeldung zum durchgezogenen Trottoir aufzunehmen und zu prüfen. Die Schulwegsicherung ausserhalb des Grundeigentums der AXA ist nicht Gegenstand des Sondernutzungsplans.

		<i>Im Sinne der Erwägungen wird das Anliegen nicht berücksichtigt.</i>
	2. Gebäudehöhe Antrag: Die Mehrfamilienhäuser an der unteren Baulandhälfte wirken wie eine Front, da die 6-geschossigen Bauten zu hoch sind. Begründung: Diese Baumassee ist für das Gelände zu wuchtig, zudem werden die Sicht-, Lärm und Schattenverhältnisse markant beeinflusst.	Das dem Sondernutzungsplan zugrundeliegende Richtprojekt wurde in einem qualitätssichernden Konkurrenzverfahren durch eine Jury mit fachlicher Qualifikation und örtlicher Kenntnis aufgrund der an der Informationsveranstaltung erwähnten Qualitätsmerkmale sowie unter zweckmässiger Berücksichtigung der planungsrechtlichen Grundlagen ausgewählt. Die Jury hielt dabei ausdrücklich fest, dass die Kompensationsmassnahmen für die Abweichung zur Regelbauweise mit der herausragenden städtebaulichen Setzung samt grosszügigem Freiraum sowie dem substanziell unter der Regelbauweise gehaltenen Sandbüchelhof von besonderer Qualität sind. Durch die Aufwertung des Freiraums, der sich spielend mit der Schlosswiese verbindet und die topografisch sowie ortsbaulich geschickte Einfügung der beiden Baubereiche Seehalde und Sandbüchelhof wird der Schutzgedanke des ISOS überdurchschnittlich gut umgesetzt. Diese Qualitäten sind im Sondernutzungsplan gesichert. Die Qualitäten des Richtprojektes führen aber zu einer markant besseren Ortsbildlichen Erscheinung als bei einem Projekt in Regelbauweise mit vier Vollgeschossen und einem Dachgeschoss (innerhalb Firsthöhe 17 m) auf dem gesamten Grundstück, auch im Bereich des Sandbüchelhofes.

		Daneben ist grundsätzlich festzuhalten, dass der SNP den raumplanerischen Grundsätzen und Zielsetzungen entspricht, welche eine verdichtete Bauweise im Siedlungsgebiet zugunsten einer häuslicher Bodennutzung verlangen. Es ist unbestritten, dass eine Überbauung des Areals Seehalde das Ortsbild und die gewohnte Umgebung an dieser Stelle verändern wird. Es gibt keinen Anspruch auf die gewohnten Qualitäten. <i>Im Sinne der Erwägungen wird das Anliegen nicht berücksichtigt.</i>
	3. Besucherparkplätze Antrag: Besucherparkplätze auch in die Tiefgarage integrieren. Begründung: Die Seehaldenstrasse ist bei einem solchen Bauvolumen sehr ausgelastet und sollte nicht noch mit parkierten Autos mehr Gefahren verursachen.	Bereits jetzt sind gemäss den Vorschriften des Sondernutzungsplans (Art. 12, Abs. 1) die Abstellplätze für Besucher in unterirdischen Sammelgaragen anzuordnen. Es dürfen lediglich maximal zehn oberirdische Abstellplätze für Besucher realisiert werden. <i>Das Anliegen ist bereits mit dem Sondernutzungsplan berücksichtigt.</i>
6	Sehr geehrte Damen und Herren Als Bürger der Gemeinde Rorschacherberg und unmittelbarer Anwohner der geplanten Überbauung «Areal Seehalde» möchte ich die Gelegenheit der Mitwirkung wahrnehmen und auf zwei relevante Punkte eingehen.	
	Prekäre Parkplatzsituation	Bereits jetzt sind gemäss den Vorschriften des Sondernutzungsplans (Art. 12, Abs. 1) die Abstellplätze für Besucher in unterirdischen

Viele Liegenschaften an der Seehaldenstrasse wurden in den 1970er und 1980er Jahren erbaut. Darunter befinden sich viele Mehrfamilienhäuser wie z. B. Seehaldenstrasse 2—8 oder die Swissair Überbauung mit den beiden Hochhäusern. Die 70er- und 80er-Jahre-Bauten wurden damals mit verhältnismässig wenig Parkplätzen und teilweise sogar ohne Besucherparkplätze ausgerüstet. Die stetige Zunahme der Mobilität führte in den letzten Jahren zu einer immer prekäreren Parkplatzsituation rund um die Seehaldenstrasse. Gemäss dem Sondernutzungsplan «Areal Seehalde» sind auf dem Gelände 155 neue Wohnungen geplant. Gemäss den Grundrissplänen aus dem Richtprojektdossier sind für die gesamte Überbauung nur 130 Garagenplätze und 4 Aussenparkplätze (vermutlich Besucherparkplätze) vorgesehen. Was meiner Meinung nach viel zu wenig ist. Infolge der Überbauung Sandbüchelhof werden zusätzlich 7 Parkplätze in der blauen Zone an der Seehaldenstrasse aufgehoben, was zu einer weiteren Verschärfung der Parkplatzsituation führt. Dazu kommt, dass heutzutage viele Mieter mehr als ein Fahrzeug besitzen, welche untergebracht werden müssen. Aus diesem Grund möchte ich beliebt machen, dass von Seiten der Gemeinde darauf geachtet wird, dass im Zuge der Überbauung genügend Parkplätze realisiert werden. Da in der angrenzenden Nachbarschaft Parkmöglichkeiten ohnehin rar sind, könnten allenfalls freie Tiefgaragenplätze fremdvermietet werden. Ebenfalls sind bei 155 Wohnungen nur vier Besucherparkplätze viel zu wenig. Antrag: Im Sondernutzungsplan ist eine verhältnismässige Anzahl an unterirdischen Parkplätzen vorzusehen, sodass die ohnehin prekäre Parksituation durch die Überbauung nicht zusätzlich verschärft, sondern entlastet wird. Minimal 1 Garagenplatz pro Wohnung muss vorhanden sein. Ebenfalls sollen für die Überbauung ausreichend Besucherparkplätze vorgesehen werden. Der Wegfall der 7 Parkplätze in der blauen Zone ist im Sondernutzungsplan ebenfalls zu kompensieren.	Sammelgaragen anzuordnen. Es dürfen lediglich maximal zehn oberirdische Abstellplätze für Besucher realisiert werden. Der SNP legt fest, dass die Anzahl Abstellplätze ist – wie bei allen Bauprojekten zum Zeitpunkt der Baueingabe – gemäss den Vorschriften des Baureglements der Gemeinde zu ermitteln ist. Was dies quantitativ bedeuten würde, ist im Planungsbericht (Kap. 4.7.2, S. 29) abgehandelt. Die Vorschriften lassen lediglich zu, dass eine Reduktion der Abstellplätze auf Basis eines Mobilitätskonzeptes möglich ist – dies erfordert einen Nachweis, dass die Erschliessung auch mit weniger Abstellplätzen als nach Standard funktioniert. Sollten Missstände auftreten, sind im Rahmen der Vollzugsaufsicht Massnahmen durch die Gemeinde zu anzuordnen. <i>Im Sinne der Erwägungen wird das Anliegen nicht berücksichtigt.</i>
--	--

	Massiv höheres Verkehrsaufkommen auf der Seehaldenstrasse Die Seehaldenstrasse ist eine Gemeindestrasse 2. Klasse und dient zur Erschliessung der Wohnsiedlung Sandbüchel. Die stetige Zunahme der Mobilität führte in den letzten Jahren zu einem massiv höheren Verkehrsaufkommen. Mit der Realisierung der Überbauung wird sich zwangsläufig das Verkehrsaufkommen auf der Seehaldenstrasse massiv erhöhen. Dieser Auswirkung sollte mittels Sondernutzungsplan Rechnung getragen werden. Ein vermehrtes Verkehrsaufkommen erhöht zudem die Unfallgefahr für Kinder der umliegenden Wohnsiedlungen um ein Vielfaches. Um dieser Gefahr entgegenzuwirken, sind geeignete Massnahmen wie z. B. eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im Sondernutzungsplan zu berücksichtigen und zu definieren. Antrag: Im Sondernutzungsplan ist dem massiv steigenden Verkehrsaufkommen auf der Seehaldenstrasse Rechnung zu tragen. Der erhöhten Unfallgefahr für Kinder der Wohnsiedlung Sandbüchel ist entgegenzuwirken und geeignete Massnahmen wie z.B. eine Geschwindigkeitsbeschränkung der Seehaldenstrasse auf 30 km/h sind im Sondernutzungsplan zu berücksichtigen und zu definieren. Besten Dank für Ihre Kenntnisnahme Freundliche Grüsse	Die Seehaldenstrasse (Gemeindestrasse 2. Klasse) ist dimensioniert und gewidmet zugunsten der Erschliessung aller anstossenden Baugrundstücke (bebaut und unbebaut). Vorgaben zum Verkehrs-/ Geschwindigkeitsregime der Strasse ist nicht Gegenstand des Sondernutzungsplans auf privatem Grund, dies wäre im Rahmen eines anderen Verfahrens zu regeln. Die Gemeinde nimmt in Aussicht, diese Rückmeldung betreffend Massnahmen für mögliche Geschwindigkeitsreduktion zu prüfen. Das bestehende Verkehrsregime der Seehaldenstrasse ist nicht Gegenstand des Sondernutzungsplans. <i>Im Sinne der Erwägungen wird das Anliegen nicht berücksichtigt.</i>
7	Sehr geehrte Damen und Herren Für Ihre Einladung zur Mitwirkung am Sondernutzungsplan «Areal Seehalde» danken wir Ihnen bestens. Gerne nehmen wir zu einzelnen Punkten Stellung: Der Sondernutzungsplan bezweckt unter anderen die Realisierung einer siedlungsgerechten Organisation der Erschliessung. Insbesondere sollen folgende Ziele verfolgt werden:	

- Siedlung rücksichtsvoll in den ortsbaulichen Kontext - v.a. sensibel auf das ISOS-Objekt Schloss Wiggen inkl. dessen Umgebung reagierend - setzen; - vielfältiges Wohn- und Freiraumangebot schaffen; - ökologische, soziale und ökonomische Nachhaltigkeit sichern; - Anbindung an die öffentlichen Erschliessungsnetze für verschiedene Verkehrsarten zweckmässig regeln. Erschliessung mit öffentlichem Verkehr In Bezug auf die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist dem Planungsbericht Folgendes zu entnehmen: Die Zahnradbahn der Appenzeller Bahnen verkehrt im Stundentakt von Rorschach nach Heiden in beide Richtungen. Der nördliche Teil des Areals ist gemäss Bericht ab der Bahnhaltestelle «Seebleiche» direkt in einer fussläufigen Distanz von ca. 120 m und der südliche Teil ab der Bahnhaltestelle «Sandbüchel» via die Thaler- und die Seehaldenstrasse in einer fussläufigen Distanz von ca. 270 m erreichbar. Die Bahnhaltestelle «Seebleiche» liegt östlich des Bahntrassees, die Bahnhaltestelle «Sandbüchel» westlich. Die fünfgeschossige Wohnsiedlung mit den Swissair-Hochhäusern befindet sich somit auf der ab-gewandten Seite der Bahnhaltestelle «Sandbüchel». Für den Zu- und Ausstieg muss das Trasse gequert werden, aktuell über die Unterführung «Thalerstrasse». Der Planungsbericht hält weiter fest, dass die Buslinien 242 und 254 das Areal im Halbstundentakt tangieren, mit einer Anbindung an die Bahnhöfe Rorschach und Rorschach Stadt über die beiden Bushaltestellen «Swissair» und «Seehalde». Sie befinden sich in einer fussläufigen Distanz von ca. 50 m respektive 70 m vom Areal entfernt. In Bezug auf die Erschliessungsqualität kommt der Planungsbericht in Ziffer 5.3 zum Schluss:	
---	--

Das Areal Seehalde ist mit dem öffentlichen Verkehr im Sinne der Grundanforderungen an ein Wohnquartier minimal erschlossen (Gütekategorie C, mittelmässige Erschliessung). Für den Sandbüchelhof gilt eine geringere Gütekategorie (Gütekategorie D, geringe Erschliessung). Parkierung Gemäss Art. 17 des Baureglements der Gemeinde Rorschacherberg ist bei Wohnnutzungen ein Autoabstellplatz je 80 m² anrechenbarer Geschossfläche bzw. mindestens ein Autoabstellplatz je Wohnung zu erstellen. Bei Mehrfamilienhäusern ist je fünf Wohnungen ein Autoabstellplatz für Besuchende zu erstellen und auf Dauer zu erhalten. Im Fall des Siegerprojektes (ca. 15'000 m² GF und 155 Wohneinheiten) bedeutet dies, dass 188 Autoabstellplätze sowie 31 Besucherparkplätze nachzuweisen wären. Das Richtprojekt weist total 132 Abstellplätze (davon 7 für Besuchende) auf. Die besonderen Vorschriften räumen in Art. 12 die Möglichkeit ein, den Grundbedarf der zu erstellenden Autoabstellplätze reduzieren zu können, sofern im Baubewilligungsverfahren ein entsprechendes Mobilitätskonzept eingereicht wird. Ein solches Konzept muss den öffentlichen Verkehr oder alternative Lösungsvorschläge (Carsharing, Fahrradinfrastruktur usw.) berücksichtigen, um den Bedarf an privaten Abstellplätzen plausibel zu verringern und eine nachhaltige Mobilität zu fördern. Die Anzahl der Abstellplätze und die dafür erforderlichen baulichen Eingriffe stehen in Wechselwirkung zu den Anforderungen zur Nachhaltigkeit. Dies wird im Rahmen der Projektierung zu koordinieren sein. Weiter legen die besonderen Vorschriften fest, dass für jedes Zimmer ein Veloabstellplatz vorzusehen ist, um einen zeitgemässen Bedarf an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zu decken. Zudem wird festgelegt, dass zwei Drittel der Abstellplätze als Langzeitparkplätze in abschliessbaren, treppenfrem erschlossenen Räumen im Erdgeschoss oder in der Tiefgarage bereitgestellt werden müssen, um eine bequeme und sichere Unterbringung der Fahrräder zu gewährleisten. Die im Plan	
---	--

	schematisch verorteten Standorte für oberirdischen Abstellplätze sind an geeigneten, gut zugänglichen Standorten vorgesehen, um eine komfortable Erreichbarkeit zu sichern. Im Vergleich zu den Vorgaben des Baureglements der Gemeinde Rorschacherberg ist die vorgesehene Infrastruktur für Velos deutlich überdurchschnittlich. Die Bemessungen orientieren sich an den Standards des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS). Gestützt auf die vorstehende Ausgangslage bringt sich der Stadtrat im Rahmen der Mitwirkung wie folgt ein:	
	Die Gemeinde Rorschacherberg ist wie die Stadt Rorschach Teil des Agglomerationsprogramms St. Gallen-Bodensee. Der Stadtrat unterstützt entsprechend ebenfalls die Strategie einer qualitativen Innenentwicklung, möchte jedoch darauf hinweisen, dass diese gemäss Hauptbericht (AP5) vorrangig im bestehenden Siedlungsgebiet und an Standorten mit guter Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr erfolgen soll (vgl. AP5 6.1 Teilstrategie Siedlung, S. 120). Die auch im Planungsbericht festgehaltene geringe (D) bis mittelmässige (C) Erschliessungsgüteklasse wäre wohl unter dieser Betrachtung bereits für die bestehenden Bebauung im Quartier «Sandbüchel» als ungenügend zu beurteilen, sicher aber im Hinblick auf Neubauten, zumal wenn über einen Sondernutzungsplan eine bauliche Nutzung über die Regelbauweise hinaus ermöglicht werden soll. Der Stadtrat lädt die Gemeinde Rorschacherberg ein, sich Gedanken zur Verbesserung der Erschliessungsgüteklasse im Quartier «Sandbüchel» zu machen, insbesondere bei der Zugänglichkeit zu den Bahnhaltstestellen «Seehalde» und «Sandbüchel» und dem Ausbau der Rorschach-Heiden-Bergbahn auf den Halbstundentakt.	Die Verbesserung der bestehenden ÖV-Güteklasse ist kein Bestandteil des Sondernutzungsplans. In einem Austausch mit den Appenzeller Bahnen (AB) bestätigte sich in Betrachtung aller Bedürfnisse die Zweckmässigkeit der beiden bestehenden Haltestellen Seehalde und Sandbüchel. Für diese sind seitens AB Optimierungen, auch hinsichtlich der Behindertengerechtigkeit geplant, und mittelfristig auch weitere Taktverbesserungen zu Spitzenzeiten angedacht. Betreffend Zugänglichkeit zeigte sich, dass der nördliche Siedlungsteil (Seehalde) hinreichend gut (Distanz und Zugänglichkeit) an die Haltestelle Seehalde angebunden ist. Der südliche Siedlungsteil (Sandbüchelhof) kann im Rahmen der erwähnten Haltestellenoptimierungen noch besser / direkter an die Haltestelle Sandbüchel angebunden werden. Die konkrete Ausgestaltung ist zu gegebener Zeit Sache der Projektierung durch die AB. Zum Zwecke der Koordination wird im SNP – gegenüber dem Stand der Mitwirkung – eine

		zusätzliche Wegverbindung festgelegt wird: vom südöstlichen Ende der Baubereiche D und E (Anschluss beim Wendeplatz Seehaldenstrasse) Richtung Südwesten bis zur Grundstücksgrenze mit der Gleisparzelle. Diese Wegverbindung ist dann koordiniert zu erstellen, wenn die AB die Haltestelle Sandbüchel ertüchtigt und Möglichkeiten für einen direkten Zugang von Norden erstellt hat.
Wie der Planungsbericht festhält, stützt sich die Anbindung Bus-Bahn vollumfänglich auf die Infrastrukturen der Stadt Rorschach (Bahnhöfe Rorschach und Rorschach Stadt). Der Sondernutzungsplan hat insbesondere zum Ziel, die ökologische, soziale und ökonomische Nachhaltigkeit zu sichern sowie die Anbindung an die öffentlichen Erschliessungsnetze für verschiedene Verkehrsarten zweckmässig zu regeln. Der Stadtrat erneuert deshalb sein Gesuch an den Gemeinderat Rorschacherberg, nochmals über eine Beteiligung an den Unterhaltskosten für den Stadtlift zu diskutieren. Der Lift ist eine wichtige Infrastruktur im öffentlichen Erschliessungsnetz und trägt massgeblich zur Attraktivität von Bus und Bahn bei, was mit Sicherheit auch Teil des Mobilitätskonzeptes für die Bebauung Areal Seehalde sein wird.	Regelungen zu Unterhaltskosten zum bestehenden Stadtlift sind kein Bestandteil des Sondernutzungsplans. <i>Im Sinne der Erwägungen wird das Anliegen nicht berücksichtigt.</i>	
Das Mobilitätskonzept muss nebst dem öffentlichen Verkehr alternative Lösungsvorschläge (z. B. Fahrradinfrastruktur) berücksichtigen. Das deckt sich mit der Teilstrategie Siedlung des Agglomerationsprogramms St. Gallen-Bodensee.	Der Umfang / Inhalt eines allfälligen Mobilitätskonzeptes ist sodann im Verhältnis zur Reduktion der Abstellplätze und im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens zu prüfen. <i>Im Sinne der Erwägungen wird das Anliegen nicht berücksichtigt.</i>	
Die Gemeinde Rorschacherberg hat 2023 einen Beitrag an die Bau- und Unterhaltskosten der Verlostation Hauptbahnhof Süd (AP3) abgelehnt, woraufhin das Projekt trotz der in Aussicht stehenden Agglo-Gelder bis auf Weiteres nicht weiterverfolgt wurde. Auch diesbezüglich erneuert der Stadtrat	Die Kostenbeteiligungen von Projekten aus dem Agglomerationsprogramm sind kein Bestandteil des Sondernutzungsplans.	

	sein Gesuch an den Gemeinderat Rorschacherberg, seinen Beschluss zu überdenken und eine Beteiligung an der Massnahme «Velostation Hauptbahnhof Süd» zu prüfen. Freundliche Grüsse	<i>Im Sinne der Erwägungen wird das Anliegen nicht berücksichtigt.</i>
8	Guten Tag Ich möchte gerne die Gelegenheit nutzen, einige Inputs oder Ideen für das Areal Seehalde zu teilen. Ich wohne mit meiner Familie in der Wiggerrainstrasse und möchte vor allem einige Punkte ansprechen, welche für unser Quartier wichtig sein könnten.	[...]
	In der Nachbarschaft wurde darüber gesprochen, dass im Raum steht, dass eventuell die 2 Zughaltestellen Seebliche und Sandbüchel zu einer neuen Haltestelle im Areal Seehalde zusammengeführt werden sollen. Falls dies umgesetzt werden soll, fände ich es für unser Quartier wichtig, dass darauf geachtet wird, dass es einen Gleisübergang oder eine Unterführung an dieser Haltestelle gibt. Andererseits würde sich der Weg zur Haltestelle gegenüber jetzt, mehr als verdoppeln. Der einzige Zugang wäre dann nur über die Unterführung bei der Thalerstrasse bei dem man weit kreisen müsste.	In einem Austausch mit den Appenzeller Bahnen (AB) bestätigte sich in Betrachtung aller Bedürfnisse die Zweckmässigkeit der beiden bestehenden Haltestellen Seebliche und Sandbüchel. Für diese sind seitens AB Optimierungen, auch hinsichtlich der Behindertengerechtigkeit geplant, und mittelfristig auch weitere Taktverbesserungen zu Spitzenzeiten angedacht. Betreffend Zugänglichkeit zeigte sich, dass der nördliche Siedlungsteil (Seehalde) hinreichend gut (Distanz und Zugänglichkeit) an die Haltestelle Seebliche angebunden ist. Der südliche Siedlungsteil (Sandbüchelhof) kann im Rahmen der erwähnten Haltestellenoptimierungen noch besser / direkter an die Haltestelle Sandbüchel angebunden werden. Die konkrete Ausgestaltung ist zu gegebener Zeit Sache der Projektierung durch die AB. Zum Zwecke der Koordination wird im SNP – gegenüber dem Stand der Mitwirkung – eine zusätzliche Wegverbindung festgelegt: vom

		südöstlichen Ende der Baubereiche D und E (Anschluss beim Wendeplatz Seehaldenstrasse) Richtung Südwesten bis zur Grundstücksgrenze mit der Gleisparzelle. Diese Wegverbindung ist dann koordiniert zu erstellen, wenn die AB die Haltestelle Sandbüchel ertüchtigt und Möglichkeiten für einen direkten Zugang von Norden erstellt hat. Ideen zu anderweitigen Zugängen zu Haltestellen der AB ausserhalb des Geltungsbereichs des SNP sind nicht Gegenstand dessen und sind den AB anderweitig zu kommunizieren. Die Gleisparzelle sowie die potenziellen Haltestellen ausserhalb des Grundeigentums der AXA sind nicht Gegenstand des Sondernutzungsplans. <i>Im Sinne der Erwägungen wird das Anliegen nicht berücksichtigt.</i>
	Für die Region wäre es ebenfalls sehr vorteilhaft, wenn es die Möglichkeit gäbe, dass bei der Überbauung eine kleine Bäckerei oder ein Kaffeeplatz finden würde. Leider ist es so, dass man diese aktuell nur mit dem Auto erreichen kann.	Solche Nutzungen sind im aktuellen Stand des SNP nicht ausgeschlossen. Ob sich entsprechende Betriebe tatsächlich rentieren, hängt von der Nutzung durch die heute schon bestehende und die zukünftige Quartierbevölkerung ab. Dies lässt sich nicht anordnen. <i>Das Anliegen ist bereits mit den Sondernutzungsplan berücksichtigt.</i>
	Für die kleinen wäre es auch sehr schön, wenn bei der Überbauung ein Spielplatz eingeplant wird. Das ist etwas, was in unserem Quartier fehlt. Es findet aktuell ein rechter Wechsel statt und immer	Gemäss aktuellem Stand des SNP sind Spielplätze zu realisieren. Auch das Baureglement der Gemeinde verlangt die Schaffung dauerhafter Spielplätze.

	mehr junge Familien mit Kindern ziehen in die Wiggenrainstrasse. Ein naher gelegener Spielplatz, wo die Kinder spielen können, fehlt leider. Ich danke Ihnen für die Möglichkeit, uns mit Ideen einbringen zu können und hoffe, dass auch welche davon umgesetzt werden können. Freundliche Grüsse	<i>Das Anliegen ist bereits mit den Sondernutzungsplan berücksichtigt.</i>
9	Sehr geehrte Damen und Herren Besten Dank für die Möglichkeit, mich im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Sondernutzungsplan «Areal Seehalde» äussern zu können. Ich habe die zur Verfügung gestellten Unterlagen geprüft. Grundsätzlich begrüsse ich die Entwicklung des Areals und erkenne den Anspruch, eine qualitativ gute Wohnüberbauung mit sorgfältig gestalteten Aussenräumen sowie einer zeitgemässen Erschliessung zu realisieren, wie dies auch in den besonderen Vorschriften festgehalten ist. Ich bin dem Projekt insgesamt positiv gegenüber eingestellt. Gleichzeitig sehe ich in mehreren Punkten Optimierungsbedarf und bitte um entsprechende Überprüfung und Anpassung im weiteren Planungsprozess.	[...]
	1. Gebäudehöhe / Einordnung ins Ortsbild (BauG Wohnzone W4) Die zur Überbauung vorgesehene Fläche liegt gemäss geltendem Baureglement in der Bauzone Wohnzone W4. Diese Zonierung soll aus meiner Sicht grundsätzlich beibehalten werden. Gleichzeitig ist festzustellen, dass im Sondernutzungsplan die maximale Gebäudehöhe über Höhenkoten definiert wird, während die Anzahl Vollgeschosse innerhalb des Gebäudemantels nicht klar begrenzt ist. In der vorliegenden Ausprägung resultieren dadurch Baukörper mit bis zu sechs Vollgeschossen.	Das dem Sondernutzungsplan zugrundeliegende Richtprojekt wurde in einem qualitätssichernden Konkurrenzverfahren durch eine Jury mit fachlicher Qualifikation und örtlicher Kenntnis aufgrund der an der Informationsveranstaltung erwähnten Qualitätsmerkmale sowie unter zweckmässiger Berücksichtigung der planungsrechtlichen Grundlagen ausgewählt. Die Jury hielt dabei ausdrücklich fest, dass die Kompensationsmassnahmen für die Abweichung zur

Diese Gebäudehöhe erscheint mir im Kontext des bestehenden Ortsbilds sowie der angrenzenden Quartiere als zu dominant und nicht ortsverträglich. Ich ersuche den Gemeinderat daher, zu prüfen, ob die maximal zulässige Gebäudehöhe so angepasst werden kann, dass im Ergebnis höchstens vier Vollgeschosse entstehen. Eine solche Anpassung würde: ·die Einordnung in das bestehende Ortsbild verbessern, ·die Wirkung der Bebauung im Hangraum reduzieren und ·einen verträglicheren Übergang zum Einfamilienhausquartier Wiggenrain ermöglichen.	Regelbauweise mit der herausragenden städtebaulichen Setzung samt grosszügigem Freiraum sowie dem substanzuell unter der Regelbauweise gehaltenen Sandbüchelhof von besonderer Qualität sind. Durch die Aufwertung des Freiraums, der sich spielend mit der Schlosswiese verbindet und die topografisch sowie ortsbaulich geschickte Einfügung der beiden Baubereiche Seehalde und Sandbüchelhof wird der Schutzgedanke des ISOS überdurchschnittlich gut umgesetzt. Diese Qualitäten sind im Sondernutzungsplan gesichert. Die Qualitäten des Richtprojektes führen aber zu einer markant besseren ortsbildlichen Erscheinung als bei einem Projekt in Regelbauweise mit vier Vollgeschossen und einem Dachgeschoss (innerhalb Firsthöhe 17 m) auf dem gesamten Grundstück, auch im Bereich des Sandbüchelhofes. Daneben ist grundsätzlich festzuhalten, dass der SNP den raumplanerischen Grundsätzen und Zielsetzungen entspricht, welche eine verdichtete Bauweise im Siedlungsgebiet zugunsten einer haushälterischen Bodennutzung verlangen. Es ist unbestritten, dass eine Überbauung des Areals Seehalde das Ortsbild und die gewohnte Umgebung an dieser Stelle verändern wird. Es gibt keinen Anspruch auf die gewohnten Qualitäten.
--	---

		<i>Im Sinne der Erwägungen wird das Anliegen nicht berücksichtigt.</i>
	2. Orientierung am Nachbarareal aus den 1970er-Jahren Aus den Unterlagen geht hervor, dass sich das Projekt in seiner Volumetrie und Massstäblichkeit stark an der benachbarten Überbauung aus den 1970er-Jahren orientiert. Diese Bebauung ist jedoch geprägt durch grossmassstäbliche Strukturen und Hochhäuser, welche aus heutiger Sicht häufig kritisch beurteilt werden und nicht zwingend als Vorbild für eine zeitgemässe Siedlungsentwicklung dienen. Ich rege daher an, im weiteren Planungsprozess: ·die Bezugnahme auf diese Überbauung zu relativieren und ·stattdessen eine eigenständige, zeitgemässe architektonische Lösung zu entwickeln, die den heutigen Anforderungen an Ortsbild, Nachhaltigkeit und Lebensqualität besser entspricht sowie der sensiblen Lage (u.a. im Kontext der Schlosslandschaft, der einmaligen See Sicht und der bestehenden Quartiere) stärker Rechnung trägt.	siehe Ziff. 1. Gebäudehöhe
	3. Bezug zum Einfamilienhausquartier Wiggenrain Im Sondernutzungsplan wird richtigerweise das Ziel formuliert, die neue Siedlung rücksichtsvoll in den ortsbaulichen Kontext einzubetten. Aus meiner Sicht könnte dieses Ziel noch konsequenter umgesetzt werden, insbesondere im Übergang zum angrenzenden Einfamilienhausquartier Wiggenrain. Ich bitte darum, in den Rand-Bereichen zum Wiggenrain hin folgende Aspekte vertieft zu prüfen: ·kleinere und stärker gegliederte Baukörper, ·gestaffelte Bauvolumen mit Rücksprüngen,	siehe Ziff. 1. Gebäudehöhe

·gestalterische Elemente, die an die kleinteilige Struktur und Dachlandschaft der Einfamilienhäuser anknüpfen. Dadurch könnte ein harmonischer Übergang geschaffen und die bestehende Quartierstruktur besser respektiert werden.	
4. Dimensionierung und Renditeorientierung Es ist nachvollziehbar und legitim, dass eine institutionelle Bauherrschaft eine wirtschaftlich tragfähige und renditeorientierte Überbauung realisieren möchte. In der vorliegenden Form (hohe Ausnützungsziffer, grosse Baukörper und hohe Dichte) entsteht jedoch der Eindruck, dass die städtebauliche Verträglichkeit teilweise hinter wirtschaftlichen Überlegungen zurücktritt. Ich rege deshalb anzuprüfen, ob: ·eine moderate Reduktion der Dichte möglich ist, ·beispielsweise durch eine Begrenzung der Vollgeschosszahl oder ·eine leichte Reduktion der Ausnützung, ohne die grundsätzliche Wirtschaftlichkeit des Projekts zu gefährden. Eine solche Anpassung würde wesentlich zur besseren Einfügung ins Ortsbild sowie zur Akzeptanz in der Nachbarschaft beitragen.	siehe 1. Gebäudehöhe
5. Mietpreisniveau und Zielgruppe Gemäss Projektinformationen sind Mietpreise im Bereich von rund CHF 2'000 bis 3'000 pro Wohnung und Monat vorgesehen, was primär auf mittlere Einkommensschichten abzielt.	Die Wohnungen sind für den Mittelstand vorgesehen. Da sich das Projekt noch im Aufbau befindet, sind die möglichen Mietpreise noch nicht bekannt. Ein durchmischter Wohnungsmix liegt im Interesse des Erstellers und war bereits Teil des Wettbewerbs. Entsprechend wurde er im Projekt

Vor dem Hintergrund des lokalen Marktes im Raum Rorschacherberg/Rorschach erscheint es jedoch fraglich, ob dieses Preissegment in der geplanten Anzahl Wohnungen nachhaltig nachgefragt werden kann. Ich ersuche daher darum: ·eine fundierte Markt- und Bedarfsanalyse für dieses Mietniveau offenzulegen und ·zu prüfen, ob eine breitere Durchmischung der Angebote sinnvoll wäre, beispielsweise durch: ·unterschiedliche Wohnungsgrössen, ·einen Anteil an preisgünstigeren Wohnungen oder ·allgemein differenziertere Mietsegmente. Dies würde auch dem Ziel einer sozialen und wirtschaftlichen Nachhaltigkeit entsprechen.	durch die unterschiedlichen Wohnungen und Baukörper berücksichtigt. Die Mietpreise sowie eine mögliche Marktanalyse obliegen im vorliegenden Bauprojekt dem Bauherrn und nicht dem Gemeinderat Rorschacherberg. <i>Im Sinne der Erwägungen wird das Anliegen nicht berücksichtigt.</i>
6. Langsamverkehr und Querung der Heidener-Bahnlinie (zentrale Anregung) Ein besonders wichtiger Punkt betrifft die Erschliessung für den Langsamverkehr. Zwar ist innerhalb des Areals ein Wegnetz vorgesehen, und gemäss Planungsbericht wird auch die Anbindung an bestehende Fuss- und Radwege berücksichtigt. Dennoch besteht aus meiner Sicht ein wesentliches Defizit: Die Bahnlinie der Rorschach–Heiden-Bahn stellt aktuell eine deutliche Barriere dar. Eine direkte, sichere und attraktive Verbindung Richtung Süden fehlt weitgehend. Gerade im Zusammenhang mit der Entwicklung des Areals Seehalde bietet sich hier eine grosse Chance, eine nachhaltige Verbesserung für alle zu realisieren. Ich bitte deshalb um eine vertiefte Analyse des Fuss- und Veloverkehrs, insbesondere bezüglich:	In einem Austausch mit den Appenzeller Bahnen (AB) bestätigte sich in Betrachtung aller Bedürfnisse die Zweckmässigkeit der beiden bestehenden Haltestellen Seebliche und Sandbüchel. Für diese sind seitens der AB Optimierungen hinsichtlich der Behindertengerechtigkeit geplant. Mittelfristig sind zudem weitere Taktverbesserungen zu Spitzenzeiten angedacht. Betreffend Zugänglichkeit zeigte sich, dass der nördliche Siedlungsteil (Seehalde) hinreichend gut (Distanz und Zugänglichkeit) an die Haltestelle Seebliche angebunden ist. Der südliche Siedlungsteil (Sandbüchelhof) kann im Rahmen der erwähnten Haltestellenoptimierungen noch besser /

·Prüfung einer neuen Fuss- und Veloverbindung über die Bahnlinie, ·Koordination mit den zuständigen Stellen (Bahn, Gemeinde, Kanton), ·Sicherstellung einer sicheren und direkten Anbindung für: - Schülerinnen und Schüler (insbesondere Richtung Schulhaus Klosterguet und Oberstufe Steig), - Pendlerinnen und Pendler (Richtung Thalerstrasse), - sowie zu den Haltestellen Bernerhüsli, Burg und Sandbüchel. Gerade jetzt, im Rahmen der Sondernutzungsplanung, ist der richtige Zeitpunkt, solche Verbindungen mitzudenken und planerisch zu sichern. Eine spätere Umsetzung wird erfahrungsgemäss deutlich schwieriger.	direkter an die Haltestelle Sandbüchel angebunden werden. Die konkrete Ausgestaltung ist zu gegebener Zeit Aufgabe der Projektierung durch die AB. Zum Zwecke der Koordination wird im SNP – gegenüber dem Stand der Mitwirkung – eine zusätzliche Wegverbindung festgelegt: vom südöstlichen Ende der Baubereiche D und E (Anschluss beim Wendeplatz Seehaldenstrasse) Richtung Südwesten bis zur Grundstücksgrenze mit der Gleisparzelle. Diese Wegverbindung ist dann koordiniert zu erstellen, wenn die AB die Haltestelle Sandbüchel ertüchtigt hat und Möglichkeiten für einen direkten Zugang von Norden geschaffen wurden. Ideen zu anderweitigen Zugängen zu Haltestellen der AB ausserhalb des Geltungsbereichs des SNP sind nicht Gegenstand dessen und sind den AB anderweitig zu kommunizieren. Die Gleisparzelle sowie die potenziellen Haltestellen ausserhalb des Grundeigentums der AXA sind nicht Gegenstand des Sondernutzungsplans. <i>Im Sinne der Erwägungen wird das Anliegen nicht berücksichtigt.</i>
Schlussbemerkung Zusammenfassend möchte ich betonen, dass ich die Entwicklung des Areals Seehalde grundsätzlich begrüsse.	Die Gemeinde nimmt diese Rückmeldung dankend zur Kenntnis. Betreffend die weiteren Punkte siehe vorhergehende Antworten.

Ich wünsche mir jedoch: ·eine massvollere Höhenentwicklung im Sinne der bestehenden Wohnzone W4, ·eine stärkere Orientierung an der kleinteiligen Quartierstruktur, ·eine ausgewogenere Dichte sowie ·eine deutlich verbesserte Lösung für den Langsamverkehr und Übergang Seehalde Heidener Bahn Ich danke Ihnen für die sorgfältige Prüfung meiner Anliegen und deren Berücksichtigung im weiteren Planungsprozess. Freundliche Grüsse	
---	--