

TEILSPANGE ZUBRINGER GÜTERBAHNHOF UND LIEBEGGTUNNEL, KANTONALER PROJEKTEIL

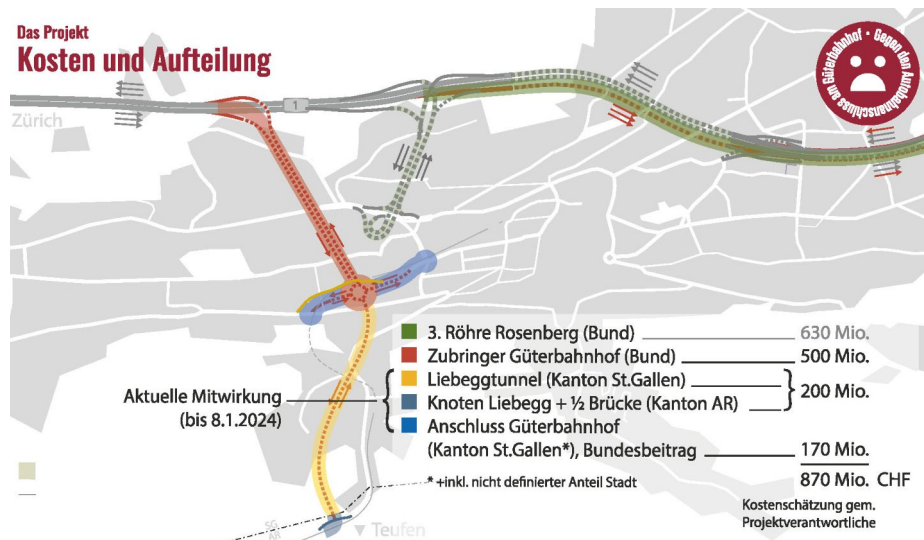
MITWIRKUNG

VORBEMERKUNGEN

Die Mitwirkung erfolgt via Webformular, worin Anträge und Begründungen direkt an entsprechender Stelle des Technischen Berichts oder der Pläne einzutragen sind.

Mitwirkung auf <https://sg.e-mitwirkung.ch>

Sie bezieht sich nur auf die kantonalen Projektteile:



Erläuterungen zum Projekt des Vereins gegen den Autobahnanschluss am Güterbahnhof siehe <https://teilspace.ch>

Präsentation anlässlich der Informationsveranstaltung des Vereins gegen den Autobahnanschluss siehe hier: https://teilspace.ch/images/downloads/presentation_projekt.pdf

Einige Einträge, wie Forderungen nach zusätzlichen Nachweisen und Berichten, mögen für ein Mitwirkungsverfahren unverhältnismässig sein. Diese dienen jedoch auch dem Aufzeigen von Widersprüchen und Problemen. Dadurch, dass im Mitwirkungsbericht auf jeden Eintrag eingegangen werden muss, werden unsere Forderungen für ein breites Feld an Interessierten sichtbar.

Blau: Antrag

Rot: Begründung

ALLGEMEIN

Die Projektpläne sind zu überarbeiten. Es sind in mindestens gleichem Detaillierungsgrad Pläne zu erstellen, welche sämtliche Erkenntnisse und Planungen von Astra, Kanton und Stadt in einem Synthesepan vereinigen. Konkret betrifft dies:

- Anschlussbauwerke des Astra, also den unterirdischen Kreisel mit allen technischen Räumen und deren Zugänge, Notausgänge und Belüftungseinrichtungen.
- Die Ergebnisse der Testplanung Güterbahnhof, insbesondere der Synthesepan mit
 - den darin vorgeschlagenen oberirdischen Verkehrswegen für den Velo- und Fussverkehr sowie für die Arealerschliessung.

- der Zylipassarelle mit allen Rampen und anderen Aufgängen sowie die Anbindung der AB-Haltestelle Güterbahnhof an die Quartiere nördlich und südlich der Gleise.
- allen Untergeschossen der im Syntheseplan vorgeschlagenen Überbauung auf Vorprojektniveau.
- der vorgeschlagenen Parkanlage inklusive Bepflanzung im Osten des Areal
- sämtlichen in den Skizzen dargestellten Bäumen entlang der Erschliessungsstrasse, auf und um die Plätze und ihren Wurzelräumen.
- Aktuelle Planungen der Stadt betreffend Veloschnellrouten
 - im Besonderen deren Anschluss und Knotenausbildung im Bereich St. Leonhard-Brücke und Geltenwilenstrasse.
 - Veloroute Burgstrasse–Vadianstrasse mit Abzweigung zum Güterbahnhof
 - Veloroute Güterbahnhof–Oberstrasse
 - Veloroute Riethüsli–Lustmühle
- Des weiteren fordern die städtische Biodiversitätsstrategie, der Fachbericht Hitzeminderung und die Baumstrategie der Stadt eine Erhöhung bzw. Erhalt des Baumvolumens. Dies ist ebenfalls in die Planung einzubeziehen.

Mittels Syntheseplan, der alles oben Beschrieben vereinigt, ist der Nachweis zu erbringen, dass sämtliche versprechen bezüglich freier Nutzung und Gestaltung des Güterbahnhofs trotz unterirdischer Verkehrswege eingehalten werden können.

Die Einhaltung der Versprechen bezüglich Nutzung und Gestaltung des Güterbahnhofs sowie dessen Begrünung mit vielen grossen Bäumen und ihren benötigten Wurzelräumen sind aufgrund der vorliegenden Pläne wenig glaubhaft. Die Resultate aus dem Schlussbericht der Testplanung sind mit den vielen unterirdischen Verkehrslagen nicht vereinbar. Gleiches gilt auch auf die Umsetzung der vom Stadtparlament beschlossenen Velovekehrsplanungen. Um den offensichtlichen Konfliktpunkten auszuweichen, sind sie in den vorliegenden Projektplänen nicht berücksichtigt worden. Mittels eines all umfassenden Plans werden alle Widersprüche und Probleme effektiv für alle sichtbar.

TECHNISCHER BERICHT

Allgemein

Technischer Bericht Seite 124

Der Umweltverträglichkeitsprüfung ist eine Berechnung zum CO₂-Austoss beizulegen. Darin zu berücksichtigen sind der CO₂-Ausstoss für den Bau bzw. den Ausbruch und Ausbau der Tunnels, Betonierungen und die Herstellung sämtlicher Baustoffe, deren Lieferketten sowie alle Transporte.

Der Bau des Zubringers Güterbahnhof, des Liebeggtunnels sowie aller Anschlüsse stösst unkompensierbare Mengen an CO₂ aus. Unkompensierbar, weil davon ausgegangen werden kann, dass der Verkehr im Jahr 2040 zu einem grossen Teil entkarbonisiert ist. Studien entlarven für Tunnelbauten in Deutschland katastrophale Klimabilanzen. Daher muss nachgewiesen werden, dass die Ausführung dieses Grossprojekts den Klimaziele von Bund, Kanton und Stadt nicht zuwider läuft und sämtliche Vorgaben eingehalten werden können.

Technischer Bericht Seite 31

Die Aussage «Die im Oberziel Finanzierbar und Wirtschaftlich geforderte langfristige Finanzierbarkeit des Gesamtverkehrssystems wird durch den positiven Kosten-Nutzen des Projekts sichergestellt.» ist rechnerisch zu belegen.

Kosten von ca. 870 Mio. Franken inkl. Feldlütunnel und Kreisel stehen keinesfalls in positivem Verhältnis zum Nutzen oder mit anderen Worten: Mit diesem Geld könnte unter Einbezug von anderen Verkehrsarten die Gesamtverkehrssituation für St. Gallen ganzheitlich wirksamer verbessert werden.

Die gleiche Aussage gilt auch für den kantonalen Teils des Projekts unter dessen isolierter Betrachtung.

Flankierende Massnahmen

Erwähnte und versprochene flankierende Massnahmen, darunter die Umgestaltung und Begrünung von Teufener Strasse, Oberstrasse und das Zentrum des Quartiers Riethüsli

sind mit dem Projekt verbindlich zu verknüpfen. Entsprechende Pläne sind vorzulegen, die Finanzierung zu sprechen.

Ein Beschluss zur Ausführung des Projekts ohne die erwähnten flankierenden Massnahmen ist nicht im Sinn des städtischen Reglements für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung.

Bauablauf

Technischer Bericht Seite 17 und 152

Im Fall einer Sperrung der Oberstrasse infolge Baugrubenaushub für das Nordportal des Liebeggtunnels ist für den Rad- und Fussverkehr eine geeignete Umleitung ohne zusätzliche Höhendifferenzen und unverhältnismässig viel Mehrweg einzurichten.

Auch wenn es sich hier um einen Bauabschnitt des Astra handelt, ist eine möglichst störungsfreie Verkehrsabwicklung im Sinn von Kanton und Stadt.

Da auch eine Durchfahrt durch das Güterbahnhofareal nicht möglich sein wird, bleiben nicht viele realistische Möglichkeiten. «Velowege sind insbesondere zu ersetzen, wenn sie nicht mehr frei befahrbar sind oder unterbrochen werden. (Art.9, Bundesgesetz über Velowege).

Knoten Liebegg und Wattbachbrücke

> Technischer Bericht Seite 125

Installationsplatz Liebegg: Zu den im Technischen Bericht erwähnten Massnahmen sind Details vorzulegen. «Für betroffene, schützenswerte Lebensräume wird ökologischer Ersatz geleistet. Wo Eingriffe erforderlich sind, wird der Ausgangszustand der schützenswerten Lebensräume mittels einer Kartierung erhoben und bewertet. Nach Abschluss der Arbeiten werden die Lebensräume gemäss ihrem Ausgangszustand wiederhergestellt. Falls dies nicht möglich ist, werden sie ersetzt. In einem landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) werden die Wiederherstellungs- und ökologischen Ersatzmassnahmen für die Beeinträchtigung während der Bau- und Betriebsphase dargestellt. Sämtliche Flächen werden nach Bauabschluss gemäss dem LBP angelegt, gepflegt und unterhalten.» Dieser Plan ist vor dem Bauentscheid vorzulegen.

Das Wattbachtobel ist ein bedeutender Naturraum mit einem Sonderwaldreservat, Landschaftsschutzgebiet und Schutzverordnung Sitter- und Wattbachlandschaft. Allesamt bestehende, legitimierte öffentliche Interessen von Bund, Kanton und Gemeinde. Einwirkungen temporär (Baustelleninstallation, Baupisten etc.) und dauerhaft (Bauwerke, Lärm, Verkehr, Lichtemissionen). Sowohl temporär als auch dauerhafte Einwirkungen sind nicht vereinbar mit den genannten Objekten und den dazugehörigen Verordnungen bzw. laufen diametral entgegen. Objekte sind standortgebunden (insbesondere Waldgesellschaften nach NHG und das Waldreservat) und werden in ihrer Funktion massiv gestört. Hohes öffentliches Interesse (Bund, Kanton, Gemeinde, Verbände) an Erhalt und Förderung der Lebensräume, Naturwerte und Biodiversität. Öff. Interesse am Naturschutz ist in diesem Perimeter höher zu gewichten. Verträge (Waldreservate) und Verordnungen (SV Sitter- und Wattbachlandschaft) sind rechtsgültig. Ebenso ist der Bau nicht vereinbar mit der BZO (Landschaftsschutzgebiete). Ebenso ist fraglich, ob für das Bauwerk eine Rodung einfach so möglich ist (vgl. auch entsprechender Artikel Waldgesetz und Verordnung), denn der Bau beeinträchtigt den Wald nachhaltig und die Funktion des Waldes ist beeinträchtigt und gefährdet (Funktion: Förderung Biodiversität/Naturschutz).

> Technischer Bericht Seite 131

Der Wander- und Radweg entlang des Wattbachs ist während der gesamten Bauzeit offen zu halten.

Es handelt sich hier um einen eingetragenen und signalisierten Rad- und Wanderweg. Ein ersatzloser Wegfall ist nicht angemessen, Umwege wären unverhältnismässig lang. Zusätzliche Höhendifferenzen und Zusatzdistanzen sind kein Ersatz.

> Technischer Bericht Seite 142

Die hohen Bäume im Randbereich des Perimeters, welche nicht im Bereich einer Baugrube stehen, sind zu schützen. Dies gilt im Besonderen für inventarisierte Bäume. Sie sind aus der Umzäunung des Installationsplatzes auszuschliessen. Die Fläche des Installationsplatzes Güterbahnhof ist auf ein absolut notwendiges Minimum zu reduzieren. Hohe Bäume, welche nicht unmittelbar im Baugrubenbereich stehen, sind zu erhalten und zu umzäunen, um sie vor Beschädigung zu schützen.

Viele dieser Bäume sind Arten, die mässig bis wenig trocken- und wärmetolerant sind. Ersatzpflanzungen dieser Arten können mit zunehmender Klimaveränderung schwierig werden.

Technischer Bericht Seite 163 und Seite 171

Wattbach: «Der Installationsplatz für das nördliche Widerlager und die nördliche Stütze der Wattbachbrücke wird über die Wattbachstrasse erschlossen und entsteht teilweise über dem Bach. Für die Fläche wird eine Aufschüttung von 1 bis 1.5m vorgesehen, um eine Arbeits-, Lager- und Wendefläche von mehr als 5'000 m² zu schaffen.» Es ist nach alternativen Lösungen für die Bauinstallation zu suchen.

Sowohl temporär als auch dauerhafte Einwirkungen sind nicht vereinbar mit den genannten Objekten und den dazugehörigen Verordnungen bzw. laufen diametral entgegen. Installationsplätze im Gewässerraum sind nicht zulässig, denn sie sind weder standortgebunden noch von erhöhtem öffentlichem Interesse. Eine Ausnahmegewilligung durch das AREG erscheint nicht möglich gem. Arbeitshilfe im Gewässerraum bzw. gem. PBG. <https://www.sg.ch/content/dam/sgch/umwelt-natur/umwelt/dokumente/merkblaetter-awe/wasserbau/Gew%C3%A4sserunterhalt.pdf>

Güterbahntunnel Nord

> *Technischer Bericht Seite 173 und 129*

Güterbahntunnel Nord, Bauzugang via Geltenwilenstrasse – St. Leonhard-Strasse: Es ist in Absprache mit dem Astra ein Bauablauf zu planen, der es ermöglicht, Materialtransporte durch den Feldlütunnel zu vollziehen. Eine Zusammenarbeit ohne gegenseitige Bereichssperrungen zwischen Astra und kantonalem Tiefbauamt wird erwartet.

So lassen sich Emissionen und Bauverkehr in der Stadt minimieren bis vermeiden.

> *Technischer Bericht Seite 142*

Der Bauplatz Güterbahnhof ist allseitig mit einer Schallschutzwand einzuzäunen, mindestens im Bereich von Wohnbauten. Auf Nachtarbeit ist zu verzichten.

Lärm- und Staubschutz: «Insbesondere beim Materialumschlag des Tunnelvortriebs und durch die Baulüftung werden Lärm- und Staubemissionen verursacht. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass durch entsprechende Einhausungen beim Portal Ost, trotz nahe liegender Wohngebiete, die Baurichtlinien für Lärm und Luft des BAFU eingehalten werden können.»

Die Nachbarschaft ist mit Schallschutzwänden wirksam vor Baulärm und -staub zu schützen. Die Baurichtlinien für Lärm und Luft des BAFU sind ausnahmslos einzuhalten.

> *Technischer Bericht Seite 151*

Die Zusammenarbeit mit dem Astra ist so zu planen, dass möglichst wenig Emissionen für die umliegenden Quartiere entstehen. Dabei ist eine Baustellenzufahrt via Feldlütunnel zu prüfen.

Die Trennung der Teilprojekte des Astra einerseits und des Kantons andererseits verbunden mit dem Aufbau zweier Parallelinfrastrukturen ist nicht im Interesse der Stadt. Gegenseitig Durchfahrtsperren sind zu vermeiden.

Güterbahntunnel Süd

> *Technischer Bericht Seite 17*

Güterbahntunnel Süd: Der Bauablauf ist zusammen mit dem Astra so zu planen, dass eine Zufahrt von Westen nicht nötig sein wird.

Die Wohngebiete Oberstrasse und Vonwil leiden ohnehin schon unter den Bauemissionen. Daher sind diese zusätzlichen Fahrten zu vermeiden.

> *Technischer Bericht Seite 17*

Vollsperrung Velo- und Fussweg Güterbahnhofstrasse. Es ist eine andere Umleitung als die vorgelegte via Geltenwilenstrasse – Oberstrasse zu finden. Eine Möglichkeit wäre die vorzeitige Erstellung der von der Stadt geplanten Velovorzugsroute West auf der Nordseite des Gleisfelds.

Die Veloroute durch das Güterbahnhofareal ist als «Hauptroute sicher» im Velowegnetz der Stadt eingetragen. Es kann nicht sein, dass sie als solche während der gesamten Bauzeit ausfällt. Weiter führen 5 Routen von «Schweiz mobil» hier durch: „26 Ostschweizer Wein-Route Etappe 2 Weinfelden-St. Gallen“, „33 Kartäuser-Fürsten-

land-Route Etappe 2 Wil SG-Rorschach“, „42 Appenzeller Route Etappe 1 St. Gallen-Gais“, „75 Obstgarten-Route Etappe 1 Arbon-Herisau“, „998 Appenzeller Aussichtsroute Heiden—St.Gallen“.

Die vorgesehene Umleitung erfüllt die Anforderungen an eine sichere Veloroute nicht. Die Route via Geltenwilenstrasse – Oberstrasse ist für die gesamte Dauer der Bauzeit aufgrund der Höhendifferenz und der Sicherheit nicht zumutbar. Velowege sind insbesondere zu ersetzen, wenn sie nicht mehr frei befahrbar sind oder unterbrochen werden. (Art.9, Bundesgesetz über Velowege), Die kantonalen und kommunalen Behörden nehmen bei der Erfüllung ihrer Aufgaben Rücksicht auf die Velowege. (Art. 11, Bundesgesetz über Velowege).

> *Technischer Bericht Seite 130*

Die Lichtemissionen und nächtliche Arbeiten sind auf ein äusserstes Minimum zu reduzieren. Wird nicht gearbeitet, ist nachts das Licht auszumachen. Für Bau und Betrieb ist ein separates unabhängiges Gutachten (z.B. Vogelwarte Sempach) bzgl. der Vereinbarkeit von Baustellenbeleuchtung sowie Betriebsbeleuchtung einzuholen.

Licht stört nicht nur die Anwohnerschaft sondern ist auch massiver Störfaktor auf die Lebensräume von Tieren. Sehr viele der Arbeiten finden im Bereich von Vernetzungsachsen und sensiblen Lebensräumen statt. Daher ist diesem Umstand während Bau und Betrieb besondere Beachtung zu schenken.

Verkehrsmodell und Verkehrszahlen

> *Technischer Bericht Seite 28*

Die vorgelegten Zahlen und Prognosen sind widersprüchlich und teilweise nicht nachvollziehbar. Zudem zeigen Zahlen von TomTom-Move für den Ist-Zustand ein komplett anderes Verkehrsverhalten. Die Kantonsregierung scheint sich dessen bewusst zu sein, wenn sie in der Botschaft vom 9. Mai 2023 zum 18. Strassenbauprogramm, «Verkehrliche Entwicklung im Kanton St.Gallen 2024 bis 2028» auf Seite 16 schreibt: «Diese steigende Anforderung an die Verkehrsplanung sowie die Implementierung eines strategischen Controlling Gesamtverkehr benötigt Datengrundlagen, die in Art, Qualität und Umfang deutlich über dem heutigen Niveau zur Verfügung gestellt werden müssen. (...) Ein solches Verkehrsmodell wird es ermöglichen, künftige Leistungsengpässe im Verkehrssystem aufzuzeigen und abzuschätzen, welche Massnahmen es braucht, um die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems langfristig aufrecht zu erhalten.»

Ein entsprechendes Verkehrsmodell ist vor dem Bauentscheid vorzulegen.

Insbesondere ist die Gegenwirkung mit den Autobahnanschlüssen Winkeln, St.Fiden und Neudorf zu untersuchen, auch unter Einbezug eines möglichen Baus des Zubringers Appenzellerland (N25), welcher mit der Annahme des NAF 2017 ins Nationalstrassennetz aufgenommen wurde.

Die Kosten der Teilsperre mit allen Anschlüssen und dem Liebeggtunnel sind zu hoch, um nur vielleicht die gewünschte Entlastung zu bringen. Anders formuliert: Wenn ein Projekt schon solche finanziellen Dimensionen erreicht, sollte es doch möglich sein, entsprechende allumfassende Studien zu erstellen, welche auch die Gegenwirkung anderer vorhandener Autobahnanschlüsse oder beschlossener Netzerweiterungen untersucht.

Es sind nicht zuletzt sich widersprechende Zahlen wie jene in der Grafik auf Seite 39 des Technischen Berichts, die Zweifel über die Aussagen bezüglich Verkehrszahlen und -prognosen aufkommen lassen.

> *Technischer Bericht Seite 31*

Es ist ein Plan mit allen Massnahmen und vorgesehen Wegen im Projektperimeter für Velofahrende vorzulegen. Während für den MIV ein Verkehrsmodell mit einer Gegenüberstellung von heute zu 2040 vorgelegt wird, fehlt ein solches für den Veloverkehr.

Anhand der vorliegenden Pläne ist ersichtlich, dass dem Veloverkehr zu wenig Bedeutung zuerkannt wird. Er wird geradezu marginalisiert. Verkehrsmodelle und -zahlen liegen nicht vor. Mischen mit Fussverkehr ist der Normalfall. Dies widerspricht dem Veloweggesetz des Bundes. «Velowegnetze sind zusammenhängende und durchgehende Verkehrswege für Velofahrerinnen und Velofahrer mit den entsprechenden Infrastrukturen.» (Art. 2, Bundesgesetz über Velowege). Der Veloverkehr ist, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr zu führen. Velowege müssen einen homogenen Ausbaustandard aufweisen. (Art. 6, Bundesgesetz über Velowege).

Die in der Argumentation der Projektverfasser erwähnten Vorzüge für den Velo- und Fussverkehr zeigen sich an der Gesamtsituation nicht.

Vor einem Entscheid zur Ausführung des Projekts ist aufzuzeigen, wie mit flankierenden Massnahmen induzierter Mehrverkehr für das Zentrum St.Gallens verhindert wird.

Das Verkehrsmodell zeigt, der Verkehr wird massiv zunehmen. Auf der Strecke Liebegg – Lustmühle wird mit Mehrverkehr von 46.5% gerechnet. Dieser Mehrverkehr übertrifft eine Zunahme durch mögliches Bevölkerungswachstum. Auch die Zunahme auf der Davidstrasse (39.8%) und der St.Leonhard-Strasse Richtung Zentrum (35.9%) weisen auf zusätzlichen Mehrverkehr hin.

Es gilt nachzuweisen, dass entsprechend der Grafik auf Seite 39 des Technischen Berichts durch den Autobahnanschluss an der St.Leonhard-Brücke kein Mehrverkehr auf der Achse St.Leonhard-Strasse – Oberer Graben – Unterer Graben entstehen wird. Falls doch, ist aufzuzeigen, wie dieser verhindert werden kann.

Es ist davon auszugehen, dass der Autobahnanschluss am Güterbahnhof durch Mehrverkehr auf der Achse St.Leonhard-Strasse – Oberer Graben – Unterer Graben verursacht wird. Durch die neue Ausfahrt ins Zentrum geleitet, führt der direkte Weg zu den grössten Parkgaragen der Stadt durch die genannte Route. Eine Zunahme des MIV auf dieser Achse gefährdet bis verunmöglicht beschlossenen und geplante Aufwertungsmassnahmen der Stadt.

Die Notwendigkeit der Umsetzung des vorliegenden Projekts wird mit der Verkehrsprognose und Verkehrsmodellen begründet, die einseitig auf dem MIV beruhen. Die aktuelle Verkehrswende und die beschlossenen sowie mögliche Massnahmen zur Verlagerung des Verkehrs weg vom Auto, hin zu Velo, zu Fuss und zum ÖV werden nicht berücksichtigt. Es ist daher zwingend ein allumfassendes Verkehrsmodell zu erstellen, welches die Mobilitätsstrategie 2040 der Stadt sowie das Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung der Stadt berücksichtigen.

Dabei gilt es auch, die bis 2040 geplanten und beabsichtigten Infrastrukturausbauten für den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr einzubeziehen.

Die einseitig auf den MIV ausgerichtete Verkehrsplanung ohne Berücksichtigung der Entwicklung von ÖV und Veloverkehr, sowie Kombinationen derselben unter sich mit dem MIV, ist nicht zukunftsgerichtet und lässt sämtliche Absichten zur Erreichung von Klimazielen und einer lebenswerten Stadt ausser Acht. Die einzelnen Verkehrsträger dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Darum muss der kombinierte Verkehr in Modellen und Prognosen berücksichtigt sein.

Der Mensch misst seine Wege in Minuten, nicht in Kilometer. Neue Strassen erweitern seinen Bewegungsradius im von ihm festgelegten Zeitbudget. Neue Angebote vergrössern also die Verkehrsmenge. Dieser Tatsache ist Rechnung zu tragen.

PLAN TUNNEL GÜTERBAHNHOF NORD

Der Deckel des Tunnelportals ist so zu gestalten, dass eine flexible spätere Überbauung, insbesondere die vollständige Wiederherstellung des Güterbahnhofgebäudes, oder eine Bepflanzung möglich ist.

Es darf nicht lediglich eine Ruderalfläche oder ein Platz entstehen, weil aufgrund des Baus nichts anderes möglich ist. Es ist eine genügende Überdeckung einzuplanen, sodass die Einhausung auch mit entsprechenden Gehölzen bepflanzt werden könnte.

Eintrag auch in Güterbahnhofstunnel Süd.

Die Überdeckung der Tunnels in Deckelbauweise ist so zu gestalten und abzudichten, dass die im Syntheseplan der Testplanung versprochene, üppige Bepflanzung mit grossen Bäumen, insbesondere die Baumallee, möglich sind und dass ihre natürlichen Lebensdauer aufgrund der unterirdischen Bauten nicht eingeschränkt ist.

Kanton und Stadt haben gleiches auch vom Astra für seinen Projektteil einzufordern. Ausführung und Abdichtung sind so zu gestalten, dass der Grünbestand nicht im Fall einer Sanierung später komplett entfernt werden muss.

In der Argumentation von Befürwortern und Projektverfassern des Zubringers Güterbahnhof wird mit der freien Nutzung und Begrünung des Güterbahnhofs geworben. Leider zeigen Erfahrungen von der Harzbüchelgalerie der A1 und auch vom Stephanshorntunnel, dass der Nutzung und Bepflanzung über Tunnels in Deckelbauweise wenig Beachtung geschenkt wird. Auch die Ausführung neuerer Autobahneinhausungen

steigern das Vertrauen in die Einhaltung von Versprechen bezüglich freier Nutzung und Begrünung nicht.

Das Güterexpeditionsgebäude ist inklusive dem neueren östlichen Anbau zu erhalten oder in gleicher Form wieder herzustellen. In der Testplanung wurde aufgezeigt, dass sich ein Abbruch vermeiden lässt.

Das Güterexpeditionsgebäude ist Teil des Umgebungsschutzes gemäss ISOS und Zeitzeuge der Stickereiblüte.

Die unterirdischen Bauten sind so auszuführen, dass darüber die grösstmögliche Gestaltungsfreiheit gewahrt bleibt. Es ist ein Syntheseplan mit dem Resultat aus der Testplanung zu erstellen, um nachzuweisen, dass die Testplanung umsetzbar wäre.

Um eine spätere Nutzung des Areals wie versprochen nicht zu verunmöglichen.

PLAN TUNNEL GÜTERBAHNHOF SÜD

Zwischen den Tunnelwänden und den Gleisen ist genügend Raum für Bäume, Stauden und deren Wurzeln einzuplanen.

Das Gleisfeld stellt eine grosse Hitzeinsel im Talkessel der Stadt dar. Darum ist eine dichte Bepflanzung an den Rändern wichtig.

Die Stadt ist gemäss Reglement für ein gesunde Stadtklima verpflichtet, mehr zu begrünen und Bäume zu pflanzen. Des weiteren fordern die städtische Biodiversitätsstrategie, Fachbericht Hitzeminderung und die Baumstrategie eine Erhöhung bzw. Erhalt des Baumvolumens.

PLAN ST.LEONHARDBRÜCKE/-STRASSE

Zwischen dem Fuss- und Veloverkehr ist jeweils eine bauliche Trennung vorzusehen oder Velos sind nicht auf dem Trottoir zu führen (gilt beidseitig). Zudem ist eine möglichst konfliktfreie Verkehrsführung zu planen. Radweg- oder spur-Fussgängerquerungsstellen sind zu vermeiden oder entsprechend mit Fussgängerstreifen zu signalisieren.

Mischzonen mit Fuss- und Veloverkehr werden von beiden Verkehrsarten schlecht bewertet. Dieser Mangel besteht bereits heute. Eine Markierung ist keine Trennung. Erfahrungen zeigen, dass sie von beiden Verkehrsarten kaum beachtet wird.

Es ist davon auszugehen, dass jene Schweiz-Mobil-Routen, die jetzt durch das Güterbahnhofareal signalisiert sind, dereinst via die Velovorzugsroute West (Burgstrasse – Paradiesstrasse – entlang der Gleise) führen werden. Entsprechend ist die Veloinfrastruktur im Bereich St.Leonhard-Brücke gemäss dem Veloweggesetz des Bundes zu erstellen.

Die Treppe bzw. Rampe zur Lokremise ist velotauglich umzugestalten.

Via diesem Weg lassen sich Querungen der St.Leonhard-Strasse, verbunden mit langen Rotphasen der Lichtsignalanlage vermeiden.

Was ist der Grund für diese weit vorgezogenen Haltelinie?

So wird doch Stauraum reduziert.

Die gefälltten Bäume in unmittelbarer Nähe sind zu ersetzen.

Die Stadt ist gemäss Reglement für ein gesundes Stadtklima verpflichtet, mehr zu begrünen und Bäume zu pflanzen.

Die Verbreiterung der Brücke ist auf das Minimum zu reduzieren.

Es genügen Spurbreiten von max. 3.20m.

PLAN KNOTEN ST.LEONHARD-STRASSE

Die Ost-West-Vorzugsroute im städtischen Velonetz durchkreuzt diesen Knoten. Es ist aufzuzeigen, um wie viel sich die durchschnittliche Durchfahrzeit für Velofahrende zwischen der Pestalozzistrasse und der Burgstrasse, unter Berücksichtigung der Mischzonen mit dem Fussverkehr, in beide Richtungen erhöhen wird.

Die einseitige Ausrichtung der Planung lediglich auf den MIV übersieht die grosse Bedeutung dieses Knotens für Velofahrende, aber auch für den Fussverkehr und den ÖV. Dieser Ausbau führt zu einem erheblichen Unterbruch der Velovorzugsroute West. Diese sollte die Geltenwilenstrasse queren und dann über die St.Leonhard-Brücke führen. Die Situation ist im Ist-Zustand bereits unbefriedigend. Mit der Verbreiterung der Brücke gemäss aktuellem Projekt der Stadt wäre wenigstens eine Teilentflechtung zwischen Velo- und Fussverkehr möglich. Diese wird aber mit dem Bau dieses Knotens wieder zunichte gemacht.

Der geplante Ausbau dieses Knotens wird zu Zeitverlusten für alle Verkehrsarten führen. In einer Güterabwägung ist es wichtig zu wissen, wie hoch diese sein werden.

Es sind Lösungen aufzuzeigen, die auch dem Velo- und Fussverkehr zu Vorteilen gegenüber der heutigen Situation verhelfen.

In der Schwachstellenanalyse Rad des Kantons werden rund um diesen Knoten aktuell vier Schwachstellen mit hoher Priorität ausgewiesen. Alle vier werden nicht behoben, sondern erheblich verschlechtert. Zusätzliche werden hinzukommen, wenn die Pläne so ausgeführt werden.

Wie hoch werden die künftigen durchschnittlichen Durchfahrzeiten für die Linienbusse aller betroffenen Linien trotz Busbevorzugung im Vergleich zur aktuellen Situation an diesem Knoten unter Berücksichtigung der wegfallenden Busspur sein? Es ist eine entsprechende Studie zu erstellen.

Der geplante Ausbau dieses Knotens mit den aufgezeigten Verkehrsbeziehungen wird zu Zeitverlusten beim Linienbusverkehr führen. In einer Güterabwägung ist wichtig zu wissen, wie hoch diese sein werden.

Das reibungslose Funktionieren des Wartebereichs vor dem Elektrounterwerk-Häuschen soll mit gleichem Akribie nachgewiesen werden, wie dies auch für das Funktionieren des Knotens für den MIV gemacht wird. Dabei ist die Vergrösserung der Verkehrsmenge zu berücksichtigen.

Der Wartebereich vor dem Elektrounterwerk-Häuschen reicht platzmässig nicht. Hier warten Zufussgehende und Velofahrende auf Grün in zwei Richtungen. Mischzonen zwischen Velo- und Fussverkehr gilt es zu vermeiden. Konflikte in diesem Bereich bestehen bereits heute. Sie werden zahlreicher.

Für die Verkehrsbeziehung Vadianstrasse – Geltenwilenstrasse – Güterbahnhofstrasse von Velofahrenden sind normgerechte Radstreifen auf der Fahrbahn zu markieren, welche baulich vom Fussverkehr getrennt sind.

Die Verbreiterung der MIV-Fahrbahn verhindert eine Velolösung. Mischzonen mit Fussverkehr sind keine Lösung und gemäss Velogesetz des Bundes verboten. Die Situation ist heute bereits schlecht.

Randsteinquerungen mit Absätzen oder zu kurzen und steilen Trottoirrampen sind auf Velovorzugsrouten im Besonderen zu vermeiden. Um den die geforderte Sicherheit für Sehbehinderte und Fussverkehr im Allgemeinen zu gewährleisten, kann die Trennung der jeweils zugewiesenen Flächen bei Übergängen taktil erfolgen.

Rand- und Bordsteinquerungen in üblicher 3-mm-Ausbildung, aber auch mit zu steilen Rampen, sind Sturzfallen. Im Gegensatz zu den Autos sind die meisten Velos nicht mit Federungen ausgestattet. Die Erschütterungen schaden Mensch, Material und auch dem Gepäck.

Auf die Unterführung hinter dem Brückenlage kann in dieser Form verzichtet werden.

Ihr Nutzen ist nicht ersichtlich. Sie stellt kein Ersatz für einen fehlenden Fussgängerstreifen auf der Brücke dar. Weil auf der Westseite ein Aufgang zur Brücke fehlt, kann hier nicht von einer Abkürzung die Rede sein. Erfahrungen von bestehenden Fussgängerunterführungen zeigen, dass diese bei gleicher oberirdischer Distanz gemieden werden.

Es ist nach einer echten Verbesserung der Gesamtsituation für den Fussverkehr an diesem Knoten zu suchen.

Geltenwilenstrasse: Reduktion auf 1 MIV-Spur in Richtung Süden.

Die zweispurige Führung des MIV in Richtung Süden auf der Geltenwilenstrasse beansprucht wertvollen Platz. Entsprechend schmal werden die Trottoirs, die zudem nach

vorliegender Planung und entgegen aller Vorgaben auch Veloverkehr aufnehmen müssen.

Engstelle Trottoir an Ecke Geltenwilenstrasse St.Leonhard-Strasse Richtung Zentrum: Die symmetrisch um das Gebäude C2901 erstellte Gartenmauer gilt es zu erhalten. Auf die Verschiebung der Bordsteinkante zwecks Ausrundung des Radius ist zu verzichten.

Hat bisher auch ohne funktioniert. An den Grundvoraussetzungen ändert sich nichts.

In der Testplanung wurde die Verkehrsbeziehung Zentrum–Tunnel nicht angeboten. Begründet wurde dies mit der Komplexität der LSA-Schaltungen bzw. der entsprechend längeren Umlaufzeit. Mit einem Schaltplan der LSA ist aufzuzeigen, welcher Kompromiss betreffend zusätzlicher Wartezeit eingegangen wird, um diese Verkehrsbeziehung doch noch anbieten zu können?

Die vielen Verkehrsbeziehungen bringen vergleichsweise lange Wartezeiten am Lichtsignal mit sich. Dem stehen kurze Stauräume gegenüber. Für die Beurteilung des Projekts ist die Kenntnis über mögliche Wartezeiten und die Leistungsfähigkeit dieses Knotens für alle Verkehrsteilnehmenden relevant.

Die ehemalige Elektrizitäts-Unterstation ist in der heutigen Form zu erhalten.

Das Gebäude bildet den Abschluss der markanten Sichtachse Vadianstrasse. Eine Verschmälerung bildet einen zu starken Eingriff in diese. Es ist in dieser Form Teil des Umgebungsschutzes gemäss ISOS und Zeitzeuge der Stadtentwicklung.

Kein Abbruch des Restaurants Gartenhaus aufgrund dieses Projekts

Gebäude, die nicht unmittelbar dem neuen Trasse im Weg stehen, sind zu erhalten.

Kein Abbruch von Geltenwilenstrasse 8a aufgrund dieses Projekts

Gebäude, die nicht unmittelbar dem neuen Trasse im Weg stehen, sind zu erhalten.

Die Eingriffe in das Ortsbild sind ISOS-konform zu gestalten. Dafür ist ein unabhängiges externes Gutachten einzuholen, welche die heute geplanten Eingriffe städtebaulich sowie denkmalpflegerisch beurteilt und allfällige Massnahmen definiert. Diese gilt es umzusetzen.

Das Ensemble aus Brücke, Kirche, Beginn der Blockrandbebauungen im Zentrum und die vergleichsweise kleinen Bauten östlich der Geltenwilenstrasse bildet in dieser Anordnung eine Art Tor zur Stadt. Die Testplanung kommt zum Schluss, dass die Anbindung des Autobahnzubringers eine noch nicht gelöste Herausforderung ist. Diese Lösung wird der Bevölkerung noch geschuldet.

Für das Portal und die Aussenwand des Tunnels bzw. der Rampe sowie für den Deckel ist ein erfahrener Architekt hinzuziehen. Das Bauwerk ist gestalterisch auf die St.Leonhard-Brücke und die Kirche abzustimmen und mit Kletterpflanzen zu begrünen. Dabei soll auch die Stadtplanung und die Denkmalpflege mit einbezogen werden.

Bepflanzung dient der Biodiversität, der Kühlung und hier im besonderen Fall auch der Ästhetik, sodass die Adressierung an den Stadtraum wenigstens einigermaßen zu gelingen vermag.

PLAN KNOTEN OBERSTRASSE

Der Veloverkehr ist räumlich vom Fussverkehr so zu trennen, dass es zu keinen Konflikten kommt. Rund um Wartebereiche ist für genügend Raum für Durchfahrende und -gehende zu sorgen.

Besonders in Wartebereichen kommen sich Zufussgehende und Velofahrende oft in die Quere. Das Veloweggesetz des Bundes verbietet Mischzonen.

Dem Veloverkehr im Kreisel ist eine hindernisfreie Zufahrt mit entsprechend fahrbarem und sicheren Radius zum Güterbahnhofweg bereitzustellen. Dabei ist für Zufussgehende, die den Radweg queren, ein Fussgängerstreifen vorzusehen.

Auch die Ausbildung dieses Knotens zeigt die Marginalisierung des Veloverkehrs. Grundsätzlich ist innerorts, im besonderen abseits von Hauptverkehrsachsen, Mischverkehr mit dem MIV weniger problematisch als mit Fussverkehr.

Braucht es keine LSA-Regelung?

Für den Fall einer Tunnelsperrung und zur Busbevorzugung.

Die Kreiselmitte, sämtliche Schutzinseln und Restflächen im Strassenraum sind zu begrünen. Wo es der Platz und die Sicht erlaubt, sind Bäume zu pflanzen. Dies gilt auch für die Restfläche zu den Parzellen W1192 und W0388.

Gemäss städtische Biodiversitätsstrategie, Fachbericht Hitzeminderung und die Baumstrategie eine Erhöhung bzw. Erhalt des Baumvolumens. Selbst an Kreuzungen sind biodiverse Grünflächen möglich, ohne die Verkehrssicherheit zu gefährden. (vgl. auch städtische Biodiversitätsstrategie, Fachbericht Hitzeminderung, Baumstrategie). Bäume auf Kreiselinseln sind nicht ausgeschlossen.

PLAN KNOTEN LIEBEGG

Die Pläne sagen nichts dazu aus, wie der Velo- und Fussverkehrstunnel beleuchtet wird.

Auch mit seitlichen Wandöffnung sind 120m ziemlich lang für einen Fussverkehrstunnel. Sollte dieser benützt werden, ist er entsprechend hell und einladend zu gestalten.

Auf kombinierte Velo-Fusswege ist zu verzichten oder die beiden Verkehrsarten sind baulich zu trennen.

Gemäss Velweggesetz des Bundes sind Velo- und Fusswege baulich zu trennen. Besonders bei einer absehbaren Gegensteigung erhöhen Velofahrende die Geschwindigkeit, um den Schwung für die folgende Steigung nutzen zu können. Die Gefahr für Fussgängerinnen und Fussgänger ist hier daher besonders hoch.

Keine Benützungspflicht für Velofahrende auf dem kombinierten Geh-Radweg.

Routinierte Velofahrende können durchaus schneller unterwegs sein, als auf dem kombinierten Geh-Radweg gefahren werden kann. Sie werden daher abwärts die MIV-Fahrbahn bevorzugen.

Die hohen Stützwände und im Bereich von Knoten und Brückenlager sind naturnah zu gestalten und mit Kletterpflanzen zu bedecken.

Der Naturraum Wattbachtobel ist trotz dieses massiven Eingriffs möglichst naturnah zu gestalten.

PLAN GÜTERBAHNHOF OBERIRDISCH («LANGSAMVERKEHR»)

Der Begriff «Langsamverkehr» ist aus allen Plan- und Textunterlagen zu löschen.

Dieser Begriff fasst zusammen, was sich langsamer als Autos auf den Strassen bewegt. Dabei ist der Geschwindigkeitsunterschied zwischen einer Velofahrerin und einem Fussgänger innerorts oft grösser als zwischen der Velofahrerin und einem Auto. «Langsamverkehr» und auch Ersatzbegriffe wie «FVV» suggerieren eine Einheit, die es nicht gibt. Darum sollten sie auch verkehrstechnisch nicht auf einer Fläche zusammengefasst werden.

Beim wiederhergestellten Weg vom Güterbahnhof zur Oberstrasse sind die Bereich für den Velo- und Fussverkehr baulich voneinander zu trennen.

E-Bikes fahren 25 km/h, schnelle sogar 45. Routinierte Velofahrende erreichen solche Geschwindigkeiten auch ohne Motor. Gerade für sie sind Zufussgehende lästige Hindernisse. Ihretwegen zu bremsen und mit Muskelkraft wieder auf Tempo zu kommen, wird oft mit gefährlichen Slalommanövern umgangen. Zufussgehende fühlen sich in solchen Mischzonen unwohl und einer stetigen Gefahr ausgesetzt.

Die Planung der Zylipasserelle, auch wenn sie nicht Teil dieses Projekts ist, ist einzubeziehen.

Damit soll verhindert werden, dass deren Bau nachträglich erschwert und verunmöglicht wird, weil auf den unterirdischen Bauten nicht abgestützt werden kann.

Gemäss technischem Bericht Seite 84 hat der Kreisel einen Notausgang. Wo tritt dieser an die Oberfläche? Und wie schränkt dieser die oberirdische Nutzung ein?

Für die Planung des Areals ist ein zusätzliches technisches Gebäude relevant.

Die aktuelle artenreiche Bepflanzung ist mindestens gleichwertig wiederherzustellen.

Es kann davon ausgegangen werden, dass bis zu einer anderen Nutzung des Geländes noch dauern könnte.