

Angaben zur Stellungnahme

Thematik:

Zubringer Güterbahnhof, St.Gallen

Teilnehmerangaben:

Verein gegen den Autobahnanschluss am Güterbahnhof
Zwinglistrasse 3
9000 St.Gallen

Kontaktangaben:

Kanton St.Gallen - Bau- und Umweltdepartement
Lämmli brunnenstrasse 54
9001 St.Gallen

E-Mail-Adresse: info.bud@sg.ch
Telefon: +41 58 229 30 03

Teilnehmeridentifikation:

125356

Zubringer Güterbahnhof, St.Gallen
 Auszug der Stellungnahme vom 27. Dezember 2023

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Allgemeine Rückmeldung	Allgemeine Rückmeldung	Erfasst von: Markus Tofalo Der Autobahnanschluss Güterbahnhof mit Güterbahnhoftunnel Nord, Güterbahnhoftunnel Süd sowie Liebeggtunnel, ist gänzlich aus dem Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen zu entlassen und soll nicht realisiert werden.	In der Gesamtbewertung und nach sauberer Abwägung aller Vor- und Nachteile schneidet der Autobahnanschluss am Güterbahnhof schlecht ab. Der Mehrwert für die Bevölkerung ist nicht in genügendem Masse gegeben, als dass sich all die mannigfaltigen negativen Einflüsse rechtfertigen würden.
Allgemeine Rückmeldung	Allgemeine Rückmeldung	Erfasst von: Markus Tofalo Es ist ein unabhängiges externes Gutachten zu erstellen, welches den Autobahnanschluss am Güterbahnhof städtebaulich bewertet, betrachtet und einordnet. Es sind entsprechende Schlüsse daraus zu ziehen (z.B. Verzicht auf den Bau aufgrund übergeordneten öffentlichen Interesses).	Die Testplanung für den Güterbahnhof kommt zum Schluss, dass die Adressierung der Bauwerke und des Autobahnanschlusses städtebaulich schwierig ist und die Frage noch vertieft werden muss. Diese Antwort ist man der Bevölkerung noch schuldig.
Allgemeine Rückmeldung	Allgemeine Rückmeldung	Erfasst von: Markus Tofalo Der technische Bericht macht keine Aussage zur CO2 Bilanzierung für den Bau bzw. die Baustoffe. Das ist nachzureichen.	Aufgrund des erwarteten CO2 Ausstosses für Erstellung und Bau ist die Bilanz für den Bau sehr schlecht und ist dem öffentlichen Interesse bzgl. Klimazielen gegenläufig. Für eine saubere und transparente Abwägung sind diese Daten unerlässlich.
Allgemeine Rückmeldung	Allgemeine Rückmeldung	Erfasst von: Markus Tofalo Verkehr und Lichtemissionen, insbesondere im Bereich Liebegg, schränken Lebensräume, Vernetzungsachsen etc. auch im Betrieb ein. Die UVB Relevanzmatrix ist dementsprechend anzupassen.	UVB Relevanzmatrix: In dieser Matrix ist der Betrieb der Anlage als nicht relevant dargestellt. Das stimmt sicherlich nicht.
Allgemeine Rückmeldung	Allgemeine Rückmeldung	Erfasst von: Markus Tofalo Grundsätzlich hat das Projekt weitreichende Konsequenzen in der Raumnutzung. Dementsprechend ist ein ausgereiftes Konzept zu ökologischem Ausgleich und Ersatz zu erarbeiten, dies nach der Vollzugshilfe des Kanton St.Gallen sowie dem Konzept des ökologischen Ausgleichs der Stadt St.Gallen. Für die Elemente aus dem Richtplan sind entsprechende Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen vorzusehen. Die nachteilig tangierte Vernetzungsachse muss ebenfalls saniert werden und soll Teil des Ausgleichskonzeptes sein.	Einhaltung Richtplan, Abschnitt Landschaft (Landschaft.pdf)
Technischer Bericht	1 Zusammenfassung	Erfasst von: Markus Tofalo Güterbahnhoftunnel 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.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Technischer Bericht	1 Zusammenfassung	Erfasst von: Markus Tofalo Vollsperrung Velo- und Fussweg Güterbahnhofstrasse. Es ist eine andere Umleitung als die vorgelegte via Geltenwilenstrasse – Oberstrasse zu finden.	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). Die Veloroute durch das Güterbahnhofsareal ist als «Haupttroute sicher» im Velowegnetz der Stadt eingetragen. Es kann nicht sein, dass sie als solche während der gesamten Bauzeit ausfällt. Die vorgesehene Umleitung erfüllt die Anforderungen an eine sichere Veloroute nicht. Weiter führen 5 Routen von «Schweiz mobil» hier durch: „26 Ostschweizer Wein-Route Etappe 2 Weinfelden-St. Gallen“, „33 Kartäuser-Fürstenland-Route Etappe 2 Wil SG-Rorschach“, „42 Appenzeller Route Etappe 1 St. Gallen-Gais“, „75 Obstgarten-Route Etappe 1 Arbon-Herisau“, „998 Appenzeller Aussichtsrouten Heiden—St.Gallen“
Technischer Bericht	2 Einleitung	Erfasst von: Markus Tofalo Verkehrsmodell und Verkehrszahlen: Die vorgelegten Zahlen und Prognosen sind widersprüchlich und teilweise nicht nachvollziehbar. Zudem zeigen Zahlen von Tomtom-Move für den Ist-Zustand eine komplett andere Verteilung des Verkehrs. 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).	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 Autobahnanschlüsse untersucht.
Technischer Bericht	3 Grundlagen	Erfasst von: Markus Tofalo 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 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.
Technischer Bericht	3 Grundlagen	Erfasst von: Markus Tofalo Die Seglernistplätze an Gebäuden sind vor Baubeginn zu ersetzen und sollen Teil des Ersatz- und Ausgleichskonzeptes sein. (siehe https://map.stadt.sg.ch/stadtplan/ext/?lang=de&basemap=sg_basisplan_f&blp=1&x=2745237.2&y=1253462.1332764&zl=8&hl=0&layers=mauer_alpensegler)	Im Sinn des Bundesgesetzes über die Jagd und den Schutz wildlebender Säugetiere und Vögel (JSG, Art.1 und 17) sind die Artenvielfalt und die Lebensräume der einheimischen und ziehenden wildlebenden Säugetiere und Vögel sind zu erhalten, bedrohte Tierarten sind zu schützen.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Technischer Bericht	3 Grundlagen	Erfasst von: Markus Tofalo Verkehrsmodell und Verkehrszahlen: Es ist ein Plan mit allen Massnahmen und vorgesehen Wegen im Projektperimeter für Velofahrende vorzulegen. Während für den MIV ein Verkehrsmodell mit einer Gegenüberstellung Heute zu 2040 vorgelegt wird, fehlt ein solches für den Veloverkehr. Wie für den MIV ist auch für den Veloverkehr ein solches vorzulegen.	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)
Technischer Bericht	3 Grundlagen	Erfasst von: Markus Tofalo 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.
Technischer Bericht	3 Grundlagen	Erfasst von: Markus Tofalo Verkehrsprognose St.Leonhard-Strasse Richtung Zentrum: Zunahme 35.9%, ab der Pestalozzistrasse wird jedoch eine Verkehrsabnahme angezeigt. Wohin verschwinden die Autos?	Solche Zahlen lassen Zweifel über die Aussagen bezüglich Verkehrszahlen und -prognosen aufkommen.
Technischer Bericht	7 Variantenstudium	Erfasst von: Markus Tofalo Der Bauablauf ist mit dem Astra so zu koordinieren, dass der Abtransport des Ausbruchmaterials durch den Felditunnel erfolgen kann.	Durch die Fahrten mit dem Abbruchmaterial wird das innerstädtische Strassennetz und alle Anwohnenden unnötigerweise belastet. So kann die Anzahl Materialtransportfahrten durch die Stadt minimiert werden.
Technischer Bericht	7 Variantenstudium	Erfasst von: Markus Tofalo Zwischendeponien sind auf ein Minimum zu reduzieren.	Die gezeigten Zwischendeponien beanspruchen knappen Platz. So kann die Fläche des Installationsplatzes reduziert werden.
Technischer Bericht	7 Variantenstudium	Erfasst von: Markus Tofalo Der Deckel des Tunnelportals ist so zu gestalten, dass eine flexible spätere Überbauung oder eine Bepflanzung möglich ist. Die Überdeckung ist zu maximieren bzw. das Bauwerk statisch so zu gestalten, dass die oberirdische Nutzung nicht eingeschränkt wird.	Es darf nicht nur eine Ruderalfläche entstehen, weil aufgrund des Baus nichts anderes möglich ist. Es ist eine genügende Überdeckung einzuplanen, sodass die Einhausung auch mit entsprechenden Gehölzen bepflanzt werden kann.
Technischer Bericht	7 Variantenstudium	Erfasst von: Markus Tofalo Die Aussenwand des Tunnels bzw. der Rampe ist naturnah zu gestalten und zu begrünen.	Bepflanzung dient der Biodiversität, der Kühlung und der Entseigerung. Hier im besonderen Fall auch der Ästhetik, sodass die Adressierung an den Stadtraum wenigstens einigermassen zu gelingen vermag. Dabei soll auch die Stadtplanung und die Denkmalpflege mit einbezogen werden.

Zubringer Güterbahnhof, St.Gallen
 Auszug der Stellungnahme vom 27. Dezember 2023

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Technischer Bericht	9 Umwelt	<p>Erfasst von: Markus Tofalo</p> <p>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.</p>	<p>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 (insb. 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).</p>
Technischer Bericht	9 Umwelt	<p>Erfasst von: Markus Tofalo</p> <p>Luftschadstoffe durch Transporte: Die Bahn ist in Materialtransporte einzubeziehen. Mit dem Güterbahnhof ist Infrastruktur für den Ablad ideal gelegen. Die Appenzeller Bahnen sind für Materialtransporte vom Güterbahnhof zur Liebegg einzubeziehen.</p>	<p>Bahntransporte erzeugen weniger CO2-Ausstoss, belasten das Strassenverkehrsnetz nicht und führen zu keinen zusätzlichen Belastungen entlang der Teufener Strasse und im Riethüsli.</p>
Technischer Bericht	9 Umwelt	<p>Erfasst von: Markus Tofalo</p> <p>Der Wander- und Radweg entlang des Wattbachs ist während der gesamten Bauzeit offen zu halten.</p>	<p>Es handelt sich hier um einen eingetragenen und signalisierten Rad- und Wandweg. Ein ersatzloser Wegfall ist nicht angemessen. Zusätzliche Höhendifferenzen und Zusatzdistanzen sind kein Ersatz.</p>
Technischer Bericht	9 Umwelt	<p>Erfasst von: Markus Tofalo</p> <p>Güterbahnhofunnel Nord: Zugang Bau via Geltenwilenstrasse – St.Leonhard-Strasse, Es ist in Absprache mit dem Astra ein Bauablauf zu planen, der es ermöglicht, Materialtransporte durch den Feldlitunnel zu vollziehen</p>	<p>So lassen sich Emissionen und Bauverkehr in der Stadt vermeiden.</p>
Technischer Bericht	9 Umwelt	<p>Erfasst von: Markus Tofalo</p> <p>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.</p>	<p>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.</p>
Technischer Bericht	10 Bauverfahren, Bautechnik	<p>Erfasst von: Markus Tofalo</p> <p>Die Fläche des Installationsplatzes Güterbahnhof ist auf ein absolut notwendiges Minimum zu reduzieren.</p>	<p>Die Nutzung des Güterexpeditionsgebäudes soll während der Bauzeit durchgehend möglich sein. Der Installationsplatz sowie der Bauplatz beanspruchen eine Zwischennutzung und verunmöglichen diese potenziell.</p>

Zubringer Güterbahnhof, St.Gallen
 Auszug der Stellungnahme vom 27. Dezember 2023

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Technischer Bericht	10 Bauverfahren, Bautechnik	Erfasst von: Markus Tofalo Bauplatz Güterbahnhof: Das Gelände ist allseitig mit einer Schallschutzwand einzuzäunen. Auf Nachtarbeit ist zu verzichten oder frühzeitig zumindest mit den Anwohnenden zu koordinieren.	Die Nachbarschaft ist mit Schallschutzwänden wirksam vor Baulärm und -staub zu schützen. Nachtarbeit geht einher mit massiven Lärmemissionen in Richtung der Anwohnenden.
Technischer Bericht	10 Bauverfahren, Bautechnik	Erfasst von: Markus Tofalo 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.	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. 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
Technischer Bericht	10 Bauverfahren, Bautechnik	Erfasst von: Markus Tofalo Wird die Wattbachstrasse evtl. versiegelt? Falls ja, ist sie nach Bauabschluss wieder bin den Ursprungszustand zurück zu versetzen. Dies gilt auch, wenn die Wattbachstrasse als Behelfszufahrt für die Zentrale benötigt wird.	Es besteht kein Interesse für einen derartigen Ausbau dieser Strasse. Als Wanderweg wird eine Naturstrasse bevorzugt. Eine Versiegelung der Wattbachstrasse ist nicht vereinbar mit der Schutzverordnung Sitter- und Wattbachlandschaft und läuft den städtischen Bestrebungen nach Entsiegelung diametral entgegen.
Technischer Bericht	10 Bauverfahren, Bautechnik	Erfasst von: Markus Tofalo 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.» Daher ist der Bauplatz Güterbahnhof allseitig mit einer Schallschutzwand einzuzäunen, mindestens im Bereich von Wohnbauten. Auf Nachtarbeit ist zu verzichten.	Die Nachbarschaft ist mit Schallschutzwänden wirksam vor Baulärm und -staub zu schützen. Ebenso reicht ein «kann davon ausgegangen werden...» nicht aus – die Baurichtlinien für Lärm und Luft des BAFU müssen eingehalten werden.
Technischer Bericht	10 Bauverfahren, Bautechnik	Erfasst von: Markus Tofalo Die Zusammenarbeit mit dem Astra ist so zu planen, dass möglichst wenig Emissionen für die umliegenden Quartiere entstehen.	Der hier erwähnte Egoismus ist nicht im Interesse der Stadt und ihrer Bevölkerung. («Keine Berücksichtigung von Zufahrten für Drittprojekte, wie z.B. Astra-Kreisel entlang der Güterbahnhofstrasse; Erstellung Ast St. Leonhard-Strasse hat Priorität.») Fahrten des Astra via diese Route können nicht ausgeschlossen werden. Astra-Fahrten addieren sich zu den erwähnten 250 LKW-Fahrten.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Technischer Bericht	10 Bauverfahren, Bautechnik	Erfasst von: Markus Tofalo Ein separates externes Gutachten soll eine Aussage über die Vereinbarkeit des Baus, Betriebes sowie der Installationsplätze mit dem Richtplaneintrag «Vernetzungsachse» machen sowie Massnahmen bzw. Konsequenzen daraus ableiten. Diese Massnahmen müssen seitens Bauherrschaft umgesetzt werden.	Bau und Installationsplätze auf dem Güterbahnhofareal nehmen die gesamte Fläche ein. Entlang des alten AB-Trasses verläuft eine Vernetzungsachse gem. Richtplan. Dem ist gebührend Beachtung zu schenken
Übersichtsplan Gesamtprojekt		Keine Antwort	Keine Antwort
Übersichtsplan Fuss- und Veloverkehr		Keine Antwort	Keine Antwort
Trasse Gesamtprojekt, Situation		Keine Antwort	Keine Antwort
Tunnel Liebegg, Situation		Keine Antwort	Keine Antwort
Tunnel Liebegg, Längenprofil		Keine Antwort	Keine Antwort
Tunnel Liebegg, Normalprofil 2-Spurtunnel		Keine Antwort	Keine Antwort
Tunnel Güterbahnhof Nord, Situation	Tunnel Güterbahnhof Nord, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo Die Tagbautunnels sind 200cm oder mehr zu überdecken. Zudem soll das Astra dazu angehalten werden, auch den Kreisel mindestens 200cm zu überdecken. Dazu ist eine Abdichtung zu wählen, die keiner späteren Sanierung bedarf, während welcher sämtliche Begrünung darüber entfernt werden muss. (Vgl. A1 Harzbüchelgalerie). Die Überdeckungshöhe ist so zu wählen, dass eine Bepflanzung im Sinn des Siegerprojekts aus der Testplanung möglich ist. Zudem ist diesen Bäumen die Voraussetzung zu schaffen, dass sie auch ihre übliche, natürliche Lebensdauer erreichen können.	Eine Überdeckung von lediglich 50 bis 100cm ermöglicht keine Bepflanzung mit Bäumen im Sinn des Siegerprojekts aus der Testplanung. Überhaupt fehlt Bäumen die Voraussetzung für ein gesundes, längerfristiges Wachstum.
Tunnel Güterbahnhof Nord, Situation	Tunnel Güterbahnhof Nord, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo Eine teilweise Anlage einer Ruderalfläche mit Pflanzenfunden von der Roten Liste wird zwar begrüsst. Trotzdem muss diese mit Bäumen und Stauden ergänzt werden. Um ein erfolgreiches Gedeihen und eine langfristige Entwicklung dieses neuen Lebensraums sicherstellen zu können, ist eine Tunnelabdichtung zu wählen, die nicht nach 50 oder 100 Jahren einer Sanierung bedarf.	Eine über Kreisel und Tunnels durchgehende Ruderalfläche ersetzt die Pflanzung von Bäumen nicht. Die Projektverantwortlichen haben ihr Versprechen, dass dank unterirdischen Strassen die Oberfläche frei genutzt werden kann, zu erfüllen.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Tunnel Güterbahnhof Nord, Situation	Tunnel Güterbahnhof Nord, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo Der Installationsplatz füllt das ganze Areal. Familiengärten und Privatgärten sind davon grossflächig und gesamthaft tangiert. Sie befinden sich ausserhalb der geplanten Tagbautunnels. Sie sind daher zu schützen und zu erhalten, dies auch vor vorübergehenden Störungen.	Der Perimeter des Installationsplatzes bzw. die Gärten der Häuserzeile an der Schlossertrasse ist Teil des Umgebungsschutzes gem. ISOS. Die Installationsplätze verstoßen somit gegen geltende Bundesvorgaben bzw. ein Bundesinventar. Bei einer langjährigen Bauzeit kann zudem nicht von «temporär» die Rede sein.
Tunnel Güterbahnhof Nord, Situation	Tunnel Güterbahnhof Nord, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo Das Güterexpeditionsgebäude ist inklusive dem neueren östlichen Anbau zu erhalten. In der Testplanung wurde darauf hingewiesen, dass dies möglich ist.	Es ist Teil des Umgebungsschutzes gem. ISOS und Zeitzeuge einer für St.Gallen bedeutenden Epoche der erfolgreichen Stickereiblüte.
Tunnel Güterbahnhof Nord, Situation	Tunnel Güterbahnhof Nord, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo Im Fall eines Teilabbruchs des Güterexpeditionsgebäudes soll die Erstellung eines Ersatzes durch die Strassenführung darunter nicht verunmöglicht werden.	Die Umsetzung der aufgezeigten Überbaubarkeit aus der Testplanung muss im vollen Umfang möglich sein. Die Projektverantwortlichen haben ihr Versprechen, dass dank unterirdischen Strassen die Oberfläche frei genutzt werden kann, zu erfüllen.
Tunnel Güterbahnhof Nord, Situation	Tunnel Güterbahnhof Nord, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo Die Strassenquerschnitte sind auf das absolut notwendige Minimum zu reduzieren.	Der aufgezeigte Strassenquerschnitt ist viel zu hoch und läuft entgegen den städtischen Entsiegelungsbemühungen.
Tunnel Güterbahnhof Nord, Situation	Tunnel Güterbahnhof Nord, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo Die Heckenneupflanzungen entlang des alten AB-Trassees sind vollumfänglich zu erhalten und dürfen durch den Installationsplatz nicht tangiert werden.	Die Heckenneupflanzungen entlang des alten AB-Trassees stellen verfügbare Ersatzpflanzungen für den ökologischen Ausgleich bzw. Ersatz dar. Die Heckenpflanzen somit nach NHG Art.18 geschützt.
Tunnel Güterbahnhof Nord, Längenprofil		Keine Antwort	Keine Antwort
Tunnel Güterbahnhof Nord, Normalprofil 2-Spurtunnel		Keine Antwort	Keine Antwort
Tunnel Güterbahnhof Süd, Situation	Tunnel Güterbahnhof Süd, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo Die Tagbautunnels sind 200cm oder mehr zu überdecken. Zudem soll das Astra dazu angehalten werden, auch den Kreisel mindestens 200cm zu überdecken. Dazu ist eine Abdichtung zu wählen, die keiner späteren Sanierung bedarf, während welcher sämtliche Begrünung darüber entfernt werden muss. (Vgl. A1 Harzbüchelgalerie). Die Überdeckungshöhe ist so zu wählen, dass eine Bepflanzung im Sinn des Siegerprojekts aus der Testplanung möglich ist. Zudem ist diesen Bäumen die Voraussetzung zu schaffen, dass sie auch ihre übliche, natürliche Lebensdauer erreichen können.	Eine Überdeckung von lediglich 50 bis 100cm ermöglicht keine Bepflanzung mit Bäumen im Sinn des Siegerprojekts aus der Testplanung. Überhaupt fehlt Bäumen die Voraussetzung für ein gesundes, längerfristiges Wachstum.
Tunnel Güterbahnhof Süd, Situation	Tunnel Güterbahnhof Süd, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo Das Gebäude Güterbahnhofstrasse 18 ist zu schützen.	Es ist ein bemerkenswerter Bau aus der grossen Zeit des Eisenbahnbaus. Es markiert den westlichen Eingang ins Güterbahnhofsareal.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Tunnel Güterbahnhof Süd, Situation	Tunnel Güterbahnhof Süd, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo Die aktuelle artenreiche Bepflanzung in den Randbereichen von Strasse und Bahngleisen ist mindestens gleichwertig wiederherzustellen.	Es kann davon ausgegangen werden, dass bis zu einer anderen Nutzung des Geländes noch dauern könnte.
Tunnel Güterbahnhof Süd, Situation	Tunnel Güterbahnhof Süd, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo Der Strassenquerschnitt ist auf das absolut notwendige Minimum zu reduzieren.	Der aufgezeigte Strassenquerschnitt ist viel zu hoch und läuft entgegen den städtischen Entsiegelungsbemühungen.
Tunnel Güterbahnhof Süd, Längenprofil		Keine Antwort	Keine Antwort
Tunnel Güterbahnhof Süd, Normalprofil 2-Spurtunnel		Keine Antwort	Keine Antwort
Brücke Wattbach, Grundriss, Längsschnitt, Querschnitt		Keine Antwort	Keine Antwort
Brücke Wattbach und Bauwerke Brückenwiderlager Süd, Längsschnitt, Querschnitt und Detail		Keine Antwort	Keine Antwort
Unterführung Gehweg Anschluss St.Leonhardstrasse, Grundriss, Längsschnitt, Querschnitt		Keine Antwort	Keine Antwort
Unterführung Ast St.Leonhardstrasse, Grundriss, Längsschnitt, Querschnitt		Keine Antwort	Keine Antwort
Verbreiterung St.Leonhardbrücke ZGB, Grundriss, Längsschnitt, Querschnitt	Verbreiterung St.Leonhardbrücke ZGB, Grundriss, Längsschnitt, Querschnitt	Erfasst von: Markus Tofalo Zwischen dem Fuss- und Veloverkehr ist eine bauliche Trennung vorzusehen oder Velos sind nicht auf dem Trottoir zu führen.	Mischzone Fuss- und Veloverkehr werden von beiden Verkehrsarten schlecht bewertet. Dieser Mangel besteht bereits heute. Eine Markierung ist keine Trennung. Sie wird von beiden Verkehrsarten kaum beachtet.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Verbreiterung St.Leonhardbrücke ZGB, Grundriss, Längsschnitt, Querschnitt	Verbreiterung St.Leonhardbrücke ZGB, Grundriss, Längsschnitt, Querschnitt	Erfasst von: Markus Tofalo Mischzonen von Velo- und Fussverkehr sind zu vermeiden. Die Spuren sind so anzulegen, dass es nicht zu Querungen zwischen Velo- und Fussverkehr kommt.	Die Planung der Velo- und Fussverkehrsbereiche auf der Westseite der Brücke ist nicht mit den Planungen der Stadt St.Gallen abgestimmt. In diesen weist die Stadt den beiden Verkehrsarten klare Bereiche und entsprechende Querungsstellen zu. Konflikte sind vorprogrammiert. Um Konflikte mit dem Fussverkehr auszuschliessen, reicht eine aufgemalte Linie nicht.
Verbreiterung St.Leonhardbrücke ZGB, Grundriss, Längsschnitt, Querschnitt	Verbreiterung St.Leonhardbrücke ZGB, Grundriss, Längsschnitt, Querschnitt	Erfasst von: Markus Tofalo Was ist der Grund für diese weit vorgezogenen Haltelinie?	So wird doch Stauraum reduziert.
Verbreiterung St.Leonhardbrücke ZGB, Grundriss, Längsschnitt, Querschnitt	Verbreiterung St.Leonhardbrücke ZGB, Grundriss, Längsschnitt, Querschnitt	Erfasst von: Markus Tofalo Für die gefälltten Bäume sind Ersatzpflanzungen in unmittelbarer Nähe vorzusehen, Dabei ist auf bessere Wachstumsvoraussetzungen zu achten.	Die Stadt ist gemäss Reglements 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.
Verbreiterung St.Leonhardbrücke ZGB, Grundriss, Längsschnitt, Querschnitt	Verbreiterung St.Leonhardbrücke ZGB, Grundriss, Längsschnitt, Querschnitt	Erfasst von: Markus Tofalo Die Verbreiterung der Brücke ist auf das Minimum zu reduzieren.	Es genügen Spurbreiten von max. 3.20m.
Gehweg bei der St.Leonhardstrasse, Situation, Querprofil	Gehweg bei der St.Leonhardstrasse, Situation, Querprofil	Erfasst von: Markus Tofalo Die geplante Fussverkehrsunterführung schliesst an einigen Stellen im technischen Bericht auch Velofahrende mit ein. Diese Angabe ist widersprüchlich. Falls diese Unterführung auch für Velofahrende gedacht ist, ist sie entsprechend zu gestalten. Dabei sind die Spuren für Velos von der Fläche für den Fussverkehr baulich zu trennen.	Mischzonen mit Fussverkehr ist besonders in Unterführung mit einer Kurve problematisch. Eine bauliche Trennung ist aus Sicherheitsgründen zwingend nötig. Die Kurve ist fast 90° um eine Ecke. Auch für Velofahrende gibt es Empfehlungen für Mindestkurvenradien. Für die Richtung St.Leonhard-Kirche ist diese Unterführung untauglich.
Gehweg bei der St.Leonhardstrasse, Situation, Querprofil	Gehweg bei der St.Leonhardstrasse, Situation, Querprofil	Erfasst von: Markus Tofalo Velounterführung: Bei der Ein- bzw. Ausfahrt Richtung Zentrum ist eine Querungsmöglichkeit der St.Leonhard-Strasse vorzusehen.	Ohne diese dient diese Unterführung nur dem Verkehr vom Zentrum zur Unterführung.
Gehweg bei der St.Leonhardstrasse, Situation, Querprofil	Gehweg bei der St.Leonhardstrasse, Situation, Querprofil	Erfasst von: Markus Tofalo Es ist eine Ausfahrt auf die St.Leonhard-Brücke vorzusehen.	Eine Velovorzugsroute verdient einen gewissen Ausbaustandard. Bei Ausbauten für den MIV wird dieser auch geboten.
Gehweg bei der St.Leonhardstrasse, Situation, Querprofil	Gehweg bei der St.Leonhardstrasse, Situation, Querprofil	Erfasst von: Markus Tofalo Es ist eine vom Fussverkehr baulich abgetrennte Wegführung zum Güterbahnhof vorzusehen.	Das von den Projektverfassern gepriesene «Langsamverkehrs-Angebot» im Güterbahnhof nützt nichts, wenn diese nicht adäquat erreicht werden kann.
Gehweg bei der St.Leonhardstrasse, Situation, Querprofil	Gehweg bei der St.Leonhardstrasse, Situation, Querprofil	Erfasst von: Markus Tofalo Für den Fussverkehr fehlt ein Aufgang auf der Westseite.	Ohne diesen ist ihr Nutzen nicht ersichtlich. Sie verkürzt keinen Weg bzw. der für den Weg vom Zentrum zum Güterbahnhof geht man ohnehin anders. Oder ist mit derart langen Wartezeiten vor Rotlichtern zu rechnen, dass dieser Mehrweg eine Zeitersparnis darstellen könnte?

Zubringer Güterbahnhof, St.Gallen
 Auszug der Stellungnahme vom 27. Dezember 2023

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Knoten St.Leonhardstrasse, Situation	Knoten St.Leonhardstrasse, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo Die Dauer der Grünphasen aller Fussgängerstreifen muss für die Querung für Gehbehinderte ausreichen. Grösse der Fussgängerschutzinseln könnte zu knapp bemessen sein.	Die Fussgängerschutzinseln müssen so dimensioniert sein, dass Kinderwagen, Rollstühle und auch Velos darauf gefahrlos Platz finden oder die Dauer der Grünphase muss für alle zur Querung der Strasse ausreichend sein.
Knoten St.Leonhardstrasse, Situation	Knoten St.Leonhardstrasse, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo Geltenwilenstrasse: Reduktion auf 1 MIV-Spur in Richtung Süden.	Die zweispurige Führung des MIV in Richtung Süd der Geltenwilenstrasse beansprucht wertvollen Platz. Entsprechend schmal werden die Trottoirs, die zudem auch Veloverkehr aufnehmen müssen.
Knoten St.Leonhardstrasse, Situation	Knoten St.Leonhardstrasse, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo Engstelle Trottoir an Ecke Geltenwilenstrasse St.Leonhard-Strasse Richtung Zentrum: Die symmetrisch um das Gebäude erstellte Gartenmauer gilt es zu erhalten. Auf die Verschiebung der Bordsteinkante zwecks Ausrundung des Radius ist zu verzichten.	Hat bisher auch ohne funktioniert.
Knoten St.Leonhardstrasse, Situation	Knoten St.Leonhardstrasse, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo Die vielen Verkehrsbeziehungen bringen vergleichsweise lange Wartezeiten am Lichtsignal mit sich. Dem stehen kurze Stauräume gegenüber. Ein möglicher Schaltplan der LSA ist aufzuzeigen.	Für die Beurteilung des Projekts ist die Kenntnis über mögliche Wartezeiten und die Leistungsfähigkeit dieses Knotens für alle Verkehrsteilnehmenden relevant.
Knoten St.Leonhardstrasse, Situation	Knoten St.Leonhardstrasse, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo Auf den Teilabbruch Geltenwilenstrasse 2, ehemalige Trafostation, ist zu verzichten. Es ist nach einer Lösung zu suchen, unter welcher dieses Kleinod in dieser Form erhalten werden kann.	Die vorgesehene Verschmälerung bzw. der «Rückbau auf den ursprünglichen Zustand», öffnet den Blick von der Vadianstrasse, seitlich vorbei am Unterwerk, zum Horizont. Diese markante Sichtachse wird also negativ tangiert. Der nach seiner Entstellung übrig gebliebene Rest wird vom Verkehr und möglichen hohen Nachbargebäuden erdrückt.
Knoten St.Leonhardstrasse, Situation	Knoten St.Leonhardstrasse, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo Auf den Abbruch Geltenwilenstrasse 8, Restaurant Gartenhaus, ist zu verzichten	Das Gebäude ist nicht tangiert von den Strassenbauten.
Knoten St.Leonhardstrasse, Situation	Knoten St.Leonhardstrasse, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo Auf den Abbruch Geltenwilenstrasse 8a ist zu verzichten.	Das markante Eckhaus aus der Blütezeit vor dem 1. Weltkrieg ist von den Strassenbauten gar nicht tangiert.
Knoten St.Leonhardstrasse, Situation	Knoten St.Leonhardstrasse, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo 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 (bis hin zum Verzicht auf den Autobahnanschluss am Güterbahnhof) definiert. Die Massnahmen müssen seitens Bauherrschaft umgesetzt werden.	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 eine noch nicht gelöste Herausforderung ist. Die Antwort bzw. Lösung wird der Bevölkerung noch geschuldet.

Zubringer Güterbahnhof, St.Gallen
Auszug der Stellungnahme vom 27. Dezember 2023

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Knoten St.Leonhardstrasse, Situation	Knoten St.Leonhardstrasse, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo Es ist ein unabhängiges externes Gutachten zu erstellen, welches den Autobahnanschluss am Güterbahnhof städtebaulich bewertet, betrachtet und einordnet. Es sind entsprechende Schlüsse daraus zu ziehen (z.B. Verzicht auf den Bau aufgrund übergeordneten öffentlichen Interesses).	Die Testplanung für den Güterbahnhof kommt zum Schluss, dass die Adressierung der Bauwerke und des Autobahnanschlusses städtebaulich schwierig ist und die Frage noch vertieft werden muss. Diese Antwort ist man der Bevölkerung noch schuldig.
Knoten St.Leonhardstrasse, Situation	Knoten St.Leonhardstrasse, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo Die Aussenwand des Tunnels bzw. der Rampe ist naturnah zu gestalten.	Bepflanzung dient der Biodiversität, der Kühlung und der Entsiegelung. Hier im besonderen Fall auch der Ästhetik.
Knoten St.Leonhardstrasse, Situation	Knoten St.Leonhardstrasse, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo 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.	Sie 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 und 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.
Knoten St.Leonhardstrasse, Situation	Knoten St.Leonhardstrasse, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo 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 4 Schwachstellen mit hoher Priorität ausgewiesen. Alle 4 werden nicht behoben, sondern massiv verschlechtert. Neue werden hinzukommen.
Knoten St.Leonhardstrasse, Situation	Knoten St.Leonhardstrasse, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo Wie hoch werden die künftigen durchschnittlichen Durchfahrzeiten für die Linienbusse 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.
Knoten St.Leonhardstrasse, Situation	Knoten St.Leonhardstrasse, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo Das reibungslose Funktionieren des Wartebereichs vor dem Elektronterwerk-Häuschen soll mit gleichem Akribie nachgewiesen werden, wie dies auch für das Funktionieren des Knotens für den MIV gemacht wird.	Der Wartebereich vor dem Elektronterwerk-Häuschen reicht platzmässig nicht. Hier warten Zufussgehende und Velofahrende auf Grün in zwei Richtungen. Mischzonen zwischen Velo- und Fussverkehr gilt es zu vermeiden. Konflikte sind vorprogrammiert. Andere Aussagen sind entsprechend zu belegen.

Zubringer Güterbahnhof, St.Gallen
 Auszug der Stellungnahme vom 27. Dezember 2023

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Knoten St.Leonhardstrasse, Situation	Knoten St.Leonhardstrasse, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo Für die Verkehrsbeziehung Vadianstrasse – Geltenwilenstrasse – Güterbahnhofstrasse von Velofahrenden sind Radstreifen anzulegen, deren welche baulich vom Fussverkehr getrennt sind.	Die Verbreiterung der MIV-Fahrbahn verhindert eine Velolösung. Mischzonen mit Fussverkehr sind keine Lösung. Diese ist bereits heute ein Problem. Und mit Zunahme des Veloverkehrs wird es noch schlimmer. Richtung Süd fehlt ein Radstreifen sowohl auf der MIV-Fahrbahn, als auch auf dem Trottoir. Um Konflikte mit dem Fussverkehr auszuschliessen, reicht eine aufgemalte Linie nicht. Die der Argumentation der Projektverfasser erwähntem Vorzüge für den Velo- und Fussverkehr zeigen sich an der Gesamtsituation der Geltenwilenstrasse nicht.
Knoten St.Leonhardstrasse, Situation	Knoten St.Leonhardstrasse, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo Harte Randsteinquerungen sind auf Velovorzugsrouten grundsätzlich zu vermeiden. Im Gegensatz zu den Autos sind die meisten Velos nicht mit Federungen ausgestattet. Um den die geforderte Sicherheit für Sehbehinderte und Fussverkehr im Allgemeinen zu gewährleisten, kann die Trennung der jeweils zugewiesenen Flächen taktil erfolgen.	Rand- und Bordsteinquerungen in üblicher 3-mm-Ausbildung, aber auch mit zu steilen Rampen, sind Sturzfallen. Die Erschütterungen schaden Mensch, Material und auch einer mögliche Ladung.
Knoten St.Leonhardstrasse, Querprofil, Normalprofil		Keine Antwort	Keine Antwort
Knoten Oberstrasse, Situation	Knoten Oberstrasse, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo Wie kann hier eine Busbevorzugung erreicht werden?	Der Bus sollte hier nicht benachteiligt sein und Zeit verlieren.
Knoten Oberstrasse, Situation	Knoten Oberstrasse, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo Der Veloverkehr ist räumlich vom Fussverkehr so zu trennen, das es zu keinen Konflikten mit dem Fussverkehr kommt.	Mischzonen zwischen Velo- und Fussverkehr im Knotenbereich sind noch störender, als sie es ohnehin sind. Aufgrund von Wartebereichen müssen durchfahrende Velofahrende ihr Tempo reduzieren oder anhalten.
Knoten Oberstrasse, Situation	Knoten Oberstrasse, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo Dem Veloverkehr ist eine fahrbare Auffahrt entsprechendem Radius aus dem Kreisel zum Güterbahnhofweg bereitzustellen.	Es ist davon auszugehen, dass auch Velofahrende aus anderen Richtungen als von der Oberstrasse aus Westen in den Güterbahnhofweg einbiegen.
Knoten Oberstrasse, Situation	Knoten Oberstrasse, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo Braucht es keine LSA-Regelung?	Für den Fall einer Tunnelsperrung
Knoten Oberstrasse, Situation	Knoten Oberstrasse, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo Das Post-Logistikzentrum vom Kreisel aus erschliessen.	Ein Knoten und somit ein Konfliktpunkt mit dem Geh-Radweg weniger an der Oberstrasse.
Knoten Oberstrasse, Situation	Knoten Oberstrasse, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo Neben der Kreiselmittle sind auch die anderen Verkehrsinseln sowie die Restfläche zwischen MIV-Fahrbahn und Rad-Gehweg zu begrünen.	Bepflanzung dient der Biodiversität, der Kühlung und der Entsiegelung.

Zubringer Güterbahnhof, St.Gallen
 Auszug der Stellungnahme vom 27. Dezember 2023

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Knoten Oberstrasse, Situation	Knoten Oberstrasse, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo Auf der Restfläche zu den Parzellen W1192 und W0388 sind wo möglich Bäume und Stauden zu pflanzen.	Bepflanzung dient der Biodiversität, der Kühlung und der Entsiegelung (vgl. auch städtische Biodiversitätsstrategie, Fachbericht Hitzeminderung, Baumstrategie).
Knoten Oberstrasse, Querprofil, Normalprofil		Keine Antwort	Keine Antwort
Knoten Liebegg, Situation	Knoten Liebegg, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo Wie wird der ziemlich lange Tunnel für den Velo- und Fussverkehr beleuchtet? Ist mit seitliche Wandöffnungen zu rechnen? In den Plänen ist dazu nichts ersichtlich.	120m sind ziemlich viel, selbst mit seitlichem Tageslicht. Die Beleuchtung bzw. Fehlen der Beleuchtung ist daher nachvollziehbar herzuleiten.
Knoten Liebegg, Situation	Knoten Liebegg, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo Auf kombinierte Velo-Fusswege ist zu verzichten oder die beiden Verkehrsarten sind baulich zu trennen.	Besonders in diesem Tunnelabschnitt sind Velofahrende bestrebt, den Schwung der durch das Gefälle hohen Geschwindigkeit für die folgende Steigung zu nutzen, während Zufussgehende dazu neigen, stets die volle, baulich zur Verfügung stehende Breite zu nutzen. Die Aussage gilt natürlich auch für kombinierte Geh-Radwege allgemein. Auch ohne Gefälle ist mit Geschwindigkeiten von über 30 km/h zu rechnen. Grundsätzlich werden Velofahrende ausgebremst, während Fussgängerinnen und Fussgänger gefährdet werden.
Knoten Liebegg, Situation	Knoten Liebegg, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo Auf eine Benützungspflicht für Velofahrende ist zu verzichten.	Routinierte Velofahrende können durchaus schneller unterwegs sein, als auf dem kombinierten Geh-Radweg gefahren werden kann. Sie werden daher abwärts die MIV-Fahrbahn wählen.
Knoten Liebegg, Situation	Knoten Liebegg, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo Der Knoten Liebegg wird lichtsignalgesteuert. Über eine Busbevorzugung (Linie 180 und evtl. Bahnersatzbusse) ist nichts ersichtlich. Das muss nachgebessert werden.	Es ist sicher zu stellen, dass Linienbusse an diesem Knoten keine Zeit verlieren?
Knoten Liebegg, Situation	Knoten Liebegg, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo Die hohe Stützwände und langen Kragplatten sind dezent in die gewachsene Landschaft einzubetten und zu begrünen.	Das Wattbachtobel ist ein bedeutender Naturraum mit einem Sonderwaldreservat, Landschaftsschutzgebiet und Schutzverordnung Sitter- und Wattbachlandschaft. Die Stützwände sind sicherlich nicht vereinbar mit der Schutzverordnung und dem Landschaftsschutzgebiet.
Knoten Liebegg, Situation	Knoten Liebegg, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo Auf Beleuchtung ist im Bereich des Tunnelportals sowie auf der Brücke über den Wattbach zu verzichten.	Die Beleuchtung stört einen sensiblen Lebensraum. Die öffentlichen Interessen bzgl. Natur- und Landschaftsschutz (Schutzverordnung Sitter- und Wattbachlandschaft, Landschaftsschutzgebiet, Vernetzungsachsen gem. Richtplan, Wald gem. WaG, Waldreservat Wattbach, nach NHG geschützte Waldgesellschaften) überwiegen den öffentlichen Interessen des Autobahnbaus und des -Betriebes.
Knoten Liebegg, Längenprofil		Keine Antwort	Keine Antwort

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Knoten Liebegg, Querprofil, Normalprofil		Keine Antwort	Keine Antwort
Langsamverkehr Güterbahnhofstrasse West, Situation	Langsamverkehr Güterbahnhofstrasse West, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo Generell: Der Begriff «Langsamverkehr» ist aus allen Plan- und Textunterlagen zu tilgen.	Unter diesem Begriff wird alles verstanden, was sich langsam auf den Strassen bewegt: Fussgängerinnen und Fussgänger, Velofahrende, Skaterinnen und Skater, Trottinets usw. Doch diese alle in einer Gruppe zusammenzufassen ist falsch. Dieser Begriff (und auch Ersatzbegriffe wie «FVV») suggeriert, dass Velos 1. langsam sind, was in Städten nicht zutrifft und 2. dass Velo- und Fussverkehr eine Gruppe sind. Folglich leitet er auch fälschlicherweise dazu, diese Gruppe zu bilden.
Langsamverkehr Güterbahnhofstrasse West, Situation	Langsamverkehr Güterbahnhofstrasse West, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo Beim wiederhergestellten Weg vom Güterbahnhof zur Oberstrasse ist der Velo- und Fussverkehr baulich zu trennen.	Der Geschwindigkeitsunterschied zwischen Velo- und Fussverkehr ist oft grösser als zwischen MIV und Veloverkehr innerorts. Dies ist mit Gefahren für Zufussgehende verbunden bzw. für Velofahrende sind solche gemischten Wege unattraktiv.
Langsamverkehr Güterbahnhofstrasse West, Querprofil, Normalprofil		Keine Antwort	Keine Antwort
Langsamverkehr Güterbahnhofstrasse Ost, Situation	Langsamverkehr Güterbahnhofstrasse Ost, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo Die Planung der Zylipasserelle ist einzubeziehen.	Damit soll verhindert werden, dass deren Bau nachträglich erschwert und verunmöglicht wird, weil auf den unterirdischen Bauten nicht abgestützt werden kann.
Langsamverkehr Güterbahnhofstrasse Ost, Situation	Langsamverkehr Güterbahnhofstrasse Ost, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo Obwohl von Anfang an als Zwischennutzung vorgesehen, kann ein Abriss des Lattich Baus nicht verhindert werden?	Der Bau liegt nicht direkt im Bereich des Strassenbaus. Die Erschliessung wäre rückseitig möglich oder je nach Bauart könnte das Gebäude verschoben werden.
Langsamverkehr Güterbahnhofstrasse Ost, Situation	Langsamverkehr Güterbahnhofstrasse Ost, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo 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.
Langsamverkehr Güterbahnhofstrasse Ost, Situation	Langsamverkehr Güterbahnhofstrasse Ost, Situation	Erfasst von: Markus Tofalo Die aktuelle artenreiche Bepflanzung ist mindestens gleichwertig wiederherzustellen.	Es kann davon ausgegangen werden, dass bis zu einer anderen Nutzung des Geländes noch dauern könnte.
Langsamverkehr Güterbahnhofstrasse Ost, Querprofil, Normalprofil		Keine Antwort	Keine Antwort