



Ein Projekt aus einer anderen Zeit

Zubringer Güterbahnhof und Liebeggtunnel

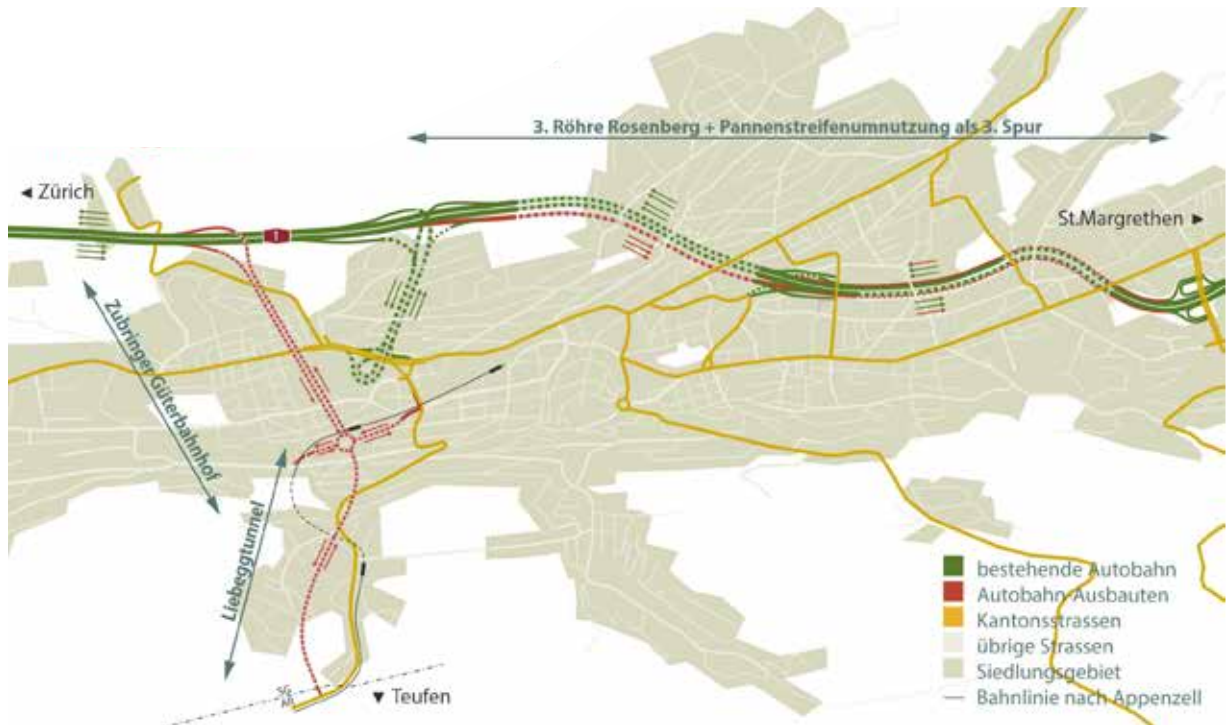
Der Bund, die Kantone St.Gallen und Appenzell Ausserrhoden sowie die Stadt StGallen planen einen 1,5 Milliarden Franken schweren Ausbau der städtischen Autobahn: Die «Engpassbeseitigung» besteht aus einer 3. Röhre im Rosenberg, der Teilsperre (Autobahnzubringer Güterbahnhof und Liebegg-Tunnel) sowie der Unterhaltsplanung UPlaNS).

Die Folgen der Teilsperre auf das Ortsbild und die Naturlandschaft Wattbach sind erheblich. Grünes Gallustal hat die Gelegenheit bei der soeben abgelaufenen Mitwirkung genutzt, um seine Gründe für die dezidierte Ablehnung darzulegen. Insgesamt erweist sich die Teilsperre als eine Stadt- und Naturzerstörung von grossem Ausmass und in Zeiten der Klima- und Biodiversitätskrise als nicht nachvollziehbar.

Grünes Gallustal (Bearbeitung: GSI-Architekten, Reto Schmid, Markus Tofalo)

Worum geht es?

Die Kantone St.Gallen und Appenzell Ausserrhoden sowie die Stadt St.Gallen haben das Vorprojekt für den Tunnel Liebegg und die Anschlüsse an die Stadt erarbeitet. Das Bundesamt für Strassen ASTRA führt das Gesamtprojekt, das sich aus drei Teilprojekten zusammensetzt: Eine 3. Röhre im Rosenbergertunnel, einen Autobahnzubringer beim Güterbahnhof samt einem Tunnel Liebegg («Teilsperre») und die Unterhaltsplanung UPlaN.S.



- ↑ Das Projekt «Engpassbeseitigung St.Gallen»
(Grafik und Visualisierungen Titelseite: Markus Tofalo)
- Knoten Liebegg im Wattbachtobel
- ↓ Knoten St. Leonhard-Brücke mit dem Anschluss Güterbahnhof
Visualisierungen: Tiefbauamt Kanton St.Gallen)



Was ist die Rolle von «Grünes Gallustal»?

Der Kanton St.Gallen lud die Bevölkerung, Verbände und Organisationen zur öffentlichen Mitwirkung ein. Auch «Grünes Gallustal» hat die Chance genutzt, eine Expertenmeinung zu den Teilprojekten Tunnel Liebegg und Anschluss Güterbahnhof einzugeben. Die Überlegungen möchten wir mit unseren Leserinnen und Lesern teilen (siehe detaillierte Erläuterungen weiter unten).

Warum ist das Projekt ein Angriff auf die Biodiversität?

Das Klima erwärmt sich, die Biodiversität schwindet: Das sind die beiden grossen, vom Menschen verursachten Umwelt-Herausforderungen mit massiven ökologischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Konsequenzen. Der Zustand der Biodiversität im Siedlungsraum der Stadt St.Gallen ist besorgniserregend.

Die Studie «Grünes Gallustal», die im Auftrag der Schutzverbände erarbeitet wurde, zeigt in 14 Massnahmen auf, wie die Biodiversität in der Stadt erhalten, gestärkt und erneuert werden kann.

Welche Massnahmen von «Grünes Gallustal» werden mit dem Projekt verhindert?

Die Teilsperre und der Tunnel Liebegg verhindern oder beeinträchtigen folgende Massnahmen:

- Massnahme 2 «Wasser»: Freilegung und Aufwertung städtischer Gewässer
- Massnahme 3 «Landschaft»: Natürliche Waldränder und Naturwaldreservate sowie Kulturlandaufwertung und extensive Bewirtschaftung
- Massnahme 4 «Lebensqualität»: Aufwertung öffentlicher Flächen zu städtischen Grünräumen
- Massnahme 12 «Grünes Ufer»: SBB- und SOB-Gleise, ein Fluss durch die Stadt dank neuer «Ufergestaltung»



Welche Verantwortung hat die Stadt?

Die Stadt St.Gallen hat einen dringenden Handlungsauftrag: Sie muss die Natur verstärkt in den Siedlungsraum einbinden und Mensch und Natur schützen. Diese Pflicht stützt sich auf Bundesvorgaben zum ökologischen Ausgleich, zur Klimaanpassung und zur Siedlungsqualität. Als urbanster Raum des Kantons trägt St.Gallen eine besondere Verantwortung. Ausserdem hat sich der Stadtrat dafür ausgesprochen, die 14 Massnahmen von «Grünes Gallustal» sukzessive umzusetzen.

Warum lehnt «Grünes Gallustal» den Zubringer Güterbahnhof und den Tunnel Liebegg ab?

Sollte die Teilsperre umgesetzt werden, hat das eine Stadtzerstörung in weiten Teilen der Stadt zur Folge, insbesondere im Bereich Güterbahnhof. Auch die Wattbach-Landschaft wird durch den Liebegg-Tunnel erheblich beeinträchtigt. Die Stadtentwicklung und die dringend nötige ökologische Infrastruktur werden um Jahrzehnte verhindert oder beeinträchtigt. Die Kosten des Infrastrukturprojekts sind enorm und kaum abschätzbar, die 10-jährige Bautätigkeit ist sehr belastend. Schliesslich dient die Teilsperre vornehmlich dem ausserkantonalen motorisierten Verkehr. «Grünes Gallustal» lehnt die Projektteile «Anschluss Güterbahnhof» und «Tunnel Liebegg» dezidiert ab:

- Sie beeinträchtigen Natur und Landschaft sowie das Ortsbild erheblich.
- Es gibt geeignetere Massnahmen, um die Stadt vom Verkehr zu entlasten und den Engpass zu beseitigen.
- Vor dem Hintergrund der Biodiversitätskrise und der Klimaerwärmung verunmöglicht das Projekt die dringend notwendige ökologische Durchgrünung der Stadt.
- Das Areal Güterbahnhof kann sich nicht zu einem hochwertigen, neuen Stadtquartier mit Anschluss an die Innenstadt entwickeln.
- Mehr Strassen bedeuten mehr Verkehr. Die Projekte nützen wenigen ausserkantonalen Verkehrsteilnehmenden, während sie die Menschen, die in der Stadt wohnen, stärker mit Lärm und Luftschadstoffen belasten.

Ausgangslage

Die Engpassbeseitigung mit dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg ist aufgrund seiner bautechnischen und finanziellen Dimension einzig mit dem Bau der Stadtautobahn anfangs der 1980er Jahre zu vergleichen. Die geplante Engpassbeseitigung würde unbestrittenermassen zu einem tiefgreifenden Einschnitt in das Ortsbild und in Naturwerte in der Stadt St.Gallen führen. Aufgrund dieser einschneidenden Folgen und hohen Kosten hat der Schlussbericht des ASTRA/UVEK (UVEK/Astra, Autobahn N1 St. Gallen, Projektstudie – Schlussbericht, 2012) zur Engpassbeseitigung aufgrund einer Nutzwertanalyse die Variante «Null+ (verbessertes Verkehrsmanagement, Spuroptimierungen etc.)» empfohlen, welche keine infrastrukturellen Massnahmen vorsah. Der Entscheid für die Teilsperre ist ein politischer, sachlich nicht nachvollziehbarer Entscheid des Kantons und der Stadt. Die Naturwerte und der Ortsbildschutz sowie der Klimaschutz wurden bei diesem Entscheid kaum berücksichtigt und als untergeordnet betrachtet.

Klimaschutz

In der Volksabstimmung vom 18. Juni 2023 wurde das Klima- und Innovationsgesetz vom Schweizer Volk angenommen. Es tritt gemeinsam mit der dazugehörigen Verordnung voraussichtlich per 1. Januar 2025 in Kraft. Die Schweiz soll bis zum Jahr 2050 **klimaneutral** werden. Um dieses Ziel zu erreichen, plant der Bund Massnahmen. Gleichzeitig wird auch das Bundesgesetz über die **Reduktion der CO₂-Emissionen** (CO₂-Gesetz) revidiert.

Das Infrastrukturprojekt verursacht in seiner Erstellung erhebliche CO₂-Emissionen (**graue Energie**) so beim Gewinnen von Materialien, beim Herstellen und Verarbeiten von Bauteilen, beim Transport von Menschen, Maschinen, Bauteilen und Materialien zur Baustelle, beim Einbau von Bauteilen sowie zur Entsorgung. Die graue Energie ist um Vieles höher als der CO₂-Ausstoss der benützenden Verkehrsteilnehmenden über viele Jahrzehnte. Massgebender Treiber der CO₂-Emissionen ist aber weiterhin der motorisierte Verkehr mit 38% Anteil an Gesamtemissionen. Da gemäss den neusten Verkehrsberechnungen des Kantons mit **einer starken Zunahme des motorisierten Verkehrs** durch den Zubringer gerechnet wird, wird der Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel sowie Velo- und Fussverkehr verhindert und die klimapolitischen Ziele des Bundes unterminiert. Im Weiteren können durch die bewusste Attraktivitätssteigerung des motorisierten Individualverkehrs die Belastung der Bevölkerung durch **Lärm und Luftschadstoffe** nicht weiter gesenkt werden. Schliesslich verstösst das Infrastrukturprojekt auch gegen das städtische Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung, die negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs auf die Bevölkerung verhindern soll.

Betroffene Naturwerte: Tunnel Liebegg

Der Tunnel «Liebegg» führt zu erheblichen Eingriffen in Naturwerte, insbesondere Wald und Gewässer. Der Tunnel und seine Erschliessung im Bau und Betrieb tangieren mehrere Schutzgüter, namentlich:

- **Landschaftsschutzgebiet (kantonaler Richtplan)**
- **Sonderwaldreservat «Wattbach»**
- **Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung**
- **Schutzverordnung Sitter-Wattbachlandschaft der Stadt St.Gallen vom 26. Oktober 1988**

Die Beeinträchtigung der gewässerbezogenen Biodiversität kann beim jetzigen Projektierungsstand kaum abgeschätzt werden. Unweigerlich werden die Bautätigkeit und die Brückenstützen mit erheblichen Eingriffen in den Lebensraum Wattbach verbunden sein.

Städtische Biodiversitätsstrategie

Das Projekt steht den eigenen Zielen und Massnahmen der städtischen Biodiversitätsstrategie (2022) diametral entgegen. Gemäss der Biodiversitätsstrategie sollen ökologisch wertvolle Lebensräume der Stadt erhalten, aufgewertet und neu geschaffen werden; zusätzliches Baumvolumen verbessert die Siedlungsökologie und kühlt das Stadtklima. Der Zubringer verhindert einerseits den dringend notwendigen ökologischen Ausgleich im Talbereich, andererseits zerstört der Tunnel Liebegg schutzwürdige Lebensräume, die gerade erhalten und gefördert werden sollen.



→ Das Flächenpotenzial für vielfältige Lebensräume wie Ruderalflächen und Magerwiesen zwischen und entlang der Gleisfelder ist gross. (Visualisierung: GSI Architekten)



- Fehlentwicklungen verhindern



← Güterbahnhof Zukunft
aus «M12 – Grünes Ufer»
(Visualisierung: GSI Architekten)

↓ Güterbahnhof heute.
(Foto: GSI Architekten)



Anschluss Güterbahnhof

Der Autobahnanschluss Güterbahnhof ist sowohl unter städtebaulicher als auch unter ökologischen Gesichtspunkten zu beurteilen (Ortsbildschutz siehe nachfolgend). Das Areal Güterbahnhof ist nebst dem Areal Bach das letzte grössere innerstädtische Entwicklungsgebiet. Die Bautätigkeit und der Endzustand haben erhebliche Auswirkungen auf den Realisierungszeitpunkt eines neuen Quartiers und auf dessen Ausgestaltung. Grünes Gallustal schlägt in der Massnahme 12 «Grüne Ufer» eine Transformation des Güterbahnhofsareals vor. Dieses ist eingebettet in ein durchgehendes ökologische Band entlang der SBB-Gleise: «Es schlägt vor, das grosse Flächenpotenzial der Schotterwüsten entlang der Gleisfelder ökologisch zu aktivieren. Vielfältige Lebensräume wie Ruderalflächen und Magerwiesen sind zwischen und entlang der Gleisfelder und entlang von Böschungen möglich. Kleinstrukturen wie Ast- und Steinhäufen sowie Tümpel bieten Tierarten wichtige Nischen und Lebensräume, die heute fehlen. Angrenzend an die Gleise kann neuer attraktiver und verdichteter Wohnraum entstehen. Die ökologischen Aufwertungen steigern die Wohnqualität enorm.» Damit kann die Biodiversität im Sinne des ökologischen Ausgleichs und als Vernetzungsachse gestärkt werden und die Lebensqualität für die angrenzenden und dem neuen Quartier erheblich gesteigert werden.

Die Testplanung hingegen legt nicht dar, inwiefern das Verkehrsinfrastrukturprojekt im Einklang mit einer hochwertigen Quartiers(-innen)entwicklungen steht. Wie den (nachfolgenden) Eventualanträgen zu entnehmen ist, müssen grossen Bemühungen unternommen werden.

Städtebau – Ortsbildschutz

Der Zubringer Güterbahnhof führt unweigerlich zu einer Stadtverunstaltung in einem sensiblen Bereich der Stadt St.Gallen, ähnlich dem Eingriff der Stadtautobahn im Bereich St.Fiden in den 1980er Jahren. Der Anschluss macht den Abbruch von historisch wertvollen Gebäuden nötig und beeinträchtigt durch die mächtigen Anschlussbauten insgesamt das schützenswerte Ortsbild von nationaler Bedeutung (ISOS) erheblich.

Wie der Schlussbericht zur Testplanung des Kantons und der Stadt vom 4. Juli 2022 bestätigt: »Aus Sicht des Ortsbild- und des Denkmalschutzes stellen sich gleichwohl herausfordernde Fragen. Zum einen steht ein Unterbauen von Denkmälern im Widerspruch zu einem angemessenen Umgang mit ihnen; zum anderen stellt sich die Frage nach dem gesetzlich geforderten ungeschmälerten Erhalt bzw. der grösstmöglichen Schonung des Ortsbilds von nationaler Bedeutung.« Dem ist anzufügen, dass diese erhebliche Beeinträchtigung des Bundesinventars infolge fehlendem nationalen Eingriffsinteresse (rein regionales Interesse des Zubringers, fehlende und unzureichende Interessenabwägung) gegen höherrangiges Recht (Art. 6 Abs. 2 NHG) verstösst.



→ Das ehemalige Elektrizitäts-
Unterwerk bildet den Schlusspunkt
der Sichtachse Vadianstrasse
(Fotos: Markus Tofalo)



Quartierentwicklung «Teufener Strasse» und «Oberstrasse»

Die Teilspange soll einerseits durch verschiedene Massnahmen zur Quartiersentwicklung im Bereich Riethüsli und Tschudiwies entlang der Teufener Strasse legitimiert werden. Andererseits wird dargetan, dass eine hochwertige Überbauung des Areals Güterbahnhof, ungeachtet des Anschlusses möglich sei. Wie oben erläutert, wird die Transformation des Güterbahnhofsareals durch das Vorhaben nicht nur um Jahrzehnte verzögert, und damit die dringende, städtische Entwicklung behindert, sondern auch in weiten Teilen verunmöglicht. Eine Überbauung käme damit nicht nur zu spät, sondern wie die Testplanung sowie das vorliegende Projekt aufgezeigt hat, nur zum Preis einer erheblichen Beeinträchtigung des Stadtbildes.

Die propagierten Verbesserungen durch die Verkehrsentslastung der Teufener Strasse für die angrenzenden Quartiere sind in zweierlei Hinsicht zu hinterfragen. Die Teufener Strasse wurde erst vor kurzem neu gestaltet. Obwohl angezeigt und technisch möglich, wurde sowohl auf eine Temporeduktion als auch auf eine Strassenverschlingung zugunsten eines durchgehenden Multifunktionsstreifen (Bäume, Fussgänger, Velo) verzichtet. Auch künftig wird der Kanton (siehe dazu die Motionen zu Tempo-30) nicht dazu Hand bieten. Insofern sind Massnahmen zu einer aufwertenden Strassenraumgestaltung und zu einer Entlastung der Bevölkerung von Lärm und Luftschadstoffen leere Versprechungen. Damit ist auch dargetan, dass die Aufwertung der durch den Verkehr der Teufener Strasse und Oberstrasse belasteten Quartiere ganz unabhängig von der Teilspange umsetzbar und dringend nötig ist. Der Kanton und die Stadt können bereits unter der heutigen (rechtlichen) Situation, Massnahmen ergreifen. Hierzu hat Grünes Gallustal mit den Massnahmen 4 (Lebensqualität) und 11 (Strassenräume) Möglichkeiten und Instrumente nachvollziehbar aufgezeigt und in mehreren Mitwirkungsverfahren eingebracht.



↑ ↑ Teufener Strasse
↑ Oberstrasse
Beider Strassen weisen heute Überbreiten auf. Eine Reduktion der Spurbreiten auf das notwendige Mass zugunsten von mehr Begrünung wäre auch ohne den Liebeggtunnel möglich.
(Fotos: Markus Tofalo)

Beurteilung

Die Auswirkungen des geplanten Teilsperre mit dem Anschluss Güterbahnhof und Tunnel Liebegg auf die Natur-, Landschaftswerte und das Ortsbild sind erheblich. Das Vorprojekt geht davon aus, dass diese Beeinträchtigung – trotz der unbestrittenen Erheblichkeit – für die Bevorzugung des motorisierten Verkehrs in Kauf zu nehmen sind. Weder wird der Schonungsgrundsatz beachtet, noch konkretisiert es die Eingriffe und die damit folgenden Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen. Die Folgen der Teilsperre sind eine Stadtzerstörung in weiten Teilen der Stadt, insbesondere im Bereich Güterbahnhof, und eine erhebliche Beeinträchtigung der Wattbach-Landschaft. Die Stadtentwicklung und die dringend nötige ökologische Infrastruktur wie es GGT in seinen Massnahmen aufgezeigt hat, werden um Jahrzehnte behindert oder beeinträchtigt. Angesichts auch der enormen Kosten des Infrastrukturprojekts, der über zehnjährigen Bautätigkeit und dem einseitigen Nutzen für vornehmlich ausserkantonale Verkehrsteilnehmenden, sind die Interessen des motorisierten Verkehrs (die einzig auf prognostizierten Zahlen basieren) klarerweise als nachrangig zu beurteilen. Diese Interessen können wie die Fachbehörde ASTRA am Beginn der Variantenprüfung der Engpassbeseitigung empfohlen hat, mit verkehrlichen Massnahmen ohne Eingriffe in das Stadtbild und in Naturwerte bzw. Auswirkungen auf die Stadtentwicklungen, behoben werden.

Schlussfolgerung

Die Projektteile «Anschluss Güterbahnhof» und entsprechend das «Tunnel Liebegg» lehnen wir mit Verweis auf die erhebliche Beeinträchtigung von Natur und Landschaft sowie des Ortsbildes sowie der Verhinderung der dringend notwendigen ökologischen Durchgrünung (Biodiversitätskrise und Klimaanpassung) der Stadt sowie der Verhinderung einer hochwertigen Überbauung des Areals Güterbahnhof dezidiert ab. Die einseitige Bevorzugung des motorisierten Verkehrs im Sinne von «Freie Fahrt für freie Bürger/innen» zu jedem Preis, ist nicht nur aus Sicht der Klimaschutzes, sondern auch aufgrund des (gewünschten) städtischen Verkehrsverhaltens aus der Zeit gefallen. Es widerspricht auch dem Reglement für nachhaltige Verkehrsentwicklung und dem Reglement für ein gesundes Stadtklima.

Die allenfalls erforderliche Verkehrsentlastung kann mit einem verbesserten Verkehrsmanagement erreicht werden. Und zwar zu einem Bruchteil der Infrastrukturkosten.

Die Projektteile basieren insgesamt auf einer ungenügenden Ermittlung und Abwägung der Interessen. Wir empfehlen, die Planung der Engpassbeseitigung **ohne** Zubringer Güterbahnhof und Tunnel Liebegg voranzutreiben, andernfalls infolge stadtpolitischer und rechtlicher Vorbehalte die Planung in einigen Jahren neu aufgelegt werden müsste.

Anträge

1. Auf die infrastrukturellen Massnahmen «Zubringer Güterbahnhof» und «Tunnel Liebegg» zur Engpassbeseitigung ist zu verzichten. Stattdessen ist eine Optimierung des Verkehrsmanagements zur Entlastung der Verkehrssituation anzustreben.
2. Eine hochwertige Quartiersentwicklung entlang der Teufener und Oberstrasse ist unabhängig der Planung der Engpassbeseitigung voranzutreiben.
3. Die bauliche Entwicklung «Areal Güterbahnhof» ist ohne «Zubringer Güterbahnhof» weiter zu planen und umzusetzen.



Eventualanträge

Sollte die Planung wider Erwarten mit dem Zubringer Güterbahnhof und Tunnel Liebegg weiterverfolgt werden, sind folgende Verbesserungen im Hinblick auf die Schonung der Natur-, Landschaftswert sowie des Ortsbildschutzes geboten:

Gliederung nach Massnahmen aus dem Leitbild

M1 – Stadtbäume

Bäume: Im Güterbahnhofsareal befinden sich ca. 20 ältere und somit grössere Bäume verschiedener Arten, die meisten davon entlang der Oberstrasse, darunter auch im Baumkataster inventarisierte. Viele davon sind wiederum Arten, die mässig bis wenig trocken- und wärmetolerant sind. Ersatzpflanzungen dieser Arten können mit zunehmender Klimaveränderung schwierig werden. Sofern sie nicht im direkten Bereich von geplanten Bauobjekten stehen, sind sie zu erhalten. Der Perimeter des Bauinstallationsplatzes ist entsprechend zu verkleinern.

Begründung: Vor allem für Bäume im Randbereich des Areal ist keine Notwendigkeit zu deren Fällung ersichtlich.



M2 – Wasser

Wattbach: Auf die auch nur temporäre Überdeckung des Wattbachs im Bereich der geplanten Wattbachbrücke ist zu verzichten oder auf ein äusserstes Minimum zwecks begrenzter Überfahrbarkeit zu minimieren.

Begründung: Die Eindolung von Bächen ist nicht mehr erlaubt.

Ein nicht benannter Bach mit Quelle an der Oberen Berneggsstrasse fliesst ins Güterbahnhofsareal. Zurzeit ist er eingedolt. Eine Freilegung ist zu prüfen, zumal in diesem Gebiet ohnehin Baugruben geöffnet sind.

Begründung: Der Bach ist auf geführt unter «Ergänzung der Richtplanung durch Fortführung aller Bäche bis tief in die Stadt und Ausbildung von Ufervegetation mit Wanderkorridor-Qualität»



- Fehlentwicklungen verhindern

Bei unterirdischen Bauten ist auf Grundwasserströmungen zu achten.

Begründung: Von grosser Tragweite für den Grundwasserhaushalt der Stadt könnte der durch die Tunnels entstehenden Sperrriegel sein, der den Durchfluss des Grundwassers behindert. Grundwasserströmungen in der Talsohle dürfen nicht unterbrochen werden.

M3 – Landschaft

Der Installationsplatz im Wattbachtobel ist auf ein Minimum zu beschränken.

Begründung: Der Wattbachwald ist ein geschützter Lebensraum. (Schutzverordnung Sitter- und Wattbachlandschaft, Landschaftsschutzgebiet, Vernetzungsachsen gem. Richtplan, Waldreservat Wattbach, nach NHG geschützte Waldgesellschaften)

M4 – Lebensqualität

Im Güterbahnhof sind Voraussetzungen für die spätere Nutzung als quartierbezogene Freiräume, sog. Squares, zu schaffen bzw. zu erhalten. Das bedeutet, dass Überdeckungen von Tunnels die Pflanzung hoher Bäume ermöglichen. Hohe Bäume, welche nicht unmittelbar im Baugrubenbereich stehen, sind zu erhalten und zu umzäunen, um sie vor Emissionen zu schützen.

Begründung: Grünes Gallustal listet auf dem Güterbahnhofsreal eine oder zwei mögliche Squares, welche heute als Restflächen bzw. Brache genutzt werden. Beide sind umgeben von einem hohen Baumbestand, den es für deren Umsetzung zu erhalten gilt.



M5 – Platzsparende Lebensräume

Die Aussenwand der Rampe bzw. des Portals des Tunnels Güterbahnhof Nord ist zu begrünen nach M5 Grünes Gallustal. Die entsprechende Vorleistung dazu ist vorzusehen.

Begründung: Vertikal Grünflächen sind räumlich hocheffizient. Sie tragen zur Luftqualität und Lärminderung bei und sind für das Stadtklima von entscheidender Bedeutung. Gerade entlang der Bahngleise ergeben sie aus diesen Gründen viel Sinn. Als Nebeneffekt werden begrünte Wände der Sprayerszene entzogen.



Sämtliche Deckel von unterirdischen Anlagen sind so zu gestalten, abzudichten und zu überdecken, dass sie spätere Bepflanzungen nicht verunmöglichen. Auch ist auf Langlebigkeit und Dichtigkeit des gesamten Aufbaus zu achten.

Begründung: Begrünte Dächer reduzieren die Aufnahme und Abgabe von Wärme. Sie speichern Niederschlagswasser, welches bei der Verdunstung kühlend wirkt. Zudem fördern sie die Biodiversität. Eine durchgehende Bepflanzbarkeit garantiert Flexibilität bei der späteren Nutzung des Areals. Die Langlebigkeit des Aufbaus soll verhindern, dass aufgrund von Sanierungen die inzwischen zu wertvoll gewachsenen Grünraum entwickelten Pflanzen entfernt werden müssen.

Gemäss städtischer Biodiversitätsstrategie, dem «Fachbericht Hitzeminderung» und der «Baumstrategie» ist eine Erhöhung bzw. der Erhalt des Baumvolumens anzustreben.



M7 – Kühlung

Im ganzen Perimeter zwischen Post-Logistikcenter und Geltenwilenstrasse sind Voraussetzungen zu schaffen, dass der Bildung seiner Hitzeinsel vorgebeugt werden kann. Stützwände sind bepflanzt zu planen und Dächer müssen überdeckt und abgedichtet sein, dass eine langlebige Bepflanzung möglich ist.

Begründung: Entlang der Bahnlinie und in Industriearealen führen die versiegelten und/oder vegetationslosen Böden zu Extremtemperaturen. Für die künftige Gestaltung und Nutzung des Güterbahnhofsareals, das sich heute bereits in der Grünraumdefizitzone befindet, ist es wichtig, die Voraussetzung zu schaffen, dass die Fläche genügend gekühlt wird. Das Güterbahnhofsareal befindet sich auf der Hitzekarte im Bereich 32° (Lufttemperatur am Nachmittag eines Hitzetags).



M8 – Stadtreparatur

Die gesamte Planung ist darauf auszurichten, dass die Vernetzung der Lebensräume sowohl der Stadtbevölkerung, als auch von Tieren und Pflanzen, nicht unterbrochen wird. Auch während der rund zehnjährigen Bauzeit gilt es, wichtige Verbindungen möglichst lange aufrecht zu erhalten bzw. allfällige Umleitungen auf ein Minimum an Unannehmlichkeiten zu minimieren.

Begründung: Auch wenn die Teilspange Güterbahnhof-Liebegg unter dem Boden zu liegen kommt und ihre Auswirkung auf die Oberflächenversiegelung marginal ist, ist ihr Einfluss auf die Ökologie markant. Der Eingriff ist zwar nicht so tiefgreifend, wie

- Fehlentwicklungen verhindern

bei Autobahnbauten im letzten Jahrhundert, trotzdem gilt es, mit richtiger Planung und geeigneten Massnahmen, Auswirkungen, welche zu einer künftigen Stadtrepaturen führen könnten, zu verhindern.

M9 – Altstadtbild

Es gilt nachzuweisen, dass 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.

Begründung: 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 insbesondere am Oberen Graben gefährdet bis verunmöglicht Aufwertungsmassnahmen wie die Wiederherstellung des Grabenstatuts und somit des Altstadtbilds. Ebenfalls in Frage gestellt würden städtische Planungen wie Strassengestaltungsmassnahmen der St.Leonhard-Strasse.



M10 – Vernetzung Fuss – Velo – Natur

Vollsperrung Velo- und Fussweg Güterbahnhofstrasse. Es ist eine andere Umleitung als die vorgelegte via Geltenwilenstrasse – Oberstrasse zu finden.

Begründung: Die Veloroute durch das Güterbahnhofareal ist als «Hauptroute sicher» im Velowegnetz der Stadt eingetragen. Weiter führen 5 Routen von «Schweiz mobil» hier durch. Die Route via Geltenwilenstrasse – Oberstrasse ist für die gesamte Dauer der Bauzeit aufgrund der Höhendifferenz und der Sicherheit nicht zumutbar.

Die Wattbachstrasse ist während der ganzen Bauzeit geöffnet zu halten.

Begründung: Die Offenhaltung ist so zu gestalten, dass auch Wildtiere die Verbindung weiterhin finden.

Die Zylipasserelle ist nicht Teil des Projekts. Ihr Bau darf jedoch nicht verunmöglicht oder erheblich erschwert bzw. verteuert werden, indem z.B. wegen der unterirdischen Bauten Abstützungen oder Aufgänge nicht an idealer Lage erstellt werden können.



Begründung: Die Zylipasserelle ist im Richtplan als wichtige Vernetzung der Quartiere eingetragen. Sie dient ebenfalls als Zugang zur AB-Haltestelle Güterbahnhof und ist auch eingetragen im Syntheseplan der Testplanung Güterbahnhof.

Der Knoten bei der St.Leonhard-Brücke ist so zu überarbeiten, dass der Velo- und Fussverkehr im Minimum gegenüber der heutigen Situation keine Verschlechterung erfährt. Diese beide Verkehrsarten sind zu trennen. Es sind gleiche oder kürzere Wartezeiten an den Lichtsignalanlagen auszuweisen und die Wartezeiten sind so zu gestalten, dass sich Velofahrende und Zufussgehende gegenseitig nicht behindern. Minimale Wegbreiten sind sowohl auf Fusswegen bzw. Trottoirs, als auch auf Velospuren einzuhalten.

Begründung: Der Knoten bei der St.Leonhard-Brücke wird gemäss Plänen gegenüber der heute bereits unbefriedigenden Situation für den Fuss- und Veloverkehr noch schlechter und zeitraubender zu queren sein.



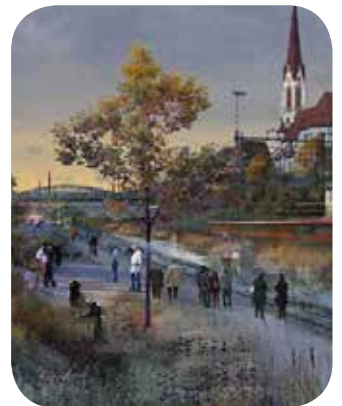
M11 – Strassenräume

Anstatt einer vierten Spur auf der Fahrbahn der Geltenwilenstrasse, ist eine Baumreihe vorzusehen.

Begründung: Mit der Verkehrsumlagerung von der Geltenwilenstrasse zum Liebeggtunnel sollte eher ein Rückbau, denn eine Verbreiterung der Geltenwilenstrasse in Betracht gezogen werden.

Die Ausgestaltung der Güterbahnhofstrasse als Aufenthaltstrasse mit einer beidseitigen Baumallee in der gesamten Länge ist in die Planung der Tunnels zu integrieren. Sie darf nicht durch zu geringe Überdeckung verunmöglicht werden.

Begründung: In der ganzen Argumentation der Befürworter und Projektverfasser des Zubringers Güterbahnhof wird mit der Begründung des Güterbahnhofs geworben. Im Syntheseplan im Schlussbericht zur Testplanung Güterbahnhof ist ebenfalls nicht wenig Bäume eingetragen.



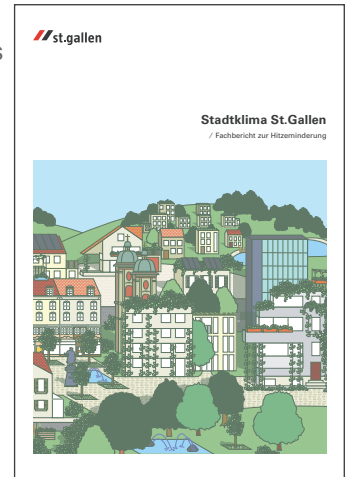
Erwähnte und versprochene flankierende Massnahmen, darunter die Umgestaltung und Begrünung von Teufener Strasse, Oberstrasse und das Zentrum des Quartiers Riethüsli sind mit dem Projekt verbindlich zu verknüpfen. Entsprechende Pläne sind vorzulegen, die Finanzierung zu sprechen.

- Fehlentwicklungen verhindern

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

Sämtliche Inseln, Schutzinseln, Kreiselinseln und Restflächen im Strassenraum des Projektperimeters sind zu begrünen. Wo es der Platz und die Sicht erlaubt, sind Bäume zu pflanzen.

Begründung: Gemäss städtischer Biodiversitätsstrategie, «Fachbericht Hitzeminderung» und der Baumstrategie ist eine Erhöhung bzw. der Erhalt des Baumvolumens zu erhöhen. Selbst an Kreuzungen sind biodiverse Grünflächen möglich, ohne die Verkehrssicherheit zu gefährden.



Es ist ein Plan vorzulegen, wie die Umgebung des Knotens St. Leonhard-Brücke zur Linderung dieses Hitzeinsel-Hotspots maximal begrünt werden kann. Möglichkeiten sind Bäume und Stauden in den Randbereichen, auf Trottoirs oder in privaten Vorgärten, Vertikalbegrünungen und Kletterpflanzen an Kandelabern und Gerüsten für Signalisationen, auch unter Einbezug von Gebäuden. In diesem Bereich könnte Pionierarbeit erbracht werden.

Begründung: Der Knoten bei der St. Leonhard-Brücke wird grosse und konzentrierte Asphaltflächen aufweisen. Im Sinn des Fachberichts Hitzeminderung der Stadt gilt es, hier Massnahmen zu ergreifen, welche zur Hitzeminderung beitragen. Zudem lindert Begrünung das triste Bild, was dieser Ort abgeben wird.



M12 – Grünes Ufer

Die Versiegelungsfläche im Güterbahnhof ist auf ein äusserstes Minimum zu reduzieren. Dabei ist Raum zu definieren für Ruderalflächen und Lebensraumvernetzungs Korridore.

Begründung: Die Aufwertung von Gleisfeldern und Begleitböschungen sind wichtige Elemente der Lebensraumvernetzung. Dem Güterbahnhof kommt dabei eine zentrale Bedeutung zu, bietet sich doch hier die Möglichkeit zur Schaffung von Ruderalflächen und der Gestaltung eines natürlich gestalteten Uferwegs entlang des Gleisflusses.



M13 – Innere Verdichtung

Die Ergebnisse der Testplanung Güterbahnhof, insbesondere der Synthesepan, sind detailliert in das generelle Projekt zu integrieren. Es sind detaillierte Grundrisse auf Ebene Untergeschoss zu erstellen, die nachweisen, dass die vorgeschlagene Überbauung machbar ist und dass trotzdem genügend Wurzelraum für die skizzierten Bäume, insbesondere für hochstämmige Bäume, bleibt. Die Umsetzung der guten Ideen der Testplanung und der in die gleiche Richtung zielende Gebietstransformation des Leitbilds Grünes Gallustal sind im generellen Projekt sicher zu stellen.

Begründung: Es gilt zu verhindern, dass nach Bauvollendung sich eine Realisierung der Ideen aus der Testplanung als unmöglich herausstellt.

Für das ca. 10'000 m² grosse Güterbahnhofareal sieht Grünes Gallustal eine Gebietstransformation vor. Die Kernzone soll von der Davidstrasse weiter bis ins Güterbahnhofareal gezogen werden. Die urbane Stadt kann so räumlich wachsen. Eine halboffene Bebauung mit unterschiedlichen Gebäudehöhen wäre ideal. Die Siedlung kann städtischen Baumustern folgen und dennoch räumliche Durchlässigkeit bis zur Oberstrasse sicherstellen.

Der grüne Raum entlang der Gleise bringt Natur und räumliche Grosszügigkeit an urbanster Lage.



M14 – Effiziente Achse

Es ist zwingend ein allumfassendes Verkehrsmodell zu erstellen, welches die Mobilitätsstrategie 2040 der Stadt sowie das Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung berücksichtigt. Dabei gilt es auch, die bis 2040 mögliche Infrastrukturausbauten für den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr einzubeziehen.

Begründung: 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 ÖV werden nicht berücksichtigt.

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



(Visualisierungen:
GSI Architekten)

- Fehlentwicklungen verhindern