



Tiefbauamt

Kantonsstrasse **Nr. 04, 12.1**
 RMS-Kilometer -
 Gemeinde **St.Gallen, Teufen AR**
 Bauobjekt **Zubringer Güterbahnhof Region**
 Plan, Massstab **Mitwirkungsbericht**

Projektverfasser Tiefbauamt Kanton St.Gallen Strassen- und Kunstbauten Kunstbauten Lämmli Brunnenstrasse 54 9001 St.Gallen T 058 229 30 57 www.tiefbau.sg.ch	Genehmigungsvermerke	vom TBA freigegeben	
Plan Projekt B01.1.004.025.051 Mn/FGS FinV	Ausfertigung für	Format A4	
Vorstudie	Entwurf	Gezeichnet	Geprüft Datum
Vorprojekt	20.09.2024		
Bauprojekt			
Genehmigungs-/Auflageprojekt			
Ausschreibung			
Ausführungsprojekt			
Dok. des ausgeführten Werks			



Inhalt

Glossar	3
1 Zusammenfassung	4
2 Einleitung	5
2.1 Ausgangslage	5
2.2 Das Gesamtprojekt	5
2.3 Das Projekt Zubringer Güterbahnhof	6
2.4 Organisation	8
3 Mitwirkung	9
3.1 Zweck und Durchführung	9
3.2 Eingegangene Stellungnahmen	9
3.3 Mitwirkende	9
4 Ergebnisse	10
4.1 Die am häufigsten angesprochenen Themen	11
4.2 Weiteres Vorgehen	17
4.3 Detaillierte Auswertung der Rückmeldungen	17



Glossar

Abkürzung

ASTRA
BAK
BGK
ENHK-Gutachten

FlaMa
FVV
LBP
LV
UplaNS
UVB
UVP
ZGB

Erklärung

Bundesamt für Strassen
Bundesamt für Kultur
Betriebs- und Gestaltungskonzept
Gutachten der Eidgenössischen Natur- und
Heimatschutzkommission
Flankierende Massnahmen
Fuss- und Velo Verkehr
Landschaftspflegerische Begleitplanung
Langsamverkehr
Unterhaltsplanung
Umweltverträglichkeitsbericht
Umweltverträglichkeitsprüfung
Zubringer Güterbahnhof



1 Zusammenfassung

Der Zubringer Güterbahnhof soll eine neue unterirdische Verbindung zwischen der Autobahn, dem Güterbahnhof und der Liebegg schaffen. So kommt die Bevölkerung auch in Zukunft sicher und rasch ans Ziel und die städtischen Quartiere werden vom Verkehr entlastet.

Zum Tunnel Liebegg und den Anschlüssen an die Stadt konnte die Bevölkerung im Rahmen eines Mitwirkungsverfahrens vom 16. November 2023 bis 12. Januar 2024 Stellung nehmen. Über 220 Personen und Organisationen nutzten diese Möglichkeit und reichten insgesamt 1'858 Rückmeldungen ein.

Vielfältige Rückmeldungen, Zustimmung und Kritik

Die Inhalte der Eingaben waren vielfältig. Die Mitwirkenden äusserten sich zum Beispiel zum öffentlichen Verkehr, Bauablauf, Landerwerb wie auch zur Umwelt. Besonders häufig platzierten Mitwirkende Bedenken und Wünsche für den Fuss- und Veloverkehr. Zum Beispiel sollen mehr Flächen für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende geschaffen werden. Auch die Auswirkungen auf die Umwelt beschäftigten die Mitwirkenden. Sie wünschen sich, dass Umwelteinflüsse und Immissionen während der Bauphase auf ein Minimum reduziert werden. Ebenso wurden die geplante Verbreiterung der St. Leonhardbrücke und der Abriss von Gebäuden auf dem Güterbahnhofareal kritisch hinterfragt.

Ein Teil der Mitwirkenden äusserte sich nur allgemein zum Projekt. Dabei reichen die Eingaben von sehr grosser Unterstützung bis hin zur vollständigen Ablehnung des Vorhabens. Befürworterinnen und Befürworter betonen die Wichtigkeit des Vorhabens für Stadt, Kanton und Region. Kritikerinnen und Kritiker sprechen sich für einen vollständigen oder teilweisen Verzicht auf das Projekt aus. Sie befürchten Beeinträchtigungen von Natur, Landschaft und Ortsbild.

Nächste Schritte und Ausblick

Der Mitwirkungsbericht dokumentiert die eingegangenen Stellungnahmen sowie die dazugehörigen Antworten. Der Bericht erläutert, ob und in welcher Form die Anregungen berücksichtigt oder weiterbearbeitet werden können. Während die meisten Rückmeldungen direkt beantwortet wurden, bedürfen einige weiterer Abklärungen.

Das Vorhaben wird nun weiterbearbeitet, damit voraussichtlich im Sommer 2025 die Vernehmlassung in der Stadt St.Gallen und der Gemeinde Teufen stattfinden kann.

Die Kantone St.Gallen und Appenzell Ausserrhoden sowie die Stadt St.Gallen und die Gemeinde Teufen bedanken sich bei allen Mitwirkenden für die eingereichten Beiträge und das gezeigte Engagement, das die Bedeutung des Projekts Zubringer Güterbahnhof für die Region St.Gallen unterstreicht.



2 Einleitung

2.1 Ausgangslage

Stadt und Region St.Gallen wollen sich entwickeln. Dafür braucht es zukunftsfähige Verkehrswege. Die Bevölkerung ist heute mobiler denn je. Täglich bewegt sie sich mit dem Auto, Bus, Zug, Velo oder zu Fuss von A nach B. Trotz zunehmendem Verkehr sollen die Menschen auch in Zukunft sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. Gleichzeitig sollen die Quartiere vom Verkehr entlastet und der Raum neu genutzt werden. Diese Ziele verfolgen der Bund, die Kantone St.Gallen und Appenzell Ausserrhoden, die Stadt St.Gallen und die Gemeinde Teufen mit dem Projekt Zubringer Güterbahnhof.

Die Kantone St.Gallen und Appenzell Ausserrhoden, die Stadt St.Gallen und die Gemeinde Teufen haben das Vorprojekt für den Tunnel Liebegg und die Anschlüsse an die Stadt erarbeitet. Zu diesen Projektteilen konnten Interessierte im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens vom 16. November 2023 bis 12. Januar 2024 mitwirken.

2.2 Das Gesamtprojekt

Der Zubringer Güterbahnhof ist ein Teilprojekt des Gesamtprojekts Engpassbeseitigung St.Gallen. Das Bundesamt für Strassen ASTRA führt das Gesamtprojekt. Es setzt sich aus drei Teilprojekten zusammen:

1. Dritte Röhre Rosenbergunnel (Zuständigkeit ASTRA)
2. Zubringer Güterbahnhof (Zuständigkeit ASTRA und Region)
3. Unterhaltsplanung UPlaNNS zwischen Moosmüli und Neudorf (Zuständigkeit ASTRA)

Dritte Röhre Rosenbergunnel

Heute stehen am Rosenberg zwei Tunnelröhren mit insgesamt vier Fahrspuren zur Verfügung. Diese beiden 1987 eröffneten Röhren müssen ab ca. 2037 nacheinander umfassend saniert werden. Diejenige Röhre, die gerade saniert wird, muss während dieser Arbeiten komplett für den Verkehr gesperrt werden. Da die jeweils verbleibende Röhre in dieser Zeit nicht den gesamten Verkehr aufnehmen könnte, muss für die Sanierung der bestehenden Röhren zuerst eine neue dritte Röhre gebaut werden.

Nach dem Bau der dritten Röhre kann die Sanierung schrittweise ausgeführt werden: Während die bestehenden Tunnels nacheinander saniert werden, fließt der Verkehr durch den verbleibenden Tunnel und den neuen Tunnel. Nach Fertigstellung der Sanierungsmassnahmen und mit der Inbetriebnahme des Zubringers Güterbahnhof kann die 3. Röhre für die Engpassbeseitigung genutzt werden.

Unterhaltsplanung UPlaNNS

Der Abschnitt ehemaliger Rastplatz Moosmüli bis St.Gallen-Neudorf wird so instandgesetzt, dass er für die nächsten 15 bis 20 Jahre weiter betrieben werden kann.

Die Sanierung der beiden bestehenden Tunnelröhren Rosenberg, der Kunstbauten, des Trassees sowie der Betriebs- und Sicherheitsanlagen zwischen St.Gallen-St.Fiden und St.Gallen-Neudorf sind zentrale Bestandteile dieses Teilprojekts.

Für die Planung und Umsetzung der dritten Röhre und der Unterhaltsplanung ist das Bundesamt für Strassen ASTRA zuständig.

2.3 Das Projekt Zubringer Güterbahnhof

In der Stadt St.Gallen gibt es vier Autobahnanschlüsse. Warum braucht St.Gallen einen weiteren Anschluss?

Autobahnen funktionieren wie eine Art «Drainage». Sie nehmen den Verkehr der Stadt auf und leiten ihn weiter. Sie entlasten damit das nachgelagerte Strassennetz. Mit der dritten Röhre Rosenberg wird diese wichtige Funktion auch in Zukunft sichergestellt. Der Zubringer Güterbahnhof schafft eine unterirdische Verbindung zwischen der Stadt, der Region und der Autobahn. Damit entlastet der neue Anschluss nicht nur das städtische Verkehrsnetz, sondern auch die vom Durchgangsverkehr besonders betroffenen Quartiere entlang der Teufener Strasse sowie der Geltenwilen- und Oberstrasse.

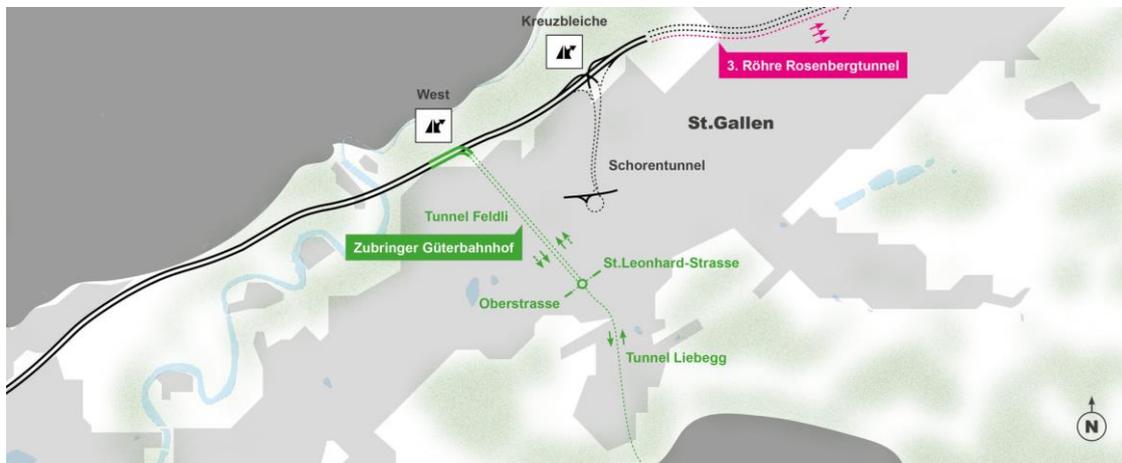


Abbildung 1: Projektbestandteile Zubringer Güterbahnhof

Der Zubringer Güterbahnhof setzt sich aus dem Tunnel Feldli, einem unterirdischen Kreisell, dem Tunnel Liebegg und den Anschlüssen an die Stadt zusammen.

Der neue Anschluss führt Richtung Zürich. Ein Anschluss Richtung St.Margrethen ist nicht vorgesehen. Das Verkehrsaufkommen aus und in Richtung St.Margrethen ist wesentlich geringer als Richtung Zürich. Ein Anschluss in Richtung St.Margrethen wäre zudem technisch nur sehr aufwendig realisierbar. Wer Richtung St.Margrethen fahren will, nutzt weiterhin die Einfahrt Kreuzbleiche.

Für die Planung des Tunnels Feldli und des unterirdischen Kreisells ist das Bundesamt für Strassen ASTRA zuständig. Die weiteren Projektteile des Zubringers Güterbahnhof – die

Anschlüsse an das städtische Netz und der Tunnel Liebegg – sind in der Zuständigkeit der Region, wobei der Kantons St.Gallen die Projektleitung übernimmt. Sie werden in enger Zusammenarbeit mit dem ASTRA sowie mit dem Kanton Appenzell Ausserrhoden, der Stadt St.Gallen und der Gemeinde Teufen geplant.



Abbildung 2: Übersicht Teilprojekt Zubringer Güterbahnhof Region (in Rot)



2.4 Organisation

Bauherrschaft

Region, vertreten durch:

Kanton St.Gallen

Bau- und Umweltdepartement

Tiefbauamt

Lämmli Brunnenstrasse 54

9001 St.Gallen

Projektverfasser/in

Ingenieurgesellschaft "IG WABS"

(Wälli AG Ingenieure, Amberg Engineering AG, B+S AG)

c/o Amberg Engineering AG, Rheinstrasse 4, 7320 Sargans

Verkehrsplanung

F. Preisig AG, Schreinerstrasse 1, 9000 St.Gallen

Umwelt

CSD Ingenieure AG, Fidesstrasse 6, 9006 St.Gallen



3 Mitwirkung

3.1 Zweck und Durchführung

Die Region als Bauherrin möchte die Bevölkerung über das geplante Strassenprojekt informieren und Gelegenheit zur Mitwirkung bieten. Zur Region gehören die Kantone St.Gallen und Appenzell Ausserrhoden, die Stadt St.Gallen und die Gemeinde Teufen. Mit der Mitwirkung sollen sowohl Direktbetroffene als auch die Öffentlichkeit in den Planungsprozess einbezogen werden, um deren Anregungen zu berücksichtigen und die Akzeptanz zu erhöhen.

Das Mitwirkungsverfahren zum Projekt «Kantonsstrasse Nr. 4, St.Gallen: Zubringer Güterbahnhof Region, Genehmigungsprojekt Bau - B01.1.004.025.051» wurde vom 16. November 2023 bis 12. Januar 2024 durchgeführt. Der Öffentlichkeit standen während der Mitwirkung die Dokumente Stand Vorprojekt digital zur Verfügung. Zum Start des Mitwirkungsverfahrens fand jeweils eine öffentliche Informationsveranstaltung in der Stadt St.Gallen und in Teufen statt. An den Veranstaltungen informierten die Beteiligten über das Projekt und die Mitwirkung.

3.2 Eingegangene Stellungnahmen

Insgesamt nahmen 221 Mitwirkende teil und verfassten Rückmeldungen oder schlossen sich bestehenden Stellungnahmen und damit den entsprechenden Rückmeldungen an. Es wurden 1'858 Rückmeldungen eingereicht bzw. unterstützt. 86 Mitwirkende haben eine individuelle Stellungnahme, die aus einer oder mehreren Rückmeldungen besteht, eingereicht. Die Beantwortung der einzelnen Rückmeldungen erfolgt im Kapitel 4.3. Da sich mehrere Mitwirkende der gleichen Stellungnahme und den entsprechenden Rückmeldungen anschliessen konnten, entspricht die Anzahl der individuellen Rückmeldungen im Kapitel 4.3 deutlich weniger als 1'858 Rückmeldungen.

3.3 Mitwirkende

Die individuellen Stellungnahmen verteilen sich wie folgt auf die mitwirkenden Organisationen und Gruppen. Betreffend Zusammensetzung der Zahlen beachten Sie bitte auch 3.2:

Privatpersonen/Organisationen/Gruppen	Anzahl Stellungnahmen
Privatpersonen	48 Stellungnahmen
Organisationen (inkl. Politische Parteien)	34 Stellungnahmen
Unternehmen	4 Stellungnahmen
Total	86 Stellungnahmen

Tabelle 1: Verteilung Eingaben



4 Ergebnisse

In den folgenden Unterkapiteln wurden die Eingaben zusammengefasst und ausgewertet. Die einzelnen Rückmeldungen können dem Kapitel 4.3 entnommen werden.

Ein grosser Anteil der Rückmeldungen bezieht sich auf «allgemeine Themen» (zum Beispiel Zustimmung, Ablehnung, Verkehrsmodell, Landerwerb, flankierende Massnahmen FlaMa, Betriebs- und Gestaltungskonzepte). Weitere wesentliche Punkte betreffen Anträge zu «technischen Themen» (z. B. Bauablauf, Beweisaufnahme und Schadenerledigung), «Fuss- und Veloverkehr» und «öffentlicher Verkehr» sowie zur «Umweltverträglichkeit».

Die zahlreichen Rückmeldungen, die eine generelle Zustimmung zum Projekt «Zubringer Güterbahnhof Region» ausdrücken, hat die Region dankend zur Kenntnis genommen und werden im Kapitel 4.1 nicht weiter kommentiert. Auf die anderen oben genannten Hauptthemen wird im nachfolgenden Kapitel 4.1. zusammenfassend eingegangen.

Die eingegangenen Rückmeldungen wurden unverändert in Kapitel 4.3 des Mitwirkungsberichts übernommen.

Das Tiefbauamt und die beteiligten Planungsbüros haben die Rückmeldungen geprüft. Der vorliegende Mitwirkungsbericht informiert darüber, ob und wie die Rückmeldungen berücksichtigt wurden. Die meisten Rückmeldungen werden direkt beantwortet, für einige sind zusätzliche Abklärungen nötig.

Der Mitwirkungsbericht wird am 20. September 2024 auf der [Webseite](#) des Tiefbauamtes Kanton St.Gallen unter Mitwirkung und auf der Projektwebsite zubringer-gueterbahnhof.ch veröffentlicht.



4.1 Die am häufigsten angesprochenen Themen

4.1.1 Verzicht auf das Projekt Zubringer Güterbahnhof Region

Rückmeldungen

In einem Teil der Rückmeldungen wird aus unterschiedlichen Gründen beantragt, auf wesentliche Teile des Projekts (z.B. Anschlüsse an die Stadt) oder sogar auf das Gesamtprojekt Zubringer Güterbahnhof zu verzichten. Als Gründe werden unter anderem folgende aufgeführt:

- Beeinträchtigung von Natur, Landschaft und Ortsbild werden befürchtet.
- Massnahmen in den Bereichen Verkehrsmanagement, Modal-Split, Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr sollen alternativ zum Projekt umgesetzt werden.
- Ein Halbanschluss ohne Anschluss Richtung St.Margrethen wird als nicht zweckmässig angesehen. Gefordert wird ein Vollanschluss mit Verzicht auf die städtischen Anschlüsse.

Antwort

Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen.

80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenberggtunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.

Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.

Der Bedarf und die Linienführung des Zubringers Güterbahnhof inklusive der Anschlüsse an die Stadt wurden im Rahmen diverser Studien untersucht, ausgewiesen und bewertet. Dazu gehört auch die Prüfung von Alternativen wie zum Beispiel eine Verbesserung allein durch ein grossräumiges Verkehrsmanagement. Wichtig zu wissen: Bereits heute wird der Verkehr in der Stadt St.Gallen intelligent gesteuert und wo möglich werden Busse bevorzugt. Solche Massnahmen bringen aber auf lange Sicht nicht die notwendige



Entlastung. Der geplante Pfortner in der Liebegg wird zwar einen wichtigen Beitrag zum Verkehrsmanagement leisten. Aber zusätzlich zum Verkehrsmanagement braucht es längerfristig bauliche Massnahmen wie zum Beispiel den Zubringer Güterbahnhof mit dem Tunnel Liebegg.

Zum Pfortner Liebegg: Der geplante Pfortner Liebegg ist Teil des Verkehrsmanagements in der Stadt St.Gallen. Mit dem Pfortner wird der Stau – meist zu Stosszeiten – ausserhalb des Siedlungsgebiets gelegt. Der Kanton Appenzell Ausserrhoden hat das Projekt bereits aufgelegt. Über die Einsprachen wurde entschieden. Ein Entscheid wurde mit Beschwerde ans Obergericht weitergezogen. Das Urteil des Gerichts ist ausstehend.

Zum Gesamtprojekt gehören zu realisierende flankierende Massnahmen wie zum Beispiel das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Teufener Strasse und Oberstrasse. Diese Massnahmen werden nach der Realisierung des Zubringers Güterbahnhof umgesetzt.

Fazit

Das Projekt Zubringer Güterbahnhof Region ist ein integraler Bestandteil der vom Bund geplanten Engpassbeseitigung St.Gallen. Die Dringlichkeit des Projekts hat auch der Kantonsrat unterstrichen, wie im Beschluss zum 18. Strassenbauprogramm für die Jahre 2024 bis 2028 festgehalten (Kantonsratsbeschluss 36.23.02, Ziff. 1 Abs. 3). Ausserdem ist die Engpassbeseitigung St.Gallen ein Bestandteil des Mobilitätskonzepts der Stadt St.Gallen und somit Teil der strategischen Grundlage der städtischen Verkehrsplanung. Daher kann auf die Weiterverfolgung des Projekts bis zur abschliessenden Volksabstimmung nicht verzichtet werden.

4.1.2 Allgemeine und technische Rückmeldungen

Rückmeldungen

Wesentliche Forderungen aus den allgemeinen und technischen Rückmeldungen waren der Verzicht auf die Verbreiterung der St.Leonhardbrücke und die Abbrüche der Gebäude im Güterbahnhofareal. Zudem wurde beantragt, die Installationsflächen zu minimieren und die Thematik der Beweisaufnahme vor Start der baulichen Massnahmen mit der Schadenerledigung aufzuzeigen. Eine weitere häufig genannte Forderung ist, die flankierenden Massnahmen bzw. Betriebs- und Gestaltungskonzepte BGK frühzeitig zu planen und in den Projektplänen des Zubringers Güterbahnhof abzubilden. Teilweise wird auch eine vorgezogene Umsetzung gefordert. Besonders oft wurde in diesem Zusammenhang die Forderung nach Tempo 30 auf allen Strassen der Stadt genannt.

Antwort

Die Verbreiterung der St.Leonhardbrücke ist notwendig, um den vierarmigen Knoten effizient zu nutzen und den Verkehr abzuwickeln. Ohne diese Verbreiterung wäre die Kapazität der Fahrspuren in Richtung Kreuzbleiche ungenügend. Während den Spitzenstunden käme es zu erheblichen Verkehrsbehinderungen – auch der öffentliche Verkehr würde beeinträchtigt. Daher ist die Verbreiterung der St.Leonhardbrücke eine zwingende flankierende Massnahme.



Um den Anschluss St. Leonhardstrasse mit möglichst geringen Eingriffen in die Siedlungsfläche realisieren zu können, wurde für das Güterbahnhofareal eine Testplanung durchgeführt. Deren Ergebnisse sind in die Planung des Projekts Zubringer Güterbahnhof eingeflossen. Dennoch wird der Anschluss nicht ohne den Abbruch einzelner Gebäude oder Gebäudeteile möglich sein. Wo immer möglich, werden Gebäude erhalten - vor allem, wenn ein Gebäude nicht direkt vom Bau betroffen ist, sondern in einer Installationsfläche liegt. Wie bei allen Baumassnahmen werden auch die Installationsflächen und die Gebäudeabbrüche in den weiteren Projektphasen überprüft und nötigenfalls verbessert.

Vorbehalte aus der Bevölkerung gegenüber grossen Installationsflächen sind verständlich. Dennoch sind genügend grosse Installationsflächen entscheidend für einen reibungslosen Bauablauf, den Warenumschat und notwendige Zwischendeponien. Um die Grösse der Installationsflächen möglichst gering zu halten und deren Nutzung zu verbessern, wird die Planung im Bereich Güterbahnhof mit dem ASTRA koordiniert.

Auch die Bedenken bezüglich möglicher Gebäudeschäden durch die Bautätigkeit sind nachvollziehbar. Grundsätzlich wird in der Projektierung darauf geachtet, dass möglichst emissions- und erschütterungsarme Bauarbeiten gewählt werden. Die Bauunternehmen erhalten entsprechende Vorgaben. Dennoch kann nicht komplett ausgeschlossen werden, dass es in einzelnen Fällen zu Schäden kommt. Deshalb werden sämtliche Überwachungsmaßnahmen und Beweisaufnahmen im Zusammenhang mit dem Projekt in den nächsten Projektphasen entwickelt und festgelegt. Die erforderlichen Beweisaufnahmen werden vor Baubeginn erhoben. So können allfällige Schadensursachen während oder nach der Bauzeit festgestellt und behoben oder entschädigt werden.

Ein Projekt in der Grössenordnung des Zubringers Güterbahnhof hat Auswirkungen auf das weitere Strassennetz und die Siedlung. Deshalb werden neben dem Projekt weitere Massnahmen umgesetzt, sogenannte flankierende Massnahmen. Dazu gehört zum Beispiel das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Teufener Strasse und Oberstrasse. Die flankierenden Massnahmen werden auf das Hauptprojekt abgestimmt. Die Planung erfolgt aber individuell in einem separaten Projekt. Deshalb finden sich die flankierenden Massnahmen nicht in den vorliegenden Dokumenten.

Grundsätzliche Informationen zu Tempo 30 in der Stadt St. Gallen: Gemäss einer Motion des Kantonsrates soll Tempo 30 auf Kantonsstrassen generell nur in Ausnahmefällen signalisiert werden dürfen. Bis zur Umsetzung dieser Motion gilt kantonsweit und somit auch für die Stadt St. Gallen eine Übergangsregelung: Das Tiefbauamt beurteilt jedes Gesuch für die Einführung von Tempo 30 individuell. Nur wenn ein Gutachten untermauert, dass die Temporeduktion die einzig mögliche Massnahme zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit ist, wird das Tiefbauamt im Ausnahmefall Tempo 30 auf einer Kantonsstrasse zulassen. Die Einführung von Tempo-30-Strassenabschnitten aus Lärmschutzgründen ist derzeit nicht bewilligungsfähig. Die Stadt St. Gallen wird auf Gemeindestrassen Tempo 30 einführen.

Aus heutiger Sicht ist die Einführung von Tempo 30 also erst möglich, wenn die Strasse zur Gemeindestrasse wird. Dies soll nach der Realisierung der Engpassbeseitigung geschehen. Die Einführung von Tempo 30 auf der Teufener Strasse würde aktuell an der Anzahl Fahrzeuge nichts ändern. Tempo 30 würde zwar den Lärm reduzieren, die grosse



Anzahl Fahrzeuge pro Tag würde mit Tempo 30 trotzdem bestehen bleiben. Damit sich die Quartiere (Teufener Strasse und Oberstrasse) entwickeln können, muss die Verkehrsmenge reduziert werden. Das geht nur mit dem Zubringer.

Fazit

Für das Projekt Zubringer Güterbahnhof werden die zwingend erforderlichen flankierenden Massnahmen (zum Beispiel Verbreiterung St.Leonhardbrücke) mit dem Gesamtprojekt umgesetzt. Einige flankierende Massnahmen setzen voraus, dass der Zubringer realisiert wird, bevor diese umgesetzt werden können (zum Beispiel Umgestaltung der Teufener Strasse). Wo möglich und nötig, werden diese Projekte mit dem Zubringer Güterbahnhof koordiniert geplant. Die Planung und Umsetzung dieser Massnahmen liegt in der Verantwortung der Stadt St.Gallen, während die Mitfinanzierung durch das Projekt Engpassbeseitigung bzw. den Zubringer Güterbahnhof Region gesichert ist.

Die Projektteile Zubringer Güterbahnhof des ASTRA (Tunnel Feldli inkl. Kreisel) und der Region (Anschlüsse St.Leonhard-Strasse, Oberstrasse und Liebegg) werden sowohl planerisch als auch im Bauablauf koordiniert projektiert. Soweit möglich, werden sämtliche Synergien ausgeschöpft und alle Abläufe auf die beiden Projektteile abgestimmt. Als Ziel gilt die Minimierung sämtlicher Installations-, Zwischendeponieflächen und Transporte. In den nachfolgenden Projektphasen werden weitere Verbesserungen geprüft.

4.1.3 Fuss- und Veloverkehr und öffentlicher Verkehr

Rückmeldungen

Es gab eine grosse Anzahl an Rückmeldungen zum Thema Fuss- und Veloverkehr. Viele äusserten den Wunsch, gemeinsame Flächen für den Fuss- und Veloverkehr zu vermeiden. Zudem wird gefordert, auf die Personenunterführung beim Anschluss St.Leonhardstrasse und die Velounterführung Liebegg zu verzichten. Mehrere Rückmeldungen bemängeln, dass die städtischen Veloverbindungen nicht ausreichend berücksichtigt wurden und im Projekt mitgeplant werden sollen. Konkret angesprochen wurden auch die zukünftige Zyli-Passerelle und die Fuss- und Veloverkehr-Verbindung Ruckhalde. Weitere Rückmeldungen beziehen sich auf die Verkehrssicherheit, insbesondere im Bereich Knoten Oberstrasse und der Erschliessung des Logistikzentrums der Post.

Antwort

Das übergeordnete Fussgänger- und Velonetz stimmt der Kanton mit der Stadt und der Region ab. Falls sinnvoll, wird das übergeordnete Fussgänger- und Velonetz in der weiteren Projektphase aufgezeigt. Im aktuellen Projekt werden alle Fuss- und Veloverkehrsinfrastrukturen berücksichtigt, die durch das Bauprojekt tangiert werden – sei es im Endzustand oder während der Bauarbeiten. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof und die städtische Planung der Velovorzugsrouten (z.B. Veloroute Riethüsli-Innenstadt und Riethüsli-Lustmühle, Zylipasserelle als West-Ost-Verbindung und integralem Bestandteil der Testplanung für die Gebietsentwicklung Güterbahnhof, usw.) werden aufeinander abgestimmt. Im gesamten Projekt hat die Verkehrssicherheit höchste



Priorität. Die Führung des Veloverkehrs in einen einspurigen Kreislauf entspricht den Normen und ist gemischt mit anderen Fahrzeugen vertretbar.

Die Erschliessung des Post-Logistikzentrums wurde parallel zur Mitwirkung der Engpassbeseitigung geplant. Die dortige Veloverbindung wurde mit der Stadt St.Gallen koordiniert. Die Führung des Veloverkehrs in einem einspurigen Kreisverkehr entspricht den Normen und ist im Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) vertretbar. Im städtischen Gebiet sind die Platzverhältnisse begrenzt. Deshalb ist es nicht überall möglich, separate Spuren für den Fussverkehr, Velos sowie weitere Fahrzeuge zu führen. Die Mischverkehrsflächen werden in der weiteren Planung und Projektierung nochmals überprüft.

Fazit

Die Planung und Umsetzung der Fuss- und Veloverkehr-Verbindungen auf städtischem Gebiet liegt in der Verantwortung der Stadt St.Gallen. Auf dem Gebiet der Gemeinde Teufen ist der Kanton Appenzell Ausserrhoden zuständig. Wo immer möglich, berücksichtigt das Projekt Zubringer Güterbahnhof deren aktuelle Planung und stellt die unmittelbar tangierten Bereiche dar. In den nachfolgenden Projektphasen werden zudem auch die bauzeitlichen Verkehrsführungen optimiert und detailliert aufgezeigt.

4.1.4 Umweltverträglichkeit

Rückmeldungen

Es wurden umfangreiche Rückmeldungen zur Umweltverträglichkeit des Projekts gemacht. Neben Hinweisen zum Ersatz der Seglernistplätze und der Sicherstellung des Wildtierkorridors im Bereich Liebegg stellten die Mitwirkenden auch grundsätzliche Fragen zu den Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt. Viele Rückmeldungen fordern eine Minimierung der Umwelteinflüsse sowie der Immissionen (Lärm, Licht, Luft) während des Baus und des Betriebs des Zubringers Güterbahnhof. Zudem werden mit Bezug auf die städtische Biodiversitätsstrategie entsprechende Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen gefordert. Auch gingen Anträge zur städtebaulichen Verträglichkeit und zum Schutz des Ortsbildes ein.

Antwort

Umweltverträglichkeitsprüfung

Bei Infrastrukturprojekten dieser Grössenordnung wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Dabei untersuchen und beurteilen die Beteiligten die Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) festgehalten. Der Bericht enthält Massnahmen, die in der weiteren Projektierung geprüft und umgesetzt.

Die UVP wird stufengerecht erarbeitet und wurde auf Grundlage des erweiterten Vorprojekts in der UVB-Voruntersuchung auch den zuständigen Kantons- und Bundesämtern zur Stellungnahme vorgelegt. Die Stellungnahme der Ämter wird nun im Rahmen der UVB-Hauptuntersuchung im Projekt eingearbeitet. Dabei werden auch die im



Projekt erforderlichen Massnahmen für die Bau- und Betriebsphase definiert (zum Beispiel Rodungsersatz, ökologische Ersatzmassnahmen, usw.). Der Umweltverträglichkeitsbericht ist ein integraler Bestandteil des erweiterten Vorprojekts und wird mit dem Projekt zur Auflage gebracht.

Ökologische Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen

Greift ein Bauprojekt in die Natur ein, muss dieser Eingriff kompensiert werden. Deshalb werden mit dem Projekt Zubringer Güterbahnhof ökologische Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen umgesetzt. Die Massnahmen werden zusammen mit Fachpersonen aus den Bereichen Natur- und Landschaftsschutz der Kantone St.Gallen und Appenzell-Ausserrhoden erarbeitet. Im Umweltverträglichkeitsbericht werden die Massnahmen ausgewiesen. Bei der Einfahrt Liebegg müssen zum Beispiel Bäume gefällt werden. Alle gefällten Bäume werden in derselben Gegend durch neue Bäume ersetzt. Fruchtfolgefleichen sind nicht betroffen. Im Bereich Wattbach tangiert das Projekt den überregionalen Wildtierkorridor «Gaiserwald» (AR-01_SG-20). Zusammen mit der Wildhut der Kantone St.Gallen und Appenzell-Ausserrhoden werden geeignete Massnahmen getroffen, damit dieser Wildtierkorridor für die Zukunft gesichert ist. Dazu ist eine Koordination zwischen dem Kanton Appenzell Ausserrhoden, den Appenzeller Bahnen sowie den geplanten Fuss- und Velo-Verbindungen zwischen Riethüsli und Teufen nötig. Diese Koordination erfolgt mit dem Umweltverträglichkeitsbericht.

Ökologische Aufwertungen

Im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung wird ebenfalls eine Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP) erstellt. Darin werden auch ökologische Aufwertungen im Perimeter des Zubringer Güterbahnhof dargestellt. Die LBP nimmt Rücksicht auf die Ziele und Massnahmen der städtischen Biodiversitätsstrategie und wird diese soweit möglich berücksichtigen. Eine Koordination mit der Stadtplanung und mit Stadtgrün wird erfolgen. Die LBP enthält ebenfalls mögliche Gestaltungen und Begrünungen im Zusammenhang mit den oberirdischen Bauteilen (Tagbautunnel, Stützmauern, usw.).

Ortsbild- und Denkmalschutz

Die Verträglichkeit bezüglich Ortsbild- und Denkmalschutz ist Gegenstand aktueller Prüfungen und Untersuchungen mit der kantonalen Denkmalpflege und dem Bundesamt für Kultur (BAK). Auf Anraten des BAK wird zusätzlich ein Gutachten bei der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) eingeholt. In der Interessenabwägung wird das Gutachten berücksichtigt.

Fazit

Die Region wird ein umweltverträgliches Projekt erarbeiten, das die gesetzlichen Bestimmungen zum Schutz der Umwelt einhält. Über die Umweltverträglichkeit sowie die Einhaltung der umweltrechtlichen Bestimmungen des Projekts Zubringer Güterbahnhof wird im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung entschieden. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist Teil der Projektgenehmigung.



4.2 Weiteres Vorgehen

Die Projektpartner Kanton St.Gallen, Kanton Appenzell Ausserrhoden, die Stadt St.Gallen und die Gemeinde Teufen bedanken sich bei allen Mitwirkenden für die Beteiligung am Mitwirkungsprozess und die Stellungnahmen. Die detaillierte Auswertung der Eingaben ist im Kapitel 4.3 wiedergegeben. Aufgrund des verbindlichen Auftrags durch den Kantonsrat kann auf die Weiterverfolgung des Projekts Zubringer Güterbahnhof nicht verzichtet werden.

Basierend auf den Mitwirkungsergebnissen wird die Projektierung vorangetrieben. In einem nächsten Schritt werden die Grundlagen für ein Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) geschaffen. Ebenso prüfen die Beteiligten umweltrelevante Einflüsse und passen das Projekt wo möglich und sinnvoll an.

Die Beteiligten streben an, das erweiterte Vorprojekts im 1. Quartal 2025 fertigzustellen. Die Vernehmlassung in den betroffenen Gemeinden ist im Sommer 2025 vorgesehen.

4.3 Detaillierte Auswertung der Rückmeldungen

Die detaillierte Auswertung der Rückmeldungen finden sich auf den nachfolgenden Seiten in Tabellenform. Geben Sie in der Suchfunktion dieses PDFs die entsprechende ID-Nummer ein, um eine bestimmte Rückmeldung und Antwort einfacher zu finden.

ID	Antrag / Bemerkung	Begründung	Antwort	Weiterbearbeitung		
				Teilweise	Ja	Nein
80398	- Gemeinsame Flächen für Fuss- und Veloverkehr sind aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Bewegungsmuster zu vermeiden. - Fussgängerstreifen sind nach Möglichkeit auf gerader Strecke und rechtwinklig zum Fahrbahnrand anzuordnen.	Auf gemeinsamen Verkehrsflächen sind Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Behinderung am stärksten gefährdet. Die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Personen, die zu Fuss unterwegs sind und Velofahrenden kann bis ca. 40 km/h betragen. Hohe Fahrgeschwindigkeiten sind aufgrund der stetig wachsenden Anzahl Elektrovelos immer häufiger, wodurch das Gefahrenpotenzial für Fussgängerinnen und Fussgänger weiter steigt.	Im städtischen Gebiet sind die Platzverhältnisse begrenzt. Deshalb ist es nicht überall möglich, separate Spuren für den Fussverkehr, Velos sowie weitere Fahrzeuge zu führen. Die Mischverkehrsflächen werden in der weiteren Planung und Projektierung nochmals überprüft.	X		
80402	- Gemeinsame Flächen für Fuss- und Veloverkehr sind aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Bewegungsmuster zu vermeiden.	Auf gemeinsamen Verkehrsflächen sind Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Behinderung am stärksten gefährdet. Die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Personen, die zu Fuss unterwegs sind und Velofahrenden kann bis ca. 40 km/h betragen. Hohe Fahrgeschwindigkeiten sind aufgrund der stetig wachsenden Anzahl Elektrovelos immer häufiger, wodurch das Gefahrenpotenzial für Fussgängerinnen und Fussgänger weiter steigt.	Im städtischen Gebiet sind die Platzverhältnisse begrenzt. Deshalb ist es nicht überall möglich, separate Spuren für den Fussverkehr, Velos sowie weitere Fahrzeuge zu führen. Die Mischverkehrsflächen werden in der weiteren Planung und Projektierung nochmals überprüft.	X		
80392	- Gemeinsame Flächen für Fuss- und Veloverkehr sind aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Bewegungsmuster zu vermeiden. Fussgängerstreifen sind nach Möglichkeit auf gerader Strecke und rechtwinklig zum Fahrbahnrand anzuordnen.	Auf gemeinsamen Verkehrsflächen sind Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Behinderung am stärksten gefährdet. Die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Personen, die zu Fuss unterwegs sind und Velofahrenden kann bis ca. 40 km/h betragen. Hohe Fahrgeschwindigkeiten sind aufgrund der stetig wachsenden Anzahl Elektrovelos immer häufiger, wodurch das Gefahrenpotenzial für Fussgängerinnen und Fussgänger weiter steigt.	Im städtischen Gebiet sind die Platzverhältnisse begrenzt. Deshalb ist es nicht überall möglich, separate Spuren für den Fussverkehr, Velos sowie weitere Fahrzeuge zu führen. Die Mischverkehrsflächen werden in der weiteren Planung und Projektierung nochmals überprüft.	X		
80094	«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 Ausnahmebewilligung 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	Sämtliche Installationsflächen werden in den nächsten Projektphasen geprüft und verbessert. Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen und wo möglich berücksichtigt.	X		

80121	<p>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.</p> <p>2. Eine hochwertige Quartiersentwicklung entlang der Teufener- und Oberstrasse ist unabhängig der Planung der Engpassbeseitigung voranzutreiben.</p> <p>3. Die bauliche Entwicklung "Areal Güterbahnhof" ist ohne "Zubringer Güterbahnhof" weiter zu planen und umzusetzen.</p>	<p>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.</p> <p>Details siehe Anhang.</p> <p>Hinweis: Die im Anhang aufgeführten Eventualanträge sind an den jeweiligen Stellen im System erfasst.</p>	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen.</p> <p>80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p> <p>Bund, Kanton und Stadt haben das Projekt Zubringer Güterbahnhof mit grösstmöglicher Rücksichtnahme auf die angrenzenden Quartiere geplant. So wurde zum Beispiel für das Güterbahnhofareal eine Testplanung durchgeführt. Die Ergebnisse werden in der Planung des Projekts berücksichtigt. Ein Sounding Board, bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern von Verbänden, Politik und Quartiervereinen sowie betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern, wurde im Sinne einer Mitwirkung in die Testplanung involviert. Mit dem Projekt wird vor allem die Teufener Strasse massgeblich vom Autoverkehr entlastet. Das wertet die angrenzenden Quartiere auf. Weniger Stau und kürzere, grösstenteils unterirdische Fahrten wirken sich zudem positiv auf die Lärm- und Luftbelastung in der Stadt aus. Insgesamt schliesst das Projekt eine hochwertige Quartiersentwicklung nicht aus, sondern begünstigt diese. Im weiteren Projektverlauf werden Lärmschutzmassnahmen ausserhalb des Projektperimeters geprüft.</p>			X
76878	<p>1. Der Gemeinderat Speicher unterstützt den "Autobahnzubringer Güterbahnhof" gemäss den Aussagen aus dem Leitbild und dem Gemeinderichtplan aus politischer und raumplanerischer Sicht.</p> <p>2. Der Gemeinderat Speicher möchte im Rahmen der Mitwirkung folgende Punkte einbringen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Im Rahmen der Übergangslösung "Pförtneranlage" sind Massnahmen so zu treffen, dass der Ausweichverkehr über Speicher – Speicherschwendi – Autobahnanschluss Neudorf nicht massiv zunimmt und so die Wohnqualität von Speicher an der Teufenerstrasse, Buchenstrasse und Rehetobelstrasse nicht negativ beeinflusst wird. - Zur Erhöhung des Durchfahrtswiderstands könnten gemäss Gemeinderichtplan Massnahmen wie Tempo 30 auf Kantonsstrassen oder weitere, auch provisorische Massnahmen im Rahmen eines Gesamtkonzepts geprüft und umgesetzt werden. - Der Strassenraum ist für alle Verkehrsteilnehmer zu planen. Ein möglicher Ausweichverkehr ist so verträglich wie möglich, ohne zusätzliche Raumbeanspruchung, zu planen. Ziel sollen Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmer sein. - Grundsätzlich hat die Planung der Verkehrsströme so zu erfolgen, dass diese den ökologisch und wirtschaftlich sinnvollsten Weg nehmen (optimale Route). - Weitere - allenfalls noch zu erarbeitende - Interessen der Gemeinde sollen bei der Fortführung der Planungsarbeiten abgeholt und in die 	<p>Die Beratung der Vernehmlassung fand an der Gemeinderatssitzung vom 07.12.2023 statt.</p> <p>Grundsätzlich kann festgestellt werden, dass die fachliche Ausarbeitung des Projekts grundsätzlich nicht in Frage zu stellen ist. Folgende Ziele werden mit dem Zubringer Güterbahnhof verfolgt (gemäss Infoveranstaltung vom 20. November 2023, Zusammenfassung):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Verkehr soll zügig und ohne Belastung der Stadtquartiere auf die Autobahn gebracht werden und so die Oberfläche vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zu entlasten. Die neu zur Verfügung stehende Fläche soll für den öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr genutzt werden. - Der heutige MIV-Anteil mit Ziel Autobahn ist im Bereich Riethüsli, Teufener Strasse bis Autobahn gerade zu Spitzenstunden beträchtlich und beeinträchtigt damit auch den öffentlichen Busverkehr Richtung Bahnhof negativ. Mit dem allgemeinen Bevölkerungs- und Verkehrswachstum wird sich dies weiter verschlechtern. - Durch die Stauzeiten in der Stadt verschlechtert sich für das Appenzellerland der Autobahnanschluss, welcher auch wirtschaftlich gesehen zur Attraktivität notwendig ist. - Mit der übergangsmässig geplanten Pförtneranlage im Bereich des Waldstücks vor dem Wattbach soll kurzfristige eine Übergangslösung bis zur Eröffnung des Liebegg-Tunnels realisiert werden. Ziel ist es dabei, den Verkehr in die Stadt und zur Autobahn so zu dosieren, dass der öffentliche Verkehr nicht zu stark behindert wird und die Kreuzungspunkte in der Stadt nicht verstopft werden. Mit einer Verkehrsverflüssigung in der Stadt wird die Kapazität der Stadtstrassen optimal genutzt. Der Verkehr aus dem Appenzellerland wird dadurch nicht stärker behindert und der Zugang zur Autobahn und in die Stadt kann sogar flüssiger erfolgen. Die Pförtneranlage dient einzig dazu, den Verkehr nicht im besiedelten Gebiet aufstauen zu lassen. Zudem wird die Anlage nur zu Stosszeiten in Betrieb sein müssen. <p>Gemäss dem neu erarbeiteten Vision / Leitbild der Gemeinde (durch den Gemeinderat erlassen am 16. August 2023, Beschluss Nr. 40-2023/24) sind im Rahmen des Zubringer Güterbahnhofs folgende Aussagen zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lebensort: "Speicher ist zentral – dank der Nachbarschaft zur Stadt St.Gallen, der optimalen Anbindung an den 	<p>Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.</p>			X

	<p>Interessenabwägung miteinbezogen werden. Die Gemeinde soll über den Stand der Planung weiterhin informiert werden.</p>	<p>öffentlichen Verkehr und dem geringen Individualverkehr. Trotz des dörflichen und ruhigen Charakters von Speicher ist das urbane Leben nicht weit. Dank der unmittelbaren Nachbarschaft zur Stadt St. Gallen sind die Wege ins Zentrum kurz ..."</p> <p>- Wohnort: "Speicher ist zukunftsorientiert – dank einer sorgfältigen Raumentwicklung, einem achtsamen Umgang mit Ressourcen und stimmigen Baukultur. Mit einer sorgfältigen Raumentwicklung und einem achtsamen Umgang mit Ressourcen begegnet Speicher dem Bevölkerungswachstum auf ebenso verantwortungsvolle wie konstruktive Weise..."</p> <p>- Arbeitsort: " Speicher ist anziehend – dank attraktiven Arbeitsplätzen in diversen Branchen, einsatzkräftigen Organisationen und zahlreichen Möglichkeiten zur Arbeitsgestaltung."</p> <p>- Naturort: " Speicher ist engagiert – dank der konsequenten Ausrichtung auf Nachhaltigkeit und dem aktiven Schutz von Umwelt, Klima, Natur und Heimat. Die Gemeinde Speicher richtet ihr Handeln konsequent auf Nachhaltigkeit aus. Bei Aufgaben und Anforderungen jeglicher Art wird die Frage der Nachhaltigkeit in die Entscheidungsfindung einbezogen. Insbesondere in den Themenfeldern Umwelt, Klima, Natur und Heimat liegt ein besonderer Fokus darauf, den Herausforderungen der Zukunft mit verantwortungsvollen und durchdachten Lösungen zu begegnen."</p> <p>Der vom Regierungsrat am 24. Oktober 2023 genehmigte und vom Gemeinderat an der Sitzung vom 8. November 2023 (Beschluss Nr. 79-2023/24) in Kraft gesetzte Gemeinderichtplan hält in folgenden Beschlüssen Aussagen zum Zubringer Güterbahnhof fest beziehungsweise ist eine Koordination mit folgenden Beschlüssen auszumachen:</p> <p>- V 1.1 Abstimmung von Siedlung und Verkehr, -- V 1.1.1 Verlagerung Binnenverkehr, - V 2.1 Verkehrsnetz, -- Aussagen der Zielformulierung, -- V 2.1.2 Strassenraumgestaltung Kantonsstrassen allgemein, - V 2.2 Verkehrsberuhigung, -- V 2.2.1 Verkehrsberuhigung im Gemeindegebiet, - V 3.2 Velowegnetz, -- V 3.2.1 Auszubauende Velostrecke, - V 4.1 Öffentlicher Verkehr, -- V 4.1.1 Förderung des öffentlichen Verkehrs</p> <p>Die wichtigste Aussage des kommunalen Richtplans geht dahin, dass das Projekt "Zubringer Güterbahnhof" mit dem Tunnel Liebegg zu unterstützen ist. Mit den von der Stadt St. Gallen geplanten Pfortner-Anlagen wird ein Umlagerungsverkehr über die Buchenstrasse sowie Rückstau an den Einfahrtsstrassen von Speicher und Speicherschwendi nach St.Gallen erwartet, welcher negative Einflüsse auf das Dorf nehmen kann. Dies könnte mit dem neuen Autobahnzubringer verhindert werden (der Verkehr kann wieder direkt auf die Autobahn geführt werden und der Ausweichverkehr wird damit wieder abnehmen).</p>				
80122	<p>1. Die, von der SBB, gepachteten Gärten an der Schlosserstrasse (Richtung Gütebahnhofbereich) sind von dem vorgesehenen Installationsplatz auszunehmen.</p> <p>2. Meine Liegenschaft an der Schlosserstrasse 6 und 8 ist bezüglich der möglichen Schadensfolge (Risse in der Hausmauer, Bodensenkungen...), allfällig verursacht durch die Grossbaustelle...vor Beginn der Bauphase mit mir zwecks bestimmten Schadensminderungen zu klären. Ebenso sollten der aktuelle Zustand des Gemäuers vor und nach der Bauphase erhoben werden.</p> <p>3. Auf Nachtarbeit ist zu verzichten.</p> <p>4. Lärm-Staub/Dreck-Schutz ist mit geeigneten Massnahmen zu negieren.</p>	<p>Zu 1. Die Gärten sind zonenkonform, der vorgesehene Installationsplatz nicht.</p> <p>Zu 1. Das Quartier (Gärten und Häuser) an der Schlosserstrasse unterliegt dem Ortsbildschutz mit Erhaltungsziel A (Objekt 35/ISUS). Durch die Inanspruchnahme der Gärten aufgrund des Grossinstallationsplatz, zerstört man nicht nur das Ortsbild sondern auch die in den Kleingärten entstandene Biodiversität von Pflanzen -und Tierwelt (Bäume, Sträucher, Vögel, Igel, Libellen, besondere Schnecken, diverse Käfer, Marder, Fuchs, Mäuse...)</p> <p>Zu 2. Bei den aus 1872/73 erbauten Arbeiterhäuser von Johann Christoph Kunkler (später berühmter Museumsbauer), die ursprünglich zu den ersten Genossenschaftlichen Wohnsiedlungen gehörten, ist rein «boden- und baustanzlich» Rücksicht zu nehmen. Sprengungen, Erdverschiebungen.</p> <p>Infolge Baugrubenerstellung könnten negative Folgen für die jeweils stetig renovierten Häuser habe. Es ist darauf hinzuweisen, dass konkret meine Liegenschaft (Schlosserstrasse 6/8) im Laufe der letzten 150 Jahren sich einseitig gesenkt hat (ca. 6-12cm). Für mich stellt sich deshalb die Frage, ob diese grossen Umgebungsbearbeitungen, negative Folgen haben könnten.</p> <p>Zu 3/4. Aufgrund der bereits erlebten Nachtarbeit des SBB Geleisebau musste ich eine Verminderung der Schlafqualität feststellen. Bei der vorgesehenen langen Bauphase ist eindeutig mit negativen Folgen der Lebensqualität bei Mensch und Tier anzunehmen. Zusätzlich ist eine Wertminderung der Liegenschaft und mit allfälligem Mieterwechsel während der Bauzeit zu befürchten.</p>	<p>Sämtliche Installationsflächen werden in den nächsten Projektphasen geprüft und verbessert. Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen und wo möglich berücksichtigt.</p> <p>Grundsätzlich wird in der Projektierung darauf geachtet, dass möglichst emissions- und erschütterungsarme Bauarbeiten gewählt werden. Die Bauunternehmen erhalten entsprechende Vorgaben. Dennoch kann nicht komplett ausgeschlossen werden, dass es in einzelnen Fällen zu Schäden kommt. Deshalb werden sämtliche Überwachungsmassnahmen und Beweisaufnahmen im Zusammenhang mit dem Projekt in den nächsten Projektphasen entwickelt und festgelegt. Die erforderlichen Beweisaufnahmen werden vor Baubeginn erhoben. So können allfällige Schadensursachen während oder nach der Bauzeit festgestellt und behoben oder entschädigt werden.</p> <p>Gemäss Baulärmrichtlinie des BAFU sind Arbeiten in der Nacht zulässig, die Massnahmen werden jedoch verschärft. Grundsätzlich sind im Bauablauf keine Nacharbeiten vorgesehen, ausser, wo zwingend notwendig (z.B. Gleisbereiche SBB/AB). Einzelne Arbeitsschritte können Nacharbeiten erforderlich machen. Dabei wird sowohl in der Planung als auch in der Ausführung darauf geachtet, dass Nacharbeiten auf ein absolut notwendiges Minimum beschränkt werden. Ebenfalls sind die Emissionen (Lärm, Licht, Staub, etc.) auf das Minimum zu reduzieren.</p>	X		

80246	<p>1a. Auf der westlichen Oberstrasse sind zwingend geeignete Massnahmen zu ergreifen, damit die Mehrbelastung dieses Strassenabschnitts nicht zu Lasten des Langsam- und des öffentlichen Verkehrs führt.</p> <p>1b. Auf der Teufener Strasse sind die flankierenden Massnahmen zwingend umzusetzen. Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr sollen dabei bevorzugt werden. Die flankierenden Massnahmen an der Teufener Strasse sind aber erst dann umzusetzen, wenn der Zubringer Appenzellerland erstellt ist. Eine vorgängige Umsetzung flankierender Massnahmen auf der Teufener Strasse unterstützen wir nicht.</p> <p>2. Die Ausfahrten im Güterbahnhofareal sind als zwingende Bestandteile der Verkehrsinfrastruktur mit dem Projekt umzusetzen. Sie helfen, die Erreichbarkeit der Innenstadt zu verbessern. Ein Verzicht auf diese Anschlüsse werden wir nicht unterstützen.</p> <p>3a. Die Auswirkungen des neuen Anschlusses auf das Güterbahnhofareal sind so gering wie möglich zu halten. Der Erhalt des Güterbahnhofgebäudes ist beizubehalten. Der Übergang Güterbahnhofareal – Davidstrasse ist für die Anbindung des Güterbahnhofareals an die Innenstadt für den Langsamverkehr aufzuwerten.</p> <p>3b. Mit den Abbiegespuren beim neuen Anschluss an der St. Leonhardstrasse ist zum Wohle des Stadtbildes sparsam umzugehen.</p>	<p>Sehr geehrte Damen und Herren</p> <p>Die Mitte Stadt St.Gallen hat sich schon mehrfach zur Engpassbeseitigung, zum Tunnel Liebegg und den Anschlüssen im Güterbahnhofareal geäussert, sei es an Mitwirkungsanlässen, in den Medien oder in der politischen Debatte. Die Mitte Stadt St.Gallen steht weiterhin hinter der Planung dieses Jahrhundertprojektes. Wir danken dafür, dass wir uns im Rahmen dieser Mitwirkung ein weiteres Mal äussern dürfen.</p> <p>Der Zubringer Güterbahnhofareal mit dem Anschluss Liebegg ist eine Investition in die Zukunft unserer Stadt. Doch wie bei alle Grossprojekten gibt es auch bei diesem Vorhaben, Chancen und Herausforderungen zu berücksichtigen und abzuwägen. Wir sind klar der Meinung, die Chancen des Projektes müssen ergriffen werden, zum Wohle unserer Stadt. Folgende Aspekte liegen unserer Partei besonders am Herzen:</p> <p>1.Aufwertung der Quartiere ohne Verlagerung der Belastung Mit dem Zubringer ins Appenzellerland sowie den Anschlüssen an die Geltenwilen- und die Oberstrasse im Gebiet Güterbahnhofareal können Teile der Stadt massiv vom Verkehr entlastet werden. Insbesondere die Teufener Strasse (- 70%) und die Oberstrasse im östlichen Bereich (- 36%) können mit der Reduktion des Verkehrs aufgewertet werden. Dies dient nicht nur den direkten Anwohnenden entlang der Strassenabschnitte, sondern auch den über diese Strasse erschlossenen Gebiete durch eine Verbesserung der Infrastruktur für den Langsamverkehr und den Öffentlichen Verkehr. Zusammen mit dem neuen Zubringer Appenzellerland sind die flankierenden Massnahmen entlang der innerstädtischen Strassenabschnitte zwingend umzusetzen. Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr sollen entlang dieser Achsen priorisiert werden. Auf der westlichen Oberstrasse sind zwingend geeignete Massnahmen zu ergreifen, damit die Mehrbelastung dieses Strassenabschnitts nicht zu Lasten des Langsam- und des öffentlichen Verkehrs führt.</p> <p>Eine Aufwertung der Strassenabschnitte benötigt zwingend eine Verlagerung der Kapazitäten in den neuen Tunnel. Eine Kapazitäts- oder Funktionsreduktion der Teufener Strasse ohne den Zubringer Appenzellerland kommt für unsere Partei nicht in Frage. Zwar würde auch dies die Quartiere entlang der Teufener Strasse aufwerten, allerdings mit der Verlagerung des Verkehrs auf andere Strassen, z.B. via St. Georgen oder weiter via Herisau und Gossau. Unsere Partei ist klar der Meinung, dass wir solidarisch mit den umliegenden Gemeinden unseren Beitrag an die Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur leisten müssen.</p> <p>2.Erschliessung der westlichen Innenstadt für Arbeitskräfte und Kundschaft Der Zubringer Liebegg dient aber nicht nur dem Durchgangsverkehr zwischen Appenzellerland und Autobahn, sondern auch der Erschliessung der Innenstadt für Besucher und Arbeitskräfte. Insbesondere diejenigen aus dem Appenzellerland benötigen für die Zufahrt in die Innenstadt nicht mehr die Teufener Strasse, sondern können den neuen Tunnel nutzen. Die Entlastung der Teufener Strasse kann dadurch weiter erhöht werden. Die Wichtigkeit dieser Verbindung zeigt sich in den Plänen mit dem Bypass beim unterirdischen Kreisel.</p> <p>3.Städtebauliche Einbindung der neuen Infrastruktur Die Städtebauliche Eingliederung des Anschlusses St.Leonhardstrasse wird in den Unterlagen als Herausforderung bezeichnet. Dies ist zwar korrekt, in Anbetracht der heutigen Gestaltung in diesem Bereich erachten wir die genügende Eingliederung aber als machbar. Der Bereich ist bereits heute von Infrastrukturanlagen dominiert. Der neue Anschluss erweitert dies nur geringfügig. Wichtig ist für unsere Partei, dass das Güterbahnhofareal von den Auswirkungen des Anschlusses grösstmöglich verschont wird. Der Erhalt des bestehenden Güterbahnhofgebäudes ist entscheidend. Mit der Aufwertung des Überganges Güterbahnhofareal – Davidstrasse kann das Areal direkt an die Innenstadt angebunden werden. Wir erwarten, dass in diesem Bereich dem Langsamverkehrsübergang grosses Gewicht beigemessen wird.</p> <p>Die genügende Kapazität des neuen Anschlussbauwerks ist wichtig. Zusatzfahrspuren sollen aber nur dann angeordnet werden, wenn dies in Bezug auf die Kapazität der Strasse zwingend erforderlich ist. Zum Wohle des Stadtbildes soll hier die Verkehrskapazität nicht ohne Interessenabwägung oberste Priorität haben.</p> <p>Fazit: Die Chancen des Projektes überzeugen unsere Partei. Die grossen Investitionen in die Infrastruktur haben ihren Gegenwert in der massiven Aufwertung der heute vom Verkehr belasteten Quartiere. Lebenssituationen entlang der entlasteten Strassen werden verbessert; Wegbeziehungen für den Langsamverkehr und für den öffentlichen Verkehr werden sicherer und attraktiver. Nicht nur die Innenstadt wird für die Quartierbewohner besser erreichbar, auch Schulweg- und Freizeitverkehrsquerungen über die und entlang der Strassen werden für unsere Kinder sicherer. Es handelt sich also nicht nur um eine Investition in die Infrastruktur, sondern in eine Investition in den Lebensraum der Stadt St.Gallen. Dafür danken wir.</p>	<p>1a) Ein Projekt in der Grössenordnung des Zubringers Güterbahnhof hat Auswirkungen auf das weitere Strassennetz und die Siedlung. Deshalb werden neben dem Projekt weitere Massnahmen umgesetzt, sogenannte flankierende Massnahmen. Dazu gehören zum Beispiel die Betriebs- und Gestaltungskonzepte an Teufener- und Oberstrasse. Die flankierenden Massnahmen werden auf das Hauptprojekt abgestimmt. Die Planung erfolgt aber individuell in einem separaten Projekt. Deshalb finden sich keine detaillierten Plan- und Berichtsunterlagen zu den flankierenden Massnahmen in den vorliegenden Dokumenten.</p> <p>Zudem werden unabhängig vom vorliegenden Projekt diverse Massnahmen zugunsten von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr in der Region St.Gallen umgesetzt. Dies zum Beispiel über die Agglomerationsprogramme der Region St.Gallen-Bodensee. Der Kantonsrat St.Gallen hat im Rahmen des 18. Strassenbauprogramms 2024 bis 2028 (18.SBP) rund 111 Mio. Franken (grösste Position im 18. SBP) für Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehr sowie rund 36 Mio. Franken für Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr an Kantonsstrassen gesprochen.</p> <p>1b, 2) Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>3a).Detaillierungsgrad des Projekts ist noch nicht so weit fortgeschritten. Allfällige Auswirkungen des neuen Anschlusses auf das Areal werden in der nächsten Projektphase detailliert ausgearbeitet und mit der Stadt St.Gallen koordiniert bzw. abgestimmt.</p> <p>3b) Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.</p>	X		
79564	<p>4.1.1.d Erwartete Auswirkung auf Verkehrssicherheit – Aussagen mit negativen Effekten ergänzen. Es ist zu erwähnen, dass die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr durch den neu verursachten Mehrverkehr auf anderen, durch den Veloverkehr wesentlich höher frequentierten Achsen negativ beeinträchtigt wird.</p>	<p>Die Begründung bzgl. Langsamverkehr ist irreführend, da die negativen Auswirkungen auf anderen Achsen als der Teufenerstrasse wesentlich grösser sind. Zudem entstehen zusätzliche Knoten, welche sich generell negativ auf die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs auswirken. Die Aussage wird bzgl. Langsamverkehr bezweifelt.</p>	<p>Die Aussagen beziehen sich auf die Gesamtwirkung des Projekts und ist als solche zu verstehen. Es versteht sich, dass an verschiedenen Netzelementen unterschiedliche Wirkungen entstehen. Allerdings wirkt sich das Gesamtprojekt deutlich positiv auf die Verkehrssicherheit aus.</p>	X		
79565	<p>4.1.1.e Erwartete Auswirkungen auf den ÖV – Aussagen mit negativen Effekten ergänzen.</p>	<p>Fälschlicherweise werden nur positive Effekte aufgeführt. Jedoch sind aufgrund der höheren Knotenkomplexität und der Mehrbelastung auf teils Strassenabschnitten auch wesentliche Verschlechterungen absehbar. Die Berechnungsgrundlage ist fehlerhaft, da die Knotensteuerung noch nicht ausreichend und detailliert berücksichtigt wurde. Die Verzögerung des ÖV's am Knoten Teufener-/Oberstrasse ist nicht rein verkehrsfahrig und wird zum Beispiel durch die höhere Belastung der Oberstrasse und die Knotensituation an der Güterbahnhofstrasse wiederum gefördert. Ebenfalls nicht erwähnt wird, dass die Verbindung der Appenzellerbahn zwischen Teufen und St.Gallen durch das Projekt direkt konkurrenziert wird und entsprechend mit einem Verlust des Fahrgastpotenzials zu rechnen ist. Der Mobilitätsvorteil der Schiene wird direkt beschnitten. Die Schwächung des ÖV ist auch im Bericht der AGGLO St.Gallen–Bodensee erkannt.</p>	<p>Die Aussagen beziehen sich auf die Gesamtwirkung des Projekts und ist als solche zu verstehen. Es versteht sich, dass an verschiedenen Netzelementen unterschiedliche Wirkungen entstehen. Allerdings wirkt sich das Gesamtprojekt positiv auf den öffentlichen Verkehr aus.</p>	X		

80067	<p>a)Für unsere Liegenschaft an der Schlosserstrasse 26 und 28 (C2036 und C2035) sind in frühzeitiger Rücksprache (im nächsten Projektschritt) mit uns Schadensminderungsmassnahmen vorzusehen (z.B. adäquate Ausbildung der Baugrube)</p> <p>b)Es sind entsprechende Rissprotokolle zu erstellen. Schäden an Liegenschaft und Garten sind zu vermeiden bzw. gehen zu Lasten des Projektes.</p>	<p>Unsere Liegenschaft an der Schlosserstrasse 26 und 28 wurde stets in tadellosem Zustand gehalten für die Mietenden. Das soll auch in Zukunft so bleiben.</p>	<p>Grundsätzlich wird in der Projektierung darauf geachtet, dass möglichst emissions- und erschütterungsarme Bauarbeiten gewählt werden. Die Bauunternehmen erhalten entsprechende Vorgaben. Dennoch kann nicht komplett ausgeschlossen werden, dass es in einzelnen Fällen zu Schäden kommt. Deshalb werden sämtliche Überwachungsmassnahmen und Beweisaufnahmen im Zusammenhang mit dem Projekt in den nächsten Projektphasen entwickelt und festgelegt. Die erforderlichen Beweisaufnahmen werden vor Baubeginn erhoben. So können allfällige Schadensursachen während oder nach der Bauzeit festgestellt und behoben oder entschädigt werden.</p>		X	
80066	<p>a)Verzicht auf Nachtarbeit</p> <p>b)effektiver Schutz unserer Mietenden vor negativen Emissionen/Immissionen (Lärm, Licht, Staub/Dreck, LKW-Fahrten).</p>	<p>Die zu erwartenden Emissionen verringern die Lebensqualität in unserer Liegenschaft an der Schlosserstrasse 26 und 28 über Jahre hinweg. Damit zudem keine Wertminderung stattfindet, sind geeignete Massnahmen zu ergreifen, dies in Rücksprache mit uns.</p>	<p>Die bauzeitlichen Auswirkungen auf die Umwelt werden in der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) untersucht und beurteilt. Dabei werden auch Massnahmen und Auflagen zur Minimierung der Immissionen formuliert, die wiederum Eingang in die Projektierung finden (z. B. Anpassung Bauablauf, Formulierung von Einschränkungen für die Ausführung, Beschränkung von Transporten, Wahl von Transportrouten, allfällige Lärmschutzmassnahmen, usw.). Grundsätzlich gilt jedoch die Einhaltung der einschlägigen Gesetze und Normen (z. B. Baulärm-Richtlinie BAFU, Luftreinhaltung auf Baustellen, usw.). Für das Projekt Zubringer Güterbahnhof wird vom Tiefbauamt eine sachkundige Umweltbaubegleitung (UBB) eingesetzt. Diese überwacht die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zur Umwelt in der Bauphase.</p> <p>Gemäss Baulärmrichtlinie des BAFU sind Arbeiten in der Nacht zulässig, die Massnahmen werden jedoch verschärft. Grundsätzlich sind im Bauablauf keine Nachtarbeiten vorgesehen, ausser, wo zwingend notwendig (z.B. Gleisbereiche SBB/AB). Einzelne Arbeitsschritte können Nachtarbeiten erforderlich machen. Dabei wird sowohl in der Planung als auch in der Ausführung darauf geachtet, dass Nachtarbeiten auf ein absolut notwendiges Minimum beschränkt werden. Ebenfalls sind die Emissionen (Lärm, Licht, Staub, etc.) auf das Minimum zu reduzieren.</p>	X		
80004	Ablehnung des gesamten Projekts	<p>Der Langsamverkehr wird im Projekt mehr als vernachlässigt. Das ganze ist ausschliesslich auf die Bedürfnisse der autofahrenden Bevölkerung ausgerichtet. Wer heute, von der Kreuzbeiche her kommend, mit dem Velo / zu Fuss die Kreuzung Geltenwilenstr/Leonhardstr. in Richtung Zentrum überqueren muss, weiss, dass die Wartezeit oft lang ist. In entgegengesetzter Richtung ist die Einfahrt von der Velostrasse auf die Geltenwilenstrasse in Richtung Leonhardsbrücke schlecht gelöst, meiner Ansicht nach gefährlich.</p> <p>Auf den Plänen ist keine Verbesserung der Situation für den Langsamverkehr ersichtlich, nur den Autos wird mehr Platz und Komfort verschafft. Das sollte in Zeiten, in denen wir uns der Gefahren durch den Klimawandel und unserer Verantwortung langsam bewusst werden anders sein.</p> <p>Langsamverkehr und öV müssten an erster Stelle stehen und unterstützt werden, auch im Interesse der Stadtbevölkerung.</p>	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen.</p> <p>80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbeiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbeiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p>			X
78893	Allgemein: Der Deponiestandort (Deponie Wisental Mörschwil) ist zu Überdenken.	<p>Eine Baustellennahe Ablagerung des Aushubs ist zu befürworten. Es gilt zu prüfen, dass die Lastwagenfahrten minimiert werden, die Verkehrssicherheit für zu Fussgehende und Velofahrende gewährleistet wird und insbesondere keine Schulwege oder sensible Siedlungsgebiete tangiert werden.</p> <p>Durch die notwendige Zwischendeponie auf dem Güterbahnhofsareal ist dies nicht gewährleistet.</p>	<p>Für das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen planen Bund und Region mehrere Tunnelbauten. Der Aushub und die weiteren Materialien werden dabei soweit möglich wiederverwertet. Trotzdem braucht es für einen Aushub dieser Grössenordnung eine neue Deponie. Die Abklärungen des ASTRA haben ergeben, dass sich der Standort Wiesental in Mörschwil für die neue Deponie am besten eignet. Die Distanzen zur Autobahn und zur Stadt St.Gallen sind kurz. Das Deponieprojekt tangiert keine Naturschutzgebiete oder Wälder. Nach Abschluss der Bauarbeiten an der Engpassbeseitigung St.Gallen kann das Gelände in Mörschwil wieder für die Landwirtschaft genutzt werden.</p>			X
80540	Allgemeine Projektunterstützung	siehe Dokumentanhang	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.			X

80450	Allgemeine Rückmeldung	<p>Sehr geehrte Damen und Herren</p> <p>Vorweg herzlichen Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Zubringer Güterbahnhof im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung. Als Bürger der Stadt St. Gallen mache ich von diesem Recht gerne Gebrauch, da ich diesem Projekt höchste Bedeutung für die Stadt St. Gallen und Umgebung zumesse. Mit dem Zubringer Güterbahnhof verschwindet nicht nur der (insbesondere für die Quartiere Riethüsli und St. Georgen) belastende Verkehr im Untergrund, sondern es entstehen durch die Verlagerung des Verkehrs auch neue Möglichkeiten zur attraktiveren Gestaltung der Strassen- resp. Lebensräume in der Stadt St. Gallen.</p> <p>Für eine detaillierte Stellungnahme zu den einzelnen Teilprojekten fehlt mir schlichtweg das technische Know-How. Es ist mir jedoch ein Anliegen, mich im Rahmen dieser öffentlichen Mitwirkung in aller Deutlichkeit für das Projekt Zubringer Güterbahnhof auszusprechen. Das Projekt trägt der zukünftigen Verkehrsentwicklung Rechnung und schafft Kapazitäten, dort wo sie gebraucht werden. Insbesondere die Entlastung der St. Galler Teufener Strasse durch den unterirdischen, direkten Autobahnanschluss Richtung Appenzellerland dürfte für die zukünftige Wohn- und Lebensqualität in den betroffenen Quartieren eine bedeutende Rolle spielen. Ebenso wird der Anschluss Güterbahnhof der drohenden Überlastung des Anschlusses Kreuzbleiche entgegenwirken. Kurzum: Das Generationenprojekt „Zubringer Güterbahnhof“ macht die Verkehrswege von Stadt St. Gallen und Umgebung fit für die Zukunft und verdient daher volle Unterstützung.</p> <p>Sorge bereitet mir bezüglich des Zubringers Güterbahnhof die in den Medien losgetretene Diskussion über Sinn und Unsinn des Projekts. Die Gegner sind laut und bedienen sich der immer gleichen (schwammigen) Argumente, die ihrer Meinung nach gegen das Projekt sprechen. Wir laufen Gefahr, dass eine von Ideologie getriebene Minderheit die stille Mehrheit übertönt und den Erfolg des Projekts gefährdet. Umfassend über das Projekt und deren grosse Vorteile für die ganze Region zu informieren, scheint mir daher wichtiger denn je. Ich persönliche engagiere mich daher für die Organisation „Unser Lebensraum“ (www.unser-lebensraum.ch). Wir haben uns zum Ziel gesetzt, Überzeugungs- und Aufklärungsarbeit für das Projekt „Zubringer Güterbahnhof“ zu leisten, damit die vielen Argumente, die für das Projekt sprechen, nicht ungehört bleiben.</p> <p>Im Wissen, dass es bis zur Vollendung des Projekts noch ein weiter Weg ist, freue ich mich als Bürger der Stadt St. Gallen schon heute darauf, dereinst die Verkehrsengpässe in der Stadt unterirdisch umfahren zu können. Für den Weg dorthin wünsche ich dem ASTRA sowie Stadt und Kanton St. Gallen viel Erfolg und Ausdauer und schliesse meine Stellungnahme gerne mit einem nochmaligen, deutlichen JA zum Zubringer Güterbahnhof.</p>	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.			X
79594	Alternativen zur Personenunterführung Liebegg erarbeiten.	Eine Personenunterführung Liebegg entspricht nicht den Bedürfnissen der Fussgänger*innen und Velofahrenden. Entsprechende Richtlinien des ASTRA stützen diese Aussage und fordern niveaugleiche Querungen mit grösstmöglicher Verkehrssicherheit und guter Einsehbarkeit vom öffentlichen Raum (subjektives Sicherheitsempfinden)	Die Velounterquerung wurde aufgrund der geltenden Normen geplant und projektiert. Aufgrund der Lage im Netz, die auf den Zu- und Abfahrtswegen zum Teil deutlich grössere Gefälle aufgrund der Topografie aufweisen (die Teufener Strasse in St.Gallen und die Hauptstrasse in Teufen weisen über längere Distanzen ein Gefälle bis 8% auf), wäre eine Anpassung der Rampen unverhältnismässig in Bezug zu Kosten und Nutzen. Auf eine Niveauquerung des Knotens Liebegg wurde aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus und der Wartezeiten für Velofahrende und Fussgängerinnen und Fussgänger verzichtet.			X
79607	Andere Lösung	Diese Lösung berücksichtigt die Bedürfnisse des LV in keiner Art und Weise. Sowohl die Geometrie wie auch die Lage im Netz entspricht nicht den Wunschbeziehungen. Auch bezüglich sozialer Sicherheit (subjektives Sicherheitsgefühl) weisst das Projekt klare Defizite aus und ist mit den Richtlinien / Empfehlungen des ASTRA nicht konform.	Die Velounterquerung wurde aufgrund der geltenden Normen geplant und projektiert. Aufgrund der Lage im Netz, die auf den Zu- und Abfahrtswegen zum Teil deutlich grössere Gefälle aufgrund der Topografie aufweisen (die Teufener Strasse in St.Gallen und die Hauptstrasse in Teufen weisen über längere Distanzen ein Gefälle bis 8% auf), wäre eine Anpassung der Rampen unverhältnismässig in Bezug zu Kosten und Nutzen. Auf eine Niveauquerung des Knotens Liebegg wurde aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus und der Wartezeiten für Velofahrende und Fussgängerinnen und Fussgänger verzichtet.			X
79612	Andere Lösung	Soziale Sicherheit nicht gewährleistet - kritische Infrastruktur!	Die Velounterquerung wurde aufgrund der geltenden Normen geplant und projektiert. Aufgrund der Lage im Netz, die auf den Zu- und Abfahrtswegen zum Teil deutlich grössere Gefälle aufgrund der Topografie aufweisen (die Teufener Strasse in St.Gallen und die Hauptstrasse in Teufen weisen über längere Distanzen ein Gefälle bis 8% auf), wäre eine Anpassung der Rampen unverhältnismässig in Bezug zu Kosten und Nutzen. Auf eine Niveauquerung des Knotens Liebegg wurde aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus und der Wartezeiten für Velofahrende und Fussgängerinnen und Fussgänger verzichtet.			X
79605	Andere, bessere Verkehrslösungen aufzeigen.	Die Unterführung Ast St.Leonhard-Strasse ist aus Sicht Langsamverkehr keine genügend ausgereifte Variante und widerspricht den ASTRA Richtlinien für ein adäquates Fuss- und Velonetz	Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs am Knoten St.Leonhard-Strasse ist Gegenstand weiterer Prüfungen. Das kantonale Tiefbauamt prüft, wie der zur Verfügung stehende Raum weiter verbessert werden kann.			X
79625	Anpassung Verkehrsgeometrie	Die verkehrsorientierte, grosszügige Knotengeometrie erlaubt schnelle Geschwindigkeiten im Knoten und ist mit einem immensen Flächenverbrauch verbunden. Der haushälterische Umgang mit den Flächen ist nicht berücksichtigt.	Der Knoten Liebegg befindet sich ausserorts und wird mit 60 km/h signalisiert. Der Knoten wird gemäss geltenden Normen und Richtlinien, aufgrund der Lage vor Ort sowie den Projektierungsgeschwindigkeiten gestaltet. Ein wichtiger Grundsatz ist die selbsterklärende und fehlerverzeihende Strasse. Eine Redimensionierung des Knotens würde diesen Grundsatz verletzen und zu einem erhöhten Unfallpotential führen.			X
78411	Anschluss Oberstrasse mit Entflechtung Velo und Fuss.	Die Situation ist heute mangelhaft und könnte mit einer Entflechtung verbessert werden.	Im städtischen Gebiet sind die Platzverhältnisse begrenzt. Deshalb ist es nicht überall möglich, separate Spuren für den Fussverkehr, Velos sowie weitere Fahrzeuge zu führen. Die Mischverkehrsflächen werden in der weiteren Planung und Projektierung nochmals überprüft.	X		
78674	Anstelle der Unterführung braucht es einen hindernisfreien Fuss- und Veloübergang am südlichen Ende der Leonhardsbrücke.	<ul style="list-style-type: none"> - Der Gehweg ist für den Fuss- und Veloverkehr einzig für die Verbindung St. Leonhardstrasse - Geltenwilenstrasse/Güterbahnhofstrasse sinnvoll. Es gibt keinen Anschluss in Richtung St. Leonhardkirche - Kreuzbleiche. - Für Fussgänger:innen sind Unterführungen generell unattraktiv und sollten nur gebaut werden, wenn eine ebenerdige Querung nicht möglich ist. - Der Knoten bei der St. Leonhardsbrücke ist für den Velo- und Fussverkehr eine der wichtigsten Verbindungen zwischen Zentrum und Westen. Die Situation darf sich nach der Eröffnung des Autobahnzubringers nicht verschlechtern. Ohne eine ebenerdige Querung an dieser Stelle werden die Umwege grösser und die Wartezeiten länger. 	Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs am Knoten St.Leonhard-Strasse ist Gegenstand weiterer Prüfungen. Das kantonale Tiefbauamt prüft, wie der zur Verfügung stehende Raum weiter verbessert werden kann.	X		

78698	Anstelle des Gehwegs unter der Brücke durch braucht es einen hindernisfreien, ebenerdigen Fuss- und Veloübergang am südlichen Ende der Leonhardsbrücke.	<p>- Der Gehweg ist für den Fuss- und Veloverkehr ausschliesslich für die Verbindung St. Leonhardstrasse - Geltenwilenstrasse/Güterbahnhofstrasse sinnvoll. Es gibt keinen Anschluss in Richtung St. Leonhardkirche - Kreuzbleiche.</p> <p>- Für Fussgänger:innen sind Unterführungen generell unattraktiv und sollten nur gebaut werden, wenn eine ebenerdige Querung nicht möglich ist.</p> <p>- Der Knoten bei der St. Leonhardsbrücke ist für den Velo- und Fussverkehr eine der wichtigsten Verbindungen zwischen Zentrum und Westen. Die Situation darf sich nach der Eröffnung des Autobahnzubringers nicht verschlechtern. Ohne eine ebenerdige Querung an dieser Stelle werden die Umwege grösser und die Wartezeiten länger.</p>	Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs am Knoten St. Leonhard-Strasse ist Gegenstand weiterer Prüfungen. Das kantonale Tiefbauamt prüft, wie der zur Verfügung stehende Raum weiter verbessert werden kann.	X		
77287	Auf das Gesamtprojekt ist grundsätzlich zu verzichten. (Ausnahme siehe unten)	<p>Begründung 1 Das Projekt verstösst mit seinen massiven Eingriffen in die Umwelt einerseits direkt gegen das Umweltschutzgesetz andererseits direkt gegen die Ziele und Grundsätze der Raumplanung, da weder Menschen, Tiere und Pflanzen noch ihre Lebensgemeinschaften gegen schädliche oder lästige Einwirkungen in genügendem Masse geschützt werden. Mit Bau und Betrieb werden Luftverunreinigungen, Lärm, Erschütterungen und Strahlen ebenso zunehmen wie Eingriffe in Boden, Luft, Wasser, Wald und Landschaft erfolgen. Letztere sind gemäss Raumplanungsgesetz mind. zu schützen resp. zu schonen. Davon kann keine Rede sein. Die Interessen der Umwelt sind in der Interessenabwägung höher zu gewichten als die Ziele des Projekts resp. wirtschaftliche.</p> <p>Begründung 2 Das Projekt ist im Städtischen Richtplan von St.Gallen nicht verzeichnet. Entsprechend verstösst es gegen die Zielsetzungen der Behörden der Stadt. Aufgrund dieser Voraussetzung hat sich der Stadtrat grundsätzlich gegen das Projekt zu stellen.</p> <p>Begründung 3 Das Projekt zeigt nicht oder nur mangelhaft auf, welche strategischen, baulichen, strukturellen und betriebliche Massnahmen auf die Stadt aufgrund des Baus zukommen. Sämtliche Folgeprojekte sind entsprechend jetzt im Detail aufzuzeigen, sowohl finanziell, planlich wie auch betrieblich. So ist unklar, wie der Langsamverkehr und der Öffentliche Verkehr in Zukunft funktioniert resp. wie dieser während und nach dem Bau organisiert wird resp. sich zu organisieren hat.</p>	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen.</p> <p>80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p> <p>Der Zubringer Güterbahnhof mit Tunnel Liebegg ist im kantonalen Richtplan enthalten. Der kantonale Richtplan ist behördenverbindlich und gilt auch für die städtischen Behörden. Der kantonale Richtplan geht dem kommunalen Richtplan vor. Dieser Mechanismus ist gerade für Projekte von überregionaler Bedeutung wie dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg wichtig. Damit werden die übergeordneten Interessen gewahrt.</p> <p>Ein Projekt in der Grössenordnung des Zubringers Güterbahnhof hat Auswirkungen auf das weitere Strassennetz und die Siedlung. Deshalb werden neben dem Projekt weitere Massnahmen umgesetzt, sogenannte flankierende Massnahmen. Dazu gehören zum Beispiel die Betriebs- und Gestaltungskonzepte an Teufener- und Oberstrasse. Die flankierenden Massnahmen werden auf das Hauptprojekt abgestimmt. Die Planung erfolgt aber individuell in einem separaten Projekt. Deshalb finden sich keine detaillierten Plan- und Berichtsunterlagen zu den flankierenden Massnahmen in den vorliegenden Dokumenten.</p> <p>Zudem werden unabhängig vom vorliegenden Projekt diverse Massnahmen zugunsten von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr in der Region St.Gallen umgesetzt. Dies zum Beispiel über die Agglomerationsprogramme der Region St.Gallen-Bodensee. Der Kantonsrat St.Gallen hat im Rahmen des 18. Strassenbauprogramms 2024 bis 2028 (18.SBP) rund 111 Mio. Franken (grösste Position im 18. SBP) für Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehr sowie rund 36 Mio. Franken für Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr an Kantonsstrassen gesprochen. Das kantonale Strassengesetz sieht bei Strassenbauvorhaben eine geeignete Mitwirkung der Bevölkerung vor. Für den Zubringer Güterbahnhof wurde das erweiterte Vorprojekt ausgearbeitet. Es liegt also ein konkreter Projektstand vor, zu dem sich die Bevölkerung äussern kann.</p>			X

78930	Verzichten auf das gesamte Projekt.	<p>.</p> <p>Das Projekt verstösst mit seinen massiven Eingriffen in die Umwelt klar gegen das Umweltschutzgesetz sowie gegen die Ziele und Grundsätze der Raumplanung, da weder Menschen, Tiere und Pflanzen noch ihre Lebensgemeinschaften gegen schädliche oder lästige Einwirkungen in genügendem Masse geschützt werden. Mit Bau und Betrieb werden Luftverunreinigungen, Lärm, Erschütterungen und Strahlen ebenso zunehmen wie Eingriffe in Boden, Luft, Wasser, Wald und Landschaft erfolgen. Letztere sind gemäss Raumplanungsgesetz mindestens zu schützen resp. zu schonen. Davon kann keine Rede sein. Die Interessen der Umwelt sind in der Interessenabwägung höher zu gewichten als die Ziele des Projekts und als wirtschaftliche Ziele.</p> <p>2. Das Projekt ist im Richtplan der Stadt St. Gallen nicht verzeichnet. Entsprechend verstösst es gegen die Zielsetzungen der Stadt. Aufgrund dieser Voraussetzung hat sich der Stadtrat grundsätzlich gegen das Projekt zu stellen.</p> <p>3. Das Projekt zeigt nicht oder nur mangelhaft auf, welche strategischen, baulichen, strukturellen und betrieblichen Massnahmen auf die Stadt aufgrund des Baus zukommen. Sämtliche Folgeprojekte sind entsprechend jetzt im Detail aufzuzeigen, sowohl finanziell, planlich wie auch betrieblich. So ist unklar, wie der Langsamverkehr und der öffentliche Verkehr in Zukunft funktionieren resp. wie dieser während und nach dem Bau organisiert wird resp. sich zu organisieren hat.</p>	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p> <p>Der Zubringer Güterbahnhof mit Tunnel Liebegg ist im kantonalen Richtplan enthalten. Der kantonale Richtplan ist behördenverbindlich und gilt auch für die städtischen Behörden. Der kantonale Richtplan geht dem kommunalen Richtplan vor. Dieser Mechanismus ist gerade für Projekte von überregionaler Bedeutung wie dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg wichtig. Damit werden die übergeordneten Interessen gewahrt.</p> <p>Ein Projekt in der Grössenordnung des Zubringers Güterbahnhof hat Auswirkungen auf das weitere Strassennetz und die Siedlung. Deshalb werden neben dem Projekt weitere Massnahmen umgesetzt, sogenannte flankierende Massnahmen. Dazu gehören zum Beispiel die Betriebs- und Gestaltungskonzepte an Teufener- und Oberstrasse. Die flankierenden Massnahmen werden auf das Hauptprojekt abgestimmt. Die Planung erfolgt aber individuell in einem separaten Projekt. Deshalb finden sich keine detaillierten Plan- und Berichtsunterlagen zu den flankierenden Massnahmen in den vorliegenden Dokumenten.</p> <p>Zudem werden unabhängig vom vorliegenden Projekt diverse Massnahmen zugunsten von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr in der Region St.Gallen umgesetzt. Dies zum Beispiel über die Agglomerationsprogramme der Region St.Gallen-Bodensee. Der Kantonsrat St.Gallen hat im Rahmen des 18. Strassenbauprogramms 2024 bis 2028 (18.SBP) rund 111 Mio. Franken (grösste Position im 18. SBP) für Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehr sowie rund 36 Mio. Franken für Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr an Kantonsstrassen gesprochen. Das kantonale Strassengesetz sieht bei Strassenbauvorhaben eine geeignete Mitwirkung der Bevölkerung vor. Für den Zubringer Güterbahnhof wurde das erweiterte Vorprojekt ausgearbeitet. Es liegt also ein konkreter Projektstand vor, zu dem sich die Bevölkerung äussern kann.</p>			X
78493	Auf das Gesamtprojekt ist zu verzichten.	<p>1. Das Projekt verstösst mit seinen massiven Eingriffen in die Umwelt einerseits direkt gegen das Umweltschutzgesetz, andererseits direkt gegen die Ziele und Grundsätze der Raumplanung, da weder Menschen, Tiere und Pflanzen noch ihre Lebensgemeinschaften gegen schädliche oder lästige Einwirkungen in genügendem Masse geschützt werden. Mit Bau und Betrieb werden Luftverunreinigungen, Lärm, Erschütterungen und Strahlen ebenso zunehmen wie Eingriffe in Boden, Luft, Wasser, Wald und Landschaft erfolgen. Letztere sind gemäss Raumplanungsgesetz mindestens zu schützen resp. zu schonen. Davon kann keine Rede sein. Die Interessen der Umwelt sind in der Interessenabwägung höher zu gewichten als die Ziele des Projekts resp. wirtschaftliche.</p> <p>2. Das Projekt ist im Städtischen Richtplan von St. Gallen nicht verzeichnet. Entsprechend verstösst es gegen die Zielsetzungen der Behörden der Stadt. Aufgrund dieser Voraussetzung hat sich der Stadtrat grundsätzlich gegen das Projekt zu stellen.</p> <p>3. Das Projekt zeigt nicht oder nur mangelhaft auf, welche strategischen, baulichen, strukturellen und betriebliche Massnahmen auf die Stadt aufgrund des Baus zukommen. Sämtliche Folgeprojekte sind entsprechend jetzt im Detail aufzuzeigen, sowohl finanziell, planlich wie auch betrieblich. So ist unklar, wie der Langsamverkehr und der öffentliche Verkehr in Zukunft funktionieren resp. wie dieser während und nach dem Bau organisiert wird resp. sich zu organisieren hat.</p>	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p> <p>Der Zubringer Güterbahnhof mit Tunnel Liebegg ist im kantonalen Richtplan enthalten. Der kantonale Richtplan ist behördenverbindlich und gilt auch für die städtischen Behörden. Der kantonale Richtplan geht dem kommunalen Richtplan vor. Dieser Mechanismus ist gerade für Projekte von überregionaler Bedeutung wie dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg wichtig. Damit werden die übergeordneten Interessen gewahrt.</p> <p>Ein Projekt in der Grössenordnung des Zubringers Güterbahnhof hat Auswirkungen auf das weitere Strassennetz und die Siedlung. Deshalb werden neben dem Projekt weitere Massnahmen umgesetzt, sogenannte flankierende Massnahmen. Dazu gehören zum Beispiel die Betriebs- und Gestaltungskonzepte an Teufener- und Oberstrasse. Die flankierenden Massnahmen werden auf das Hauptprojekt abgestimmt. Die Planung erfolgt aber individuell in einem separaten Projekt. Deshalb finden sich keine detaillierten Plan- und Berichtsunterlagen zu den flankierenden Massnahmen in den vorliegenden Dokumenten.</p> <p>Zudem werden unabhängig vom vorliegenden Projekt diverse Massnahmen zugunsten von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr in der Region St.Gallen umgesetzt. Dies zum Beispiel über die Agglomerationsprogramme der Region St.Gallen-Bodensee. Der Kantonsrat St.Gallen hat im Rahmen des 18. Strassenbauprogramms 2024 bis 2028 (18.SBP) rund 111 Mio. Franken (grösste Position im 18. SBP) für Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehr sowie rund 36 Mio. Franken für Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr an Kantonsstrassen gesprochen. Das kantonale Strassengesetz sieht bei Strassenbauvorhaben eine geeignete Mitwirkung der Bevölkerung vor. Für den Zubringer Güterbahnhof wurde das erweiterte Vorprojekt ausgearbeitet. Es liegt also ein konkreter Projektstand vor, zu dem sich die Bevölkerung äussern kann.</p>			X

80220	Auf das Projekt soll verzichtet werden, so lange die geschilderten Alternativen nicht geprüft und getestet wurden.	Alternativen zum Projekt (Pförtneranlage zur Stauvermeidung, Tempo 30 aus Lärmschutzgründen und wegen des besseren Verkehrsflusses) wurden nicht ernsthaft geprüft, nicht getestet (wäre mit minimalem Aufwand kurzfristig möglich) und bezüglich Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht bewertet.	<p>Der Bedarf und die Linienführung des Zubringers Güterbahnhof inklusive der Anschlüsse an die Stadt, wurden im Rahmen diverser Studien untersucht, ausgewiesen und bewertet. Dazu gehört auch die Prüfung von Alternativen wie zum Beispiel eine Verbesserung allein durch ein grossräumiges Verkehrsmanagement. Wichtig zu wissen: Bereits heute wird der Verkehr in der Stadt St.Gallen intelligent gesteuert und wo möglich werden Busse bevorzugt. Solche Massnahmen bringen aber auf lange Sicht nicht die notwendige Entlastung. Der geplante Pförtner in der Liebegg wird zwar einen wichtigen Beitrag zum Verkehrsmanagement leisten. Aber zusätzlich zum Verkehrsmanagement braucht es längerfristig bauliche Massnahmen wie zum Beispiel den Zubringer Güterbahnhof mit dem Tunnel Liebegg.</p> <p>Zum Pförtner Liebegg: Der geplante Pförtner Liebegg ist Teil des Verkehrsmanagements in der Stadt St.Gallen. Mit dem Pförtner wird der Stau – meist zu Stosszeiten – ausserhalb des Siedlungsgebiets gelegt. Der Kanton Appenzell Ausserrhoden hat das Projekt bereits aufgelegt. Über die Einsprachen wurde entschieden. Ein Entscheid wurde mit Beschwerde ans Obergericht weitergezogen. Das Urteil des Gerichts ist ausstehend.</p> <p>Zum Gesamtprojekt gehören zu realisierende flankierende Massnahmen wie zum Beispiel das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Teufener Strasse und Oberstrasse. Diese Massnahmen werden nach der Realisierung des Zubringers Güterbahnhof umgesetzt.</p>			X
80218	Auf das Projekt soll verzichtet werden.	Das Projekt wird aus Sicht des Umweltschutzes als nicht verträglich abgesehen. Der Nutzen steht in keinem Verhältnis zu den angerichteten Schäden.	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen.</p> <p>80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen. Die Umweltverträglichkeit befindet sich in Erarbeitung und wird mit der Auflage abgeschlossen.</p>			X
76633	<p>Auf das Projekt Güterbahnhof mit Anschluss Liebegg ist zu verzichten. Der Ausbau des Bereichs Leonhardsbrücke/Geltenwilenstasse/Güterbahnhof für den MIV würde zu einem städtebaulichen Desaster führen und darauf ist zu verzichten. Allerdings sollen die flankierenden Massnahmen (Umgestaltung Teufener- und Oberstrasse) trotzdem möglichst schnell umgesetzt werden analog den Beispielen von Köniz (auch ohne Tunnel Liebegg und Anschluss Güterbahnhof).</p> <p>Die Verbesserungen für den Veloverkehr sind unverzüglich umzusetzen. Es braucht neue Verkehrszählungen.</p> <p>Die Pförtneranlagen Liebegg (ev. zusätzliche) sind unverzüglich zu installieren.</p>	<p>Eine dritte Röhre durch den Rosenberg, ein Ausbau auf eine durchgehende Sechs-Spur-Autobahn, die permanente Umnutzung von Pannestreifen und der unterirdische Kreisverkehr mit Anschluss ins Appenzellerland sind ein klarer Kapazitätsausbau zugunsten des motorisierten Individualverkehrs. Obwohl sich diese Mitwirkung auf die Anschlüsse an die Stadt und den Tunnel und Anschluss Liebegg beschränkt, ist das Projekt doch als Ganzes zu reflektieren. Angesichts der Klimakrise und im Sinne einer zukunftsgerichteten Stadtentwicklung zielt dieses Bauprojekt in die komplett falsche Richtung. Ein Ausbau der Kapazitäten zugunsten des Verkehrsmittels, mit dem negativsten Einfluss auf Klima, Umwelt und Mensch und damit eine Förderung des solchen, ist nicht zeitgemäss. Ein Wechsel von Diesel und Benzin betriebenen Fahrzeugen zu Elektromobilität mildert die Folgen im besten Fall, das Auto bleibt jedoch das Verkehrsmittel, welches es zu vermeiden gilt.</p> <p>Eine Entlastung der innerstädtischen Gebiete ist nur punktuell und zeitlich begrenzt absehbar. Ohne eine ersatzweise Kapazitätsreduktion (z.B. durch Umnutzung bestehender Strassen, oder Sperrung für den MIV) ist mittelfristig mit einer Zunahme des Autoverkehrs zu rechnen. Der Grundsatz von Angebot und Nachfrage gilt auch bei der Strassenfläche: mehr Strassen, mehr Verkehr. Eine nachhaltige Verkehrspolitik im Jahre 2023 kann keinen Ausbau der Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr beinhalten. Eine Förderung von Fuss- und Veloverkehr und des öffentlichen Verkehrs ist nötig und losgelöst von diesem Projekt zu realisieren.</p> <p>Niedrigtempo-Konzepte sind auch bei hohen Verkehrsmengen von DTV 12'000 Fahrzeugen erfolgreich möglich, wie das Beispiel Köniz seit Jahrzehnten beweist. Verbesserungen für den Veloverkehr können auch ohne Teilsperre Liebegg verwirklicht werden und sind dringend notwendig.</p> <p>Die dem Projekt zugrunde liegenden Verkehrswerte, die dem hochgerechneten schweizerischen Durchschnittswerten entsprechen, stimmen nicht für St. Gallen. Dort ist auf der Teufenerstrasse seit 5 Jahren kein Wachstum mehr zu erkennen.</p> <p>Die vielen zusätzlichen Strassenflächen im Gebiet Leonhardsbrücke/Geltenwilenstasse/Güterbahnhof führen zu einer noch grösseren Zerschneidung des Gebietes und sind aus städtebaulicher Sicht eine Katastrophe. Für die Fussgänger und Velofahrenden ist die Überquerung fast nicht mehr möglich. Ausserdem führt der Schulweg von kleinen Kindern durch dieses Gebiet, was für diese eine grosse Herausforderung, wenn nicht Überforderung darstellt.</p> <p>Dank den Pförtneranlagen wird der Verkehr nicht im Siedlungsgebiet gestaut und der Bus hat freie Fahrt.</p>	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen.</p> <p>80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p> <p>Der Bedarf und die Linienführung des Zubringers Güterbahnhof inklusive der Anschlüsse an die Stadt, wurden im Rahmen diverser Studien untersucht, ausgewiesen und bewertet. Dazu gehört auch die Prüfung von Alternativen wie zum Beispiel eine Verbesserung allein durch ein grossräumiges Verkehrsmanagement. Wichtig zu wissen: Bereits heute wird der Verkehr in der Stadt St.Gallen intelligent gesteuert und wo möglich werden Busse bevorzugt. Solche Massnahmen bringen aber auf lange Sicht nicht die notwendige Entlastung. Der geplante Pförtner in der Liebegg wird zwar einen wichtigen Beitrag zum Verkehrsmanagement leisten. Aber zusätzlich zum Verkehrsmanagement braucht es längerfristig bauliche Massnahmen wie zum Beispiel den Zubringer Güterbahnhof mit dem Tunnel Liebegg.</p> <p>Zum Pförtner Liebegg: Der geplante Pförtner Liebegg ist Teil des Verkehrsmanagements in der Stadt St.Gallen. Mit dem Pförtner wird der Stau – meist zu Stosszeiten – ausserhalb des Siedlungsgebiets gelegt. Der Kanton Appenzell Ausserrhoden hat das Projekt bereits aufgelegt. Über die Einsprachen wurde entschieden. Ein Entscheid wurde mit Beschwerde ans Obergericht weitergezogen. Das Urteil des Gerichts ist ausstehend.</p> <p>Zum Gesamtprojekt gehören zu realisierende flankierende Massnahmen wie zum Beispiel das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Teufener Strasse und Oberstrasse. Diese Massnahmen werden nach der Realisierung des Zubringers Güterbahnhof umgesetzt.</p>			X

78835	Auf den Abbruch Geltenwilenstrasse 8, Restaurant Gartenhaus, ist zu verzichten	Das Gebäude ist nicht tangiert von den Strassenbauten.	Die Liegenschaft ist nicht direkt von den Bauarbeiten für den Zubringer Güterbahnhof betroffen. In den nächsten Projektphasen wird entsprechend geprüft und optimiert welche Gebäude definitiv abzurechen sind. Ob das Gebäude bestehen bleibt, klärt sich mit der späteren Arealplanung.	X		
78836	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.	Die Liegenschaft ist nicht direkt von den Bauarbeiten für den Zubringer Güterbahnhof betroffen. In den nächsten Projektphasen wird entsprechend geprüft und optimiert welche Gebäude definitiv abzurechen sind. Ob das Gebäude bestehen bleibt, klärt sich mit der späteren Arealplanung.	X		
79226	Auf den Autobahn Anschluss am Güterbahnhof ist komplett zu verzichten.	Viele verschiedene Negative Auswirkungen diese Monsterprojekt auf unser Quartier und die Stadt. Nachteile überwiegen im hohen Masse die Vorteile.	Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt. Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.			X
76811	Auf den Installationsplatz im Bereich des Gartenbereiches ist zu verzichten.	Der Gemeinschaftsgarten ist ein Mosaik an Strukturvielfalt und somit ein wertvoller innerstädtischer Lebensraum. Der Gartenverein UrbanesGrünAtelier stellt rund 45% seiner Fläche für die Biodiversität zu Verfügung. Lohn dafür sind zahlreiche brütende Vögel, eine Vielfalt an Wildbienen, Frösche, Molche und Kleinsäugetiere. Der Erhalt dieser Werte stellt ein öffentliches Interesse dar, welches ein Installationsplatz nicht zu bedienen vermag.	Sämtliche Installationsflächen werden in den nächsten Projektphasen geprüft und verbessert. Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen und wo möglich berücksichtigt.	X		
78834	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.	Die Verträglichkeit bezüglich Ortsbild- und Denkmalschutz ist Gegenstand aktueller Prüfungen und Untersuchungen mit der kantonalen Denkmalpflege und dem Bundesamt für Kultur (BAK). Auf Anraten des BAK wird zusätzlich ein Gutachten bei der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) eingeholt. In der Interessenabwägung wird das Gutachten berücksichtigt.	X		
80085	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.	Die Verträglichkeit bezüglich Ortsbild- und Denkmalschutz ist Gegenstand aktueller Prüfungen und Untersuchungen mit der kantonalen Denkmalpflege und dem Bundesamt für Kultur (BAK). Auf Anraten des BAK wird zusätzlich ein Gutachten bei der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) eingeholt. In der Interessenabwägung wird das Gutachten berücksichtigt.	X		
80210	Auf die Unterführung Gehweg Anschluss St. Leonhardstrasse ist zu verzichten.	Fussgänger:innen gehören nicht in einen Tunnel. Die Ein-/Ausfahrt aus der Autobahn ist überdimensioniert und entspricht nicht den Zielen des städtischen Mobilitätskonzepts. Der Bereich Leonhardsbrücke soll nicht für den MIV ausgebaut werden.	Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs am Knoten St.Leonhard-Strasse ist Gegenstand weiterer Prüfungen. Das kantonale Tiefbauamt prüft, wie der zur Verfügung stehende Raum weiter verbessert werden kann.	X		
77730	Auf die Unterführung Gehweg Anschluss St. Leonhardstrasse ist zu verzichten.	FussgängerInnen gehören nicht in einen Tunnel. Die Ein-/Ausfahrt aus der Autobahn ist überdimensioniert und entspricht nicht den Zielen des städtischen Mobilitätskonzepts. Der Bereich darf nicht für den MIV ausgebaut werden.	Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs am Knoten St.Leonhard-Strasse ist Gegenstand weiterer Prüfungen. Das kantonale Tiefbauamt prüft, wie der zur Verfügung stehende Raum weiter verbessert werden kann.	X		
80154	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 Ausgang 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.	Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs am Knoten St.Leonhard-Strasse ist Gegenstand weiterer Prüfungen. Das kantonale Tiefbauamt prüft, wie der zur Verfügung stehende Raum weiter verbessert werden kann.	X		
80284	Auf diesen Gehweg sei zu verzichten oder dann gleich eine ober- oder unterirdische Option Richtung St. Otmar Quartier/Burgstrasse zu prüfen.	Ein Gehweg an dieser Stelle macht kaum Sinn. Zum einen bewegen sich schon heute bereits kaum Massen von Fussgänger/innen zwischen Güterbahnhof und Hauptbahnhof und ob sich dies in Zukunft ändert, geht weder aus den Unterlagen hervor, noch ist es angesichts anderer Optionen zwingend zu erwarten. Schon heute kann man das Güterbahnhofsareal vom Hauptbahnhof her über das St. Leonhardspärkli und die Vadianstrasse/Davidstrasse gut erreichen. Eine effektive Verbesserung sieht m.E. anders aus, ansonsten kann man sich einen teuren Neubau sparen, zumal sich am Abend und in der Nacht die Leute ja sowieso auf direktem Weg über die Strasse begeben. Punkt Option eines Tunnels oder dergleichen Richtung Burgstrasse: Schon heute ist die Fussgänger- und auch Velosituation für Personen aus dem St. Otmar- und Lachen-Quartier, welche über die St. Leonhardsbrücke Richtung Neumarkt und südliche Altstadt pendeln, nicht sehr komfortabel, aber der direkteste Weg. Die Lichtsignalintervalle an der Kreuzung St. Leonhardstrasse/St. Leonhardsbrücke sind teilweise sehr lang für den Langsamverkehr und werden sich angesichts dieser Ausbaupläne ja auch kaum verbessern. Zum anderen teilt sich heute der Langsamverkehr den gleichen schmalen Korridor über die St. Leonhardsbrücke, was zu gegenseitigen Behinderungen führen kann. Aus den Plänen für die Verbreiterung der Brücke sehe ich keine wesentlichen Vorteile für den Langsamverkehr an dieser Stelle. Der erwartete Mehrverkehr wird eher noch zu mehr Wartezeiten führen und dies bei gleich bleibendem Platz für Fussgänger/innen und Velos. Für etliche Quartierbewohner/innen wäre der Weg über einen Zylinder oder den Tunnel unter der Rosenbergekreuzung ein Umweg und ob man für den motorisierten Verkehr extra einen längeren Weg in die Innenstadt in Kauf nimmt, bezweifle ich also sehr. Wenn man also schon viel Geld für den motorisierten Verkehr locker machen will, soll auch der Langsamverkehr in gleichem Ausmass profitieren dürfen und bessere Optionen wie einem Velo/Fussgänger-Tunnel Vadianstrasse/Burgstrasse etc. geprüft werden. Ansonsten wird der Langsamverkehr, insbesondere vom östlichen St. Otmarquartier in die Innenstadt, vollends unterbrochen. Das kann im Jahr 2024 einfach keine sinnvolle Lösung mehr sein, vor allem in einer Stadt, in der bisher alles immer noch in vernünftiger Gehdistanz erreichbar ist.	Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs am Knoten St.Leonhard-Strasse ist Gegenstand weiterer Prüfungen. Das kantonale Tiefbauamt prüft, wie der zur Verfügung stehende Raum weiter verbessert werden kann.	X		

78854	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.	Ausserorts werden Fuss- und Velowege grundsätzlich zusammen geführt. Das hat mit den geringen Fussgängerfrequenzen zu tun. Das Anliegen wird aufgenommen und in einer nachfolgenden Projektierungsphase geprüft.	X		
80170	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.	Ausserorts werden Fuss- und Velowege grundsätzlich zusammen geführt. Das hat mit den geringen Fussgängerfrequenzen zu tun. Das Anliegen wird aufgenommen und in einer nachfolgenden Projektierungsphase geprüft.	X		
78928	Auf Veloführungen über einen Kreisel ist zu verzichten.	Die Unfallgefahr auf dieser Hauptveloroute ist zu vermeiden.	Der Raum an dieser Stelle ist beschränkt. Deshalb konnten nicht alle Verkehrswege mit einer separaten Veloführung ausgestattet werden. Wo möglich, wurde dies jedoch umgesetzt. Die vorgesehene Lösung entspricht den Normen und ist sicher.			X
78717	Auf Verbreiterung verzichten	Seite 38 Technischer Bericht, egal in welchem Szenario, die Fahrten über die St. Leonhardbrücken werden weniger. Wieso Steuergelder für eine Brückenverbreiterung verwenden, wenn der Verkehr abnimmt?	Es ist korrekt, dass gemäss aktueller Verkehrsmodelle die Anzahl Fahrzeuge auf der St. Leonhard-Brücke abnehmen werden. Die Brückenverbreiterung ist aufgrund des neuen vierarmigen Einspurbereichs im Anschluss St. Leonhard-Strasse dennoch notwendig. Nur so kann der Knoten St. Leonhard den Verkehr effizient bewältigen.			X
80058	Aus Sicht von Pro Velo St Gallen Appenzell wurde das Mitwirkungsverfahren zu früh gestartet, da die Radwegführung in Liebegg und Lustmühle noch nicht gelöst ist.	Für Velofahrenden vom Rotbachtal in Richtung St. Gallen (und umgekehrt, bis zu 1'000 pro Tag, Tendenz steigend) ist die Radwegführung von Nederteufen (Lustmühle) nach St. Gallen (Riethüsli) zentral. Leider liegen diese wesentliche Teilprojekte nicht auf. Gemäss unseren Informationen bestehen auch noch keine konkreten Projekte, erst Vorstellungen. Aus Sicht der Radfahrenden kann das Mitwirkungsverfahren somit nicht seriös geführt werden, solange diese für Radfahrenden entscheidenden Knacknüssen noch nicht gelöst sind. Wir (Pro Velo) müssen die Öffentlichkeit hierauf hinweisen. Ich bitte von daher um eine baldige Rückmeldung, wenn die obige Sichtweise aus Ihrer Sicht nicht korrekt sein sollte. MfG JvD	Das kantonale Strassengesetz sieht bei Strassenbauvorhaben eine geeignete Mitwirkung der Bevölkerung vor. Für den Zubringer Güterbahnhof wurde das erweiterte Vorprojekt ausgearbeitet. Es liegt also ein konkreter Projektstand vor, zu dem sich die Bevölkerung äussern kann. Das übergeordnete Fussgänger- und Velonetz stimmt der Kanton mit der Stadt und der Region ab. Falls sinnvoll, wird das übergeordnete Fussgänger- und Velonetz in der weiteren Projektphase aufgezeigt. Im aktuellen Projekt werden alle Fuss- und Veloverkehrsinfrastrukturen berücksichtigt, die durch das Bauprojekt tangiert werden – sei es im Endzustand oder während der Bauarbeiten. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof und die städtische Planung der Velovorzugsrouten (z.B. Veloroute Riethüsli-Innenstadt und Riethüsli-Lustmühle, Zylipasserelle als West-Ost-Verbindung und integralem Bestandteil der Testplanung für die Gebietsentwicklung Güterbahnhof, usw.) werden aufeinander abgestimmt. Im gesamten Projekt hat die Verkehrssicherheit höchste Priorität.			X
78052	Aussagen zur verbesserten Verkehrssicherheit des Fuss- und Veloverkehrs sind zu belegen.	Es wird pauschal davon ausgegangen, dass die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr verbessert wird, ohne aber im Detail zu wissen, wie die Verkehrsführung dieser Verkehrsträger funktioniert. Wurden beispielsweise Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr auf den vorgesehenen Mischflächen berücksichtigt? Wurde die gefährliche Veloführung im Kreisel beim Anschluss Oberstrasse geprüft? Dort fahren auch Velos auf der Oberstrasse durch. Entlang der St. Leonhard- und Davidstrasse nimmt der MIV markant zu, dort gibt es auch grosse Fussverkehrs- und Veloströme und ein Primarschulhaus. Dies dürfte die angenommenen positiven Auswirkungen auf der Teufenerstrasse mehr als wett machen.	Die Aussagen beziehen sich auf die Gesamtwirkung des Projekts und ist als solche zu verstehen. Es versteht sich, dass an verschiedenen Netzelementen unterschiedliche Wirkungen entstehen. Allerdings wirkt sich das Gesamtprojekt deutlich positiv auf die Verkehrssicherheit aus.	X		
78726	Bahnschranke aufheben	Die Bahnschranke der Appenzeller Bahnen blockiert heute bereits Fussgängerinnen und Fahrradfahrer. Im Zuge der Bauarbeiten könnte dies behoben werden. Entweder mit einem Fahrradtunnel parallel zum Strassentunnel. Alternativ mit einer Passerelle.	Die oberirdische Bahnquerung wird durch das Projekt voraussichtlich nicht tangiert. Eine allfällige Anpassung könnte im Zuge der weiteren Arealplanung geprüft werden.	X		
80092	Baugrube Liebegg Südportal: In den höheren Bereichen um die bergmännischen Portale des Sicherheitsstollens und des Tunnels kommt eine Spritzbetonwand. Der Eingriff in den Natur-, Landschafts-, und Lebensraum ist detailliert aufzuzeigen und der Eingriff ist auf ein absolut notwendiges Minimum zu reduzieren.	Die Spritzbetonwand verunstaltet das Landschaftsbild und ist – genau wie alle anderen temporären oder dauerhaften (Hilfs-)Bauwerke – nicht vereinbar mit der Schutzverordnung Sitter- und Wattbachlandschaft.	Sämtliche temporären Baumassnahmen und Baugrubensicherungen werden so geplant, dass der erforderliche Eingriff in die Umgebung minimiert wird. Im Erdreich verbleibende Bauhilfsmassnahmen werden zudem bis einen Meter unter der Terrainoberkante zurückgebaut. Im Endzustand wird die Umgebung wiederhergestellt, rekultiviert und nach Vorgabe der Umweltbaubegleitung und Landschaftspflegerischen Begleitplanung gestaltet. Ziel ist, eine möglichst harmonische Gestaltung mit Rücksicht auf die bestehende Umgebung (Landschaftsbild, Ortsbild, etc.) zu erreichen.	X		
78785	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.	Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr wie auch der öV und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl die Teufener Strasse als auch den Knoten Kreuzbleiche. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen haben die nationalen und kantonalen Parlamente das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergtunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei wurden ebenfalls die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen. Die bauzeitlichen Auswirkungen auf die Umwelt werden in der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) untersucht und beurteilt. Dabei werden auch Massnahmen und Auflagen zur Minimierung der Immissionen formuliert, die wiederum Eingang in die Projektierung finden (z. B. Anpassung Bauablauf, Formulierung von Einschränkungen für die Ausführung, Beschränkung von Transporten, Wahl von Transportrouten, allfällige Lärmschutzmassnahmen, usw.). Grundsätzlich gilt jedoch die Einhaltung der einschlägigen Gesetze und Normen (z. B. Baulärm-Richtlinie BAFU, Luftreinhaltung auf Baustellen, usw.). Für das Projekt Zubringer Güterbahnhof wird vom Tiefbauamt eine sachkundige Umweltbaubegleitung (UBB) eingesetzt. Diese überwacht die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zur Umwelt in der Bauphase.	X		

79862	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.	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr wie auch der öV und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen.</p> <p>80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl die Teufener Strasse als auch den Knoten Kreuzbleiche. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen haben die nationalen und kantonalen Parlamente das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei wurden ebenfalls die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p> <p>Die bauzeitlichen Auswirkungen auf die Umwelt werden in der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) untersucht und beurteilt. Dabei werden auch Massnahmen und Auflagen zur Minimierung der Immissionen formuliert, die wiederum Eingang in die Projektierung finden (z. B. Anpassung Bauablauf, Formulierung von Einschränkungen für die Ausführung, Beschränkung von Transporten, Wahl von Transportrouten, allfällige Lärmschutzmassnahmen, usw.). Grundsätzlich gilt jedoch die Einhaltung der einschlägigen Gesetze und Normen (z. B. Baulärm-Richtlinie BAFU, Luftreinhaltung auf Baustellen, usw.). Für das Projekt Zubringer Güterbahnhof wird vom Tiefbauamt eine sachkundige Umweltbaubegleitung (UBB) eingesetzt. Diese überwacht die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zur Umwelt in der Bauphase.</p>	X		
80103	Bei unterirdischen Bauten ist auf Grundwasserströmungen zu achten.	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.	Die Festlegung von Massnahmen zum Schutz des Grundwassers sowie der Nachweis der Einhaltung der gewässerschutzrechtlichen Bestimmungen sind ebenfalls Bestandteil der Umweltverträglichkeitsprüfung. Die Grundwasserproblematik wurde bereits im Rahmen des Vorprojekts sorgfältig abgeklärt. Nebst umfangreichen Feldversuchen wurden die Strömungsverhältnisse im heutigen Ausgangszustand sowie im Bau- und Endzustand analysiert. Die umfangreichen Analysen zeigen, dass entlang des Tunnelsystems nur ganz minime Veränderungen des Grundwasserstandes auftreten werden. Einzig bei den Tagbautunnel Nord und Süd sind allfällige Veränderungen des Grundwasserstandes möglich. Sie können durch Unterströmungsmassnahmen reduziert werden. Ferner ist mit einer umfassenden Grundwasserüberwachung sichergestellt, dass Veränderungen des Grundwasserspiegels jederzeit erkennbar sind und bei Bedarf Gegenmassnahmen eingeleitet werden können. Eine Verminderung der Wasserspeicherung im Lockergesteinskörper ist aufgrund des Projekts nicht zu erwarten.		X	
76725	Beim kombinierten Velo- und Fussgängerweg müssen mit 4.5m Breite müssen die Velofahrspur auf dem Boden markiert werden.	Konflikte zwischen Velofahrer und Fussgänger verhindern.	Die Signalisations- und Markierungspläne werden in den folgenden Projektierungsphasen detaillierter ausgearbeitet und dargestellt. Dazu gehören auch die Markierungen für Velofahrende und Fussgängerinnen und Fussgänger.	X		
78861	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.	Im städtischen Gebiet sind die Platzverhältnisse begrenzt. Deshalb ist es nicht überall möglich, separate Spuren für den Fussverkehr, Velos sowie weitere Fahrzeuge zu führen. Die Mischverkehrsflächen werden in der weiteren Planung und Projektierung nochmals überprüft.	X		
80174	Beim wiederhergestellten Weg vom Güterbahnhof zur Oberstrasse sind die Bereiche 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.	Im städtischen Gebiet sind die Platzverhältnisse begrenzt. Deshalb ist es nicht überall möglich, separate Spuren für den Fussverkehr, Velos sowie weitere Fahrzeuge zu führen. Die Mischverkehrsflächen werden in der weiteren Planung und Projektierung nochmals überprüft.	X		
80237	Beschreibung effektives Verkehrsregime.	Beschriftung Radweg ist irreführend, da es sich um eine Strasse mit Mischverkehr handelt.	Dieses Anliegen wird berücksichtigt.		X	
79611	Bessere Velo- /Fussverkehrslösung ohne sozial kritische Räume	Die Subjektive Sicherheit ist aufgrund der mangelnden Einsehbarkeit aus dem öffentlichen Raum und der eher schwachen Frequenzen zu Randzeiten nicht gewährleistet. Das Projekt widerspricht den ASTRA-Richtlinien für eine sichere und attraktive Fuss-/Veloinfrastruktur	Die Velounterquerung wurde aufgrund der geltenden Normen geplant und projektiert. Aufgrund der Lage im Netz, die auf den Zu- und Abfahrtswegen zum Teil deutlich grössere Gefälle aufgrund der Topografie aufweisen (die Teufener Strasse in St.Gallen und die Hauptstrasse in Teufen weisen über längere Distanzen ein Gefälle bis 8% auf), wäre eine Anpassung der Rampen unverhältnismässig in Bezug zu Kosten und Nutzen. Auf eine Niveauquerung des Knotens Liebegg wurde aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus und der Wartezeiten für Velofahrende und Fussgängerinnen und Fussgänger verzichtet.			X
78497	Das ganze Projekt ist mit wenigen Ausnahmen nicht nötig. Wenn einzelne Teilbereiche vom Verkehr entlastet werden, staut der Verkehr einfach weiter hinten. Auf das Projekt Güterbahnhof ist zu verzichten	Wichtiges Bauland wird zerstört. Die Stadtautobahn hat schon mehrere Quartiere zerschnitten. Das passiert mit diesem Projekt nochmals. Vier Ein-Ausfahrten sind genug für St. Gallen.	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen.</p> <p>80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p>			X

79575	Das Gesamtprojekt, mindestens aber die Teilprojekte Kreisel Güterbahnhof samt Tunnel Güterbahnhof Nof, Süd und Tunnel Liebegg, sowie Brücke Wattbach, sind zurückzustellen zugunsten von verkehrsvermeidenden Massnahmen, Massnahmen zur besseren Auslastung der Fahrzeuge für den MIV (zum Beispiel Mitfahrgelegenheiten), Massnahmen zur Stärkung des ÖV, sowie des Veloverkehrs Massnahmen zur Brechung der Spitzenverkehrslasten und andere Massnahmen, die es erlauben, den Verkehr mit der bestehenden Infrastruktur zu bewältigen. Ein Infrastrukturausbau dieser Grössenordnung gefährdet das Ziel, den Modal-Split zugunsten ÖV und muskelbetriebener Fahrzeuge zu beeinflussen.	<p>Im Technischen Bericht finden sich keine Angaben über verkehrsvermeidenden Massnahmen.</p> <p>Infrastrukturvorhaben wir das vorliegende vereinfachen den MIV und tragen damit zur Verkehrszunahme bei. Der prognostizierte durchschnittliche tägliche Verkehr auf der Teufener Strasse (Lustmühle) zeigt das deutlich mit der Zunahme von geschätzten 5'700 Fahrzeugen pro Tag. Nach der "Beseitigung" des jetzigen Engpasses entsteht über kurz oder lang ein neuer Engpass.</p> <p>Auch wenn eine teilweise Elektrifizierung des Strassenverkehrs zu erwarten ist, wird der MIV auch im Jahr 2040 weder CO2 neutral sein. Die übrigen negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt bleiben auch mit einer blossen Änderung des Antriebs grösstenteils bestehen (Feinstaub, Lärm, Zerschneidung Lebensräume, Zersiedelung, Wertminderung von Liegenschaften, soziale Separierung, Platzbedarf in Städten und damit einhergehende Enteignung des öffentlichen Raums zugunsten des Verkehrs, Materialbedarf Infrastruktur).</p> <p>Das Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen (BöB) bezweckt unter anderem den wirtschaftlichen und den volkswirtschaftlich, ökologisch und sozial nachhaltigen Einsatz der öffentlichen Mittel. Es ist bekannt, dass die Förderung von muskelbetriebener Mobilität und von verkehrslenkenden und vermeidenden Massnahmen mit weniger Mitteln auskommen und gute Ergebnisse liefern. Bevor nicht alle andern Massnahmen in Richtung eines menschen- und umweltgerechten Verkehrssystems ausgeschöpft sind, soll nicht einfach die Infrastruktur für das bisherige Verkehrssystem erweitert werden.</p> <p>Sowohl aus Sicht Klima, Umwelt und dem effektiven und effizienten Einsatz der öffentlichen Mittel ist das Projekt kontraproduktiv. Die Verhältnismässigkeit des Projekts, welches einzig den Interessen des MIV dient, gegenüber den Zielen des Umweltschutzgesetzes, des Bundesgesetzes über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit (KIG) muss überprüft werden bevor die weitere Projektierung angegangen wird.</p>	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen.</p> <p>80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergtunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p> <p>Der Bedarf und die Linienführung des Zubringers Güterbahnhof inklusive der Anschlüsse an die Stadt, wurden im Rahmen diverser Studien untersucht, ausgewiesen und bewertet. Dazu gehört auch die Prüfung von Alternativen wie zum Beispiel eine Verbesserung allein durch ein grossräumiges Verkehrsmanagement. Wichtig zu wissen: Bereits heute wird der Verkehr in der Stadt St.Gallen intelligent gesteuert und wo möglich werden Busse bevorzugt. Solche Massnahmen bringen aber auf lange Sicht nicht die notwendige Entlastung. Der geplante Pfortner in der Liebegg wird zwar einen wichtigen Beitrag zum Verkehrsmanagement leisten. Aber zusätzlich zum Verkehrsmanagement braucht es längerfristig bauliche Massnahmen wie zum Beispiel den Zubringer Güterbahnhof mit dem Tunnel Liebegg.</p> <p>Zum Pfortner Liebegg: Der geplante Pfortner Liebegg ist Teil des Verkehrsmanagements in der Stadt St.Gallen. Mit dem Pfortner wird der Stau – meist zu Stosszeiten – ausserhalb des Siedlungsgebiets gelegt. Der Kanton Appenzell Ausserrhoden hat das Projekt bereits aufgelegt. Über die Einsprachen wurde entschieden. Ein Entscheid wurde mit Beschwerde ans Obergericht weitergezogen. Das Urteil des Gerichts ist ausstehend.</p> <p>Zum Gesamtprojekt gehören zu realisierende flankierende Massnahmen wie zum Beispiel das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Teufener Strasse und Oberstrasse. Diese Massnahmen werden nach der Realisierung des Zubringers Güterbahnhof umgesetzt.</p>			X
80140	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 Verträglichkeit bezüglich Ortsbild- und Denkmalschutz ist Gegenstand aktueller Prüfungen und Untersuchungen mit der kantonalen Denkmalpflege und dem Bundesamt für Kultur (BAK). Auf Anraten des BAK wird zusätzlich ein Gutachten bei der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) eingeholt. In der Interessenabwägung wird das Gutachten berücksichtigt.	X		
78810	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.	Die Verträglichkeit bezüglich Ortsbild- und Denkmalschutz ist Gegenstand aktueller Prüfungen und Untersuchungen mit der kantonalen Denkmalpflege und dem Bundesamt für Kultur (BAK). Auf Anraten des BAK wird zusätzlich ein Gutachten bei der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) eingeholt. In der Interessenabwägung wird das Gutachten berücksichtigt.	X		
80077	Das Güterexpeditionsgebäude ist inklusive des neueren östlichen Anbaus zu erhalten. In der Testplanung wurde darauf hingewiesen, dass dies möglich ist. Im Fall eines Teilabbruchs des Güterexpeditionsgebäudes soll die Erstellung eines Ersatzes durch die Strassenführung darunter nicht verunmöglicht werden.	Es ist Teil des Umgebungsschutzes gem. ISOS und Zeitzeuge einer für St.Gallen bedeutenden Epoche der erfolgreichen Stickereiblüte. 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.	Die Verträglichkeit bezüglich Ortsbild- und Denkmalschutz ist Gegenstand aktueller Prüfungen und Untersuchungen mit der kantonalen Denkmalpflege und dem Bundesamt für Kultur (BAK). Auf Anraten des BAK wird zusätzlich ein Gutachten bei der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) eingeholt. In der Interessenabwägung wird das Gutachten berücksichtigt.	X		

81234	<p>Das Projekt muss bis zur Klärung der folgenden Fragen zurückgestellt werden:</p> <p>Es muss eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorgelegt werden, die insbesondere den projektbezogenen regionalen energetischen Aufwand und Ertrag der Tunnelbaulösung betrifft. Dies ist auch unter dem Aspekt der dringenden Vermeidung von CO2 zu sehen und den entsprechenden schweiz- und weltweiten Zielen dazu.</p> <p>Es muss geklärt werden, mit welchen einfachen Massnahmen der kritische Teil der individuellen Fahrten ins Stadtzentrum substituiert werden kann. (low hangig fruits)</p>	<p>Das Projekt erfüllt die heute zwingend erforderlichen Bedingungen nicht:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Es enthält keine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), aus der hervorgehen würde, wie sich die Belastung durch den Bau der zusätzlichen Tunnels für die Bewohner und die Natur der betroffenen Stadtquartiere auswirkt. 2. Die Analyse der Fahrten von Appenzell AR zum Stadtzentrum weist eine eigenartige, durch die bisherigen Berechnungen und Zählungen nicht erklärte Charakteristik auf: die meisten Fahrzeuge, die auf das Stadtgebiet gelangen, werden nur bis zum Quartier St.Leonhard nachgewiesen. Dann "verschwinden" sie, d.h. sie fahren via den vorgesehenen Knoten offensichtlich und tatsächlich kaum weiter. Das Stauproblem ist also zur Hauptsache sehr eng mit dem Ziel- und Quellverkehr dorthin lokalisiert. Dazu passt die Erfahrung, dass ab 16:30 vor allem auf den aus dem Verwaltungsbezirk Davidstrasse heraus führenden Strassen bereits Stau herrscht. Dies hängt direkt mit den zahlreichen Angestellten mit Individualfahrzeugen zusammen, die eine vorgeschrieben Arbeitszeit bis 16:30 haben. 3. Es wäre somit zu prüfen, wie ein nennenswerter Teil dieser Leute auf die Appenzellerr Bahn zu bringen sind: Die AB hat die Möglichkeit, in den Stosszeiten den Fahrplan ab St.Gallen Bahnhof nochmals zu verdichten, die Fahrzeiten sind neu ab Güterbahnhof 3 Minuten in die Kreuzungsstelle Lustmühle. Mit einem Zusatzkurs bis Teufen wäre ein sehr attraktives Angebot zu schaffen. Dazu reicht ein weiterer Pendelzug, der genau zwischen den jetzigen Fahrplänen fährt. Die jüngste Investition von 80 Mio in diese Bahn ist bei den Nutzer*innenzahlen noch längst nicht dort angelangt, wo sie ihr Potential ausreizen könnte. Bevor nicht solche Praxisversuche über mehrere Jahre realisiert wurden, darf dem Strassenausbau nicht Priorität gegeben werden. 	<p>Bei Infrastrukturprojekten dieser Grössenordnung wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Dabei werden die entstehenden Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt untersucht und beurteilt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) festgehalten. Der Bericht enthält ein Pflichtenheft mit weiteren Massnahmen für die nächsten Projektphasen. Die Umweltverträglichkeit befindet sich in Erarbeitung und wird mit der Auflage abgeschlossen. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof untersteht aufgrund von Ziffer 11.2 des Anhangs der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) der Pflicht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Auskunft über die Umweltauswirkungen und die erforderlichen Massnahmen zum Schutz der Umwelt gibt der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB), der von einem auf diesem Gebiet anerkannten Ingenieurbüro erarbeitet wird. Der UVB wird vom Bundesamt für Umwelt (BAFU), dem Bundesamt für Kultur (BAK) sowie den kantonalen Fachstellen der Kantone St.Gallen (AFU, AREG, ANJF, AWE, Denkmalpflege) und Appenzell Ausserrhoden (ARW, AFU) beurteilt.</p> <p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen. Die Umweltverträglichkeit befindet sich in Erarbeitung und wird mit der Auflage abgeschlossen.</p> <p>Um den künftigen Verkehr aufzufangen, braucht es alle Verkehrsmittel: Busse, Züge, Autos und Velos. Deshalb ist das Projekt Zubringer Güterbahnhof keine Konkurrenz zur Verbindung der Appenzeller Bahnen. Gerade der öffentliche Verkehr in den Zentren profitiert von einem ausgebauten Strassennetz, da auch Busse auf ein gut funktionierendes Strassennetz angewiesen sind.</p>			X
80868	Das Projekt sei so weiter zu bearbeiten	<ul style="list-style-type: none"> - schlüssige Linienführung - Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität Riethüsli/Teufenersteasse. - Verkehr gehört im städtischen Kontext unter den Lebensraum 	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.		X	
80151	Das reibungslose Funktionieren des Wartebereichs vor dem Elekrounterwerk-Häuschen soll mit derselben 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 Elekrounterwerk-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.	Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs am Knoten St.Leonhard-Strasse ist Gegenstand weiterer Prüfungen. Das kantonale Tiefbauamt prüft, wie der zur Verfügung stehende Raum weiter verbessert werden kann.	X		
78843	Das reibungslose Funktionieren des Wartebereichs vor dem Elekrounterwerk-Häuschen soll mit gleichem Akribie nachgewiesen werden, wie dies auch für das Funktionieren des Knotens für den MIV gemacht wird.	Der Wartebereich vor dem Elekrounterwerk-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.	Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs am Knoten St.Leonhard-Strasse ist Gegenstand weiterer Prüfungen. Das kantonale Tiefbauamt prüft, wie der zur Verfügung stehende Raum weiter verbessert werden kann.	X		
80165	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.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	X		
78848	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.	Kenntnisnahme. Ist im Projekt so vorgesehen.		X	
77945	Der Abschnitt der Geltenwilenstrassen zwischen St. Leonhardstrasse und Vadianstrasse / Güterbahnhofstrasse samt dem Knoten Geltenwilenstrasse/Vadianstrasse/Güterbahnhofstrasse ist in das Projekt zu integrieren.	Das Projekt hat enorme Auswirkungen auf die Fussverkehrsführung entlang und über die Geltenwilenstrasse in diesem Abschnitt. Gemäss der Auflistung der Projektbestandteile sehen wir nicht klar, dass dieser Abschnitt integraler Teil des Projektes ist. In diesem Abschnitt bestehen heute Veloführungen auf dem Trottoir, was nicht mehr zulässig ist. Das Trottoir ist dazu deutlich zu schmal. Es ist aufgrund der Pläne nicht ersichtlich, dass hier eine norm- und bedarfsgerechte Situation geschaffen wird. Das das aufgrund der grossen und direkten Auswirkungen des Projektes nicht in (unterminierte oder unabhängige) Drittprojekte verschoben werden, deren Umsetzung nicht gesichert und zeitlich abgestummen wird.	Das übergeordnete Fussgänger- und Velonetz stimmt der Kanton mit der Stadt und der Region ab. Falls sinnvoll, wird das übergeordnete Fussgänger- und Velonetz in der weiteren Projektphase aufgezeigt. Im aktuellen Projekt werden alle Fuss- und Veloverkehrsinfrastrukturen berücksichtigt, die durch das Bauprojekt tangiert werden – sei es im Endzustand oder während der Bauarbeiten. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof und die städtische Planung der Velovorzugsrouten (z.B. Veloroute Riethüsli-Innenstadt und Riethüsli-Lustmühle, Zylipasserelle als West-Ost-Verbindung und integralem Bestandteil der Testplanung für die Gebietsentwicklung Güterbahnhof, usw.) werden aufeinander abgestimmt. Im gesamten Projekt hat die Verkehrssicherheit höchste Priorität.	X		

78395	Der Abtransport des Ausbruchmaterials ist zu überdenken. Der Abtransport soll via Förderband und Bahn zu einer Recyclinganlage mit Bahnanschluss erfolgen. Kreislaufwirtschaft! Mit der SBB müssen Lösungen gefunden werden.	Die gesamte Bauphase ist in Bezug auf die Auswirkungen auf die Quartiere sehr kritisch zu betrachten. Der Fokus des Variantenvergleiches Abtransport Ausbruchmaterial scheint lediglich auf der Belastung des Strassennetzes zu liegen. Eine Reduktion der Lärm-, Klima- und Umweltauswirkungen und des negativen Einflusses auf die Verkehrssicherheit sollten hier im Zentrum der Überlegungen stehen. Dies ist mit einer Zwischendeponie und einem reinen Transport via Strasse nicht gewährleistet. Das Fazit wird als ungenügend erachtet. Umweltgerecht, zeitgemäss und sinnvoll wäre ein fossilfreier Transport, der den Strassenverkehr nicht belastet.	Bei Infrastrukturprojekten dieser Grössenordnung wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Dabei werden die entstehenden Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt untersucht und beurteilt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) festgehalten. Der Bericht enthält ein Pflichtenheft mit weiteren Massnahmen für die nächsten Projektphasen. Die Umweltverträglichkeit befindet sich in Erarbeitung und wird mit der Auflage abgeschlossen. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof untersteht aufgrund von Ziffer 11.2 des Anhangs der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) der Pflicht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Auskunft über die Umweltauswirkungen und die erforderlichen Massnahmen zum Schutz der Umwelt gibt der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB), der von einem auf diesem Gebiet anerkannten Ingenieurbüro erarbeitet wird. Der UVB wird vom Bundesamt für Umwelt (BAFU), dem Bundesamt für Kultur (BAK) sowie den kantonalen Fachstellen der Kantone St.Gallen (AFU, AREG, ANJF, AWE, Denkmalpflege) und Appenzell Ausserrhoden (ARW, AfU) beurteilt. Die bauzeitlichen Auswirkungen auf die Umwelt werden in der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) untersucht und beurteilt. Dabei werden auch Massnahmen und Auflagen zur Minimierung der Immissionen formuliert, die wiederum Eingang in die Projektierung finden (z. B. Anpassung Bauablauf, Formulierung von Einschränkungen für die Ausführung, Beschränkung von Transporten, Wahl von Transportrouten, allfällige Lärmschutzmassnahmen, usw.). Grundsätzlich gilt jedoch die Einhaltung der einschlägigen Gesetze und Normen (z. B. Baulärm-Richtlinie BAFU, Luftreinhaltung auf Baustellen, usw.). Für das Projekt Zubringer Güterbahnhof wird vom Tiefbauamt eine sachkundige Umweltbaubegleitung (UBB) eingesetzt. Diese überwacht die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zur Umwelt in der Bauphase. Ein Bahnverlad des Ausbruchmaterials wurde mit der SBB geprüft, kann aber aus bahntechnischen Gründen (Platzverhältnisse, Auslastung Streckennetz usw.) nicht realisiert werden.			X
78915	Der Abtransport des Ausbruchmaterials ist zu überdenken.	Die gesamte Bauphase ist in Bezug auf die Auswirkungen die Quartiere sehr kritisch zu betrachten. Der Fokus des Variantenvergleiches Abtransport Ausbruchmaterial scheint lediglich auf der Belastung des Strassennetzes zu liegen. Eine Reduktion der Klima- und Umweltauswirkungen und des negativen Einflusses auf die Verkehrssicherheit sollten hier im Zentrum der Überlegungen stehen. Dies ist mit einer Zwischendeponie und einem reinen Transport via Strasse nicht gewährleistet. Das Fazit wird als ungenügend erachtet.	Bei Infrastrukturprojekten dieser Grössenordnung wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Dabei werden die entstehenden Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt untersucht und beurteilt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) festgehalten. Der Bericht enthält ein Pflichtenheft mit weiteren Massnahmen für die nächsten Projektphasen. Die Umweltverträglichkeit befindet sich in Erarbeitung und wird mit der Auflage abgeschlossen. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof untersteht aufgrund von Ziffer 11.2 des Anhangs der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) der Pflicht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Auskunft über die Umweltauswirkungen und die erforderlichen Massnahmen zum Schutz der Umwelt gibt der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB), der von einem auf diesem Gebiet anerkannten Ingenieurbüro erarbeitet wird. Der UVB wird vom Bundesamt für Umwelt (BAFU), dem Bundesamt für Kultur (BAK) sowie den kantonalen Fachstellen der Kantone St.Gallen (AFU, AREG, ANJF, AWE, Denkmalpflege) und Appenzell Ausserrhoden (ARW, AfU) beurteilt. Die bauzeitlichen Auswirkungen auf die Umwelt werden in der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) untersucht und beurteilt. Dabei werden auch Massnahmen und Auflagen zur Minimierung der Immissionen formuliert, die wiederum Eingang in die Projektierung finden (z. B. Anpassung Bauablauf, Formulierung von Einschränkungen für die Ausführung, Beschränkung von Transporten, Wahl von Transportrouten, allfällige Lärmschutzmassnahmen, usw.). Grundsätzlich gilt jedoch die Einhaltung der einschlägigen Gesetze und Normen (z. B. Baulärm-Richtlinie BAFU, Luftreinhaltung auf Baustellen, usw.). Für das Projekt Zubringer Güterbahnhof wird vom Tiefbauamt eine sachkundige Umweltbaubegleitung (UBB) eingesetzt. Diese überwacht die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zur Umwelt in der Bauphase. Ein Bahnverlad des Ausbruchmaterials wurde mit der SBB geprüft, kann aber aus bahntechnischen Gründen (Platzverhältnisse, Auslastung Streckennetz usw.) nicht realisiert werden.			X
78775	Der Autobahnanschluss Güterbahnhof mit Güterbahnhofunnel Nord, Güterbahnhofstunnel 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.	Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt. Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.			X

79268	Der fünfte innerstädtische Autobahnanschluss an die St.Leonhardstrasse und an die Oberstrasse ist weder nötig noch sinnvoll und daher klar abzulehnen.	Der Zubringer Riethüsli ist notwendig und sinnvoll. Die möglichst direkte Erschliessung des Appenzellerlandes ab/zu der Autobahn ist ja ein altes Anliegen und überfällig. Nur damit lässt sich die Stadt St.Gallen von einem grossen Teil des Durchgangsverkehrs vom/ins Appenzellerland entlasten. Der fünfte innerstädtische Autobahnanschluss an die St.Leonhardstrasse und an die Oberstrasse ist hingegen weder nötig noch sinnvoll und daher klar abzulehnen. Die Vorteile dieser Teilprojekte sind verschwindend klein, ihre Nachteile hingegen sind gross und werden in den Unterlagen nur ungenügend aufgezeigt: Der Verbrauch wertvollen Baulandes und der Bau zusätzlicher Strassen sind weder nachhaltig noch zukunftsgerichtet. Sie werden lediglich zusätzlichen Verkehr in das ohnehin schon übermässig belastete Quartier leiten. Damit wird ein massgeblicher Teil der mit der direkten Erschliessung des Appenzellerlandes ab/zu der Autobahn verbundenen Verkehrsreduktion in der Stadt kompensiert und damit der grösste und wichtigste Vorteil des Gesamtprojekts zunichte gemacht. Zudem erhöht dieser fünfte innerstädtische Autobahnanschluss sowohl die Investitions- als auch die Betriebskosten massgeblich. Dass dieser zusätzliche Autobahnanschluss nur wenige hundert Meter vom bestehenden Autobahnanschluss Kreuzbleiche entfernt weder sinnvoll noch nötig ist, wird auch einer grossen Mehrheit der Stimmbewölkerung einleuchten.	Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergertunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.			X
79300	Der Autobahnanschluss Güterbahnhof soll nicht gebaut werden. Auf die erwartete Zunahme des MIV auf der Autobahn müssen Stadt, Kanton und Bund mit Massnahmen reagieren, die sich an den vier V einer nachhaltigen Verkehrspolitik orientieren: - Vermeiden - Verlagern - Vernetzen - Verträglich gestalten	Es ist kontraproduktiv, zusätzliche Kapazitäten zu erstellen, um eine erwartete Zunahme des Verkehrs abzufangen. Mehrfach ist empirisch belegt, dass zusätzliche Strassen zusätzlichen Verkehr induzieren. Stattdessen müssen Stadt, Kanton und Bund eine Verkehrspolitik umsetzen, die ein weiteres Wachstum des MIV verhindert. Der Autobahnzubringer Güterbahnhof hat äusserst negative Auswirkungen für die Bewohner:innen der Stadt: - für den ÖV sowie den Velo- und Fussverkehr entstehen erhebliche Nachteile, insbesondere beim Knoten St. Leonhardsbrücke/St. Leonhardstrasse. - in der Innenstadt von St. Gallen ist mit zusätzlichem MIV zu rechnen. Dadurch entstehen Platzprobleme. Es muss für den ÖV, den Velo- und den Fussverkehr genug Verkehrsfläche zur Verfügung stehen. Ausserdem wird zusätzlicher Platz benötigt, damit Bäume und andere Pflanzen in der Stadt gepflanzt werden können. Die Pflanzungen sind nötig, um die Folgen der Klimaerhitzung abzumildern. - Im Wattbachtobel und im Hätterenwald verschwinden geschützte Waldgemeinschaften wegen der Strassenbauten.	Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergertunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.			X
78781	Der Bauablauf ist mit dem Astra so zu koordinieren, dass der Abtransport des Ausbruchmaterials durch den Feldlitunnel 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.	Die Projektteile Zubringer Güterbahnhof des ASTRA (Tunnel Feldli inkl. Kreisel) und der Region (Anschlüsse St.Leonhard-Strasse, Oberstrasse und Liebegg) werden sowohl planerisch als auch im Bauablauf koordiniert projektiert. Soweit möglich, werden sämtliche Synergien ausgeschöpft und alle Abläufe auf die beiden Projektteile abgestimmt. Als Ziel gilt die Minimierung sämtlicher Installations-, Zwischendeponieflächen und Transporte. In den nachfolgenden Projektphasen werden weitere Verbesserungen geprüft. Aus heutiger Sicht ist jedoch ein Abtransport des Ausbruchmaterials durch den Tunnel Feldli aus bauzeitlichen Gründen nicht möglich.	X		
80184	Der Bauplatz Güterbahnhof ist allseitig mit einer Schallschutzwand einzuzäunen, mindestens im Bereich von Wohnbauten. Auf Nacharbeit 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.	Die bauzeitlichen Auswirkungen auf die Umwelt werden in der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) untersucht und beurteilt. Dabei werden auch Massnahmen und Auflagen zur Minimierung der Immissionen formuliert, die wiederum Eingang in die Projektierung finden (z. B. Anpassung Bauablauf, Formulierung von Einschränkungen für die Ausführung, Beschränkung von Transporten, Wahl von Transportrouten, allfällige Lärmschutzmassnahmen, usw.). Grundsätzlich gilt jedoch die Einhaltung der einschlägigen Gesetze und Normen (z. B. Baulärm-Richtlinie BAFU, Luftreinhaltung auf Baustellen, usw.). Für das Projekt Zubringer Güterbahnhof wird vom Tiefbauamt eine sachkundige Umweltbaubegleitung (UBB) eingesetzt. Diese überwacht die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zur Umwelt in der Bauphase. Gemäss Baulärmrichtlinie des BAFU sind Arbeiten in der Nacht zulässig, die Massnahmen werden jedoch verschärft. Grundsätzlich sind im Bauablauf keine Nachtarbeiten vorgesehen, ausser, wo zwingend notwendig (z.B. Gleisbereiche SBB/AB). Einzelne Arbeitsschritte können Nachtarbeiten erforderlich machen. Dabei wird sowohl in der Planung als auch in der Ausführung darauf geachtet, dass Nachtarbeiten auf ein absolut notwendiges Minimum beschränkt werden. Ebenfalls sind die Emissionen (Lärm, Licht, Staub, etc.) auf das Minimum zu reduzieren.	X		
76655	Der begrünte Hang mit Bäumen, Gärten und Wiesen angrenzend zum Schlosserweg muss auch während der Bauphase erhalten bleiben. Dazu gehören auch die vernässten und teils wassergefüllten Mulden am Hangfuss, welche für den heimischen Bergmolch überlebenswichtig sind.	Der steile Hang eignet sich nicht als Umschlagsplatz für die Baustelle. Um die Biodiversität im Areal zu erhalten und um einen Rückzugsort für die da heimischen Tiere zu schaffen, insbesondere der geschützte Bergmolch und die geschützte Blindschleiche, müssen ökologische Flächen während der Bauzeit erhalten bleiben.	Sämtliche Installationsflächen werden in den nächsten Projektphasen geprüft und verbessert. Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen und wo möglich berücksichtigt.	X		
80240	Der Bereich zwischen Schlosserweg und Güterbahnhofstrasse muss bitte so bleiben wie er ist.	Wir als Eigentümer an der Schlosserstrasse pachten einen Teil des Grünstreifens der SBB. Ganzjährig als Parkfläche und im Sommer zusätzlich als Pool-, Grill-, Geniess-/Erholungs-platz für uns als Familie. Es wäre für uns einschneidend, wenn wir dieses Stück Land nicht mehr zur Verfügung hätten. In diesem Sinne bitten wir Sie, die Installationsplätze auf dieser Fläche zu überdenken.	Sämtliche Installationsflächen werden in den nächsten Projektphasen geprüft und verbessert. Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen und wo möglich berücksichtigt.	X		

80229	Der Bereich zwischen Schlosserweg und Güterbahnhofstrasse muss bitte so bleiben, wie er ist!	Wir als Eigentümer an der Schlosserstrasse pachten einen Teil des Grünstreifens der SBB. Ganzjährig als Parkfläche und im Sommer zusätzlich als Pool-, Grill-, Geniess-/Erholungs-Platz für uns als Familie. Es wäre für uns einschneidend, wenn wir dieses Stück Land nicht mehr zur Verfügung hätten. In diesem Sinne bitten wir Sie, die Installationsplätze auf dieser Fläche zu überdenken.	Sämtliche Installationsflächen werden in den nächsten Projektphasen geprüft und verbessert. Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen und wo möglich berücksichtigt.	X		
80099	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 auszuführen, dass eine spätere Gestaltung und Nutzung darüber 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.	Bereits in der Testplanung wurde berücksichtigt, dass die unterirdischen Bauten in regelmässigen Abständen saniert werden müssen. Deshalb werden in diesem Bereich schnellwachsende Bepflanzungen vorgeschlagen. Die Anschlussäste befinden sich mehrheitlich im Bereich Güterbahnhofstrasse. Sie sind für die Erschliessung des Güterbahnhofs weiterhin notwendig. Die Bepflanzung auf dem Areal ist im Zuge der weiteren Planungen zur Bebauung des Areals zu planen. Abdichtungen von Tunnelbauten, die nicht saniert werden müssen, sind technisch nicht möglich.	X		
78795	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.	Im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung wird ebenfalls eine Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP) erstellt. Darin werden auch ökologische Aufwertungen im Perimeter des Zubringer Güterbahnhof dargestellt. Die LBP nimmt Rücksicht auf die Ziele und Massnahmen der städtischen Biodiversitäts- und Baumstrategie und wird diese soweit möglich berücksichtigen. Eine Koordination mit der Stadtplanung und mit Stadtgrün wird erfolgen. Die LBP enthält ebenfalls mögliche Gestaltungen und Begrünungen im Zusammenhang mit den oberirdischen Bauteilen (Tagbautunnel, Stützmauern, usw.).	X		
80181	Der Deckel des Tunnelportals ist so zu gestalten, dass eine spätere Überbauung, insbesondere die vollständige Wiederherstellung des Güterbahnhofsgebäudes, oder eine Bepflanzung flexibel 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.	Die Verträglichkeit bezüglich Ortsbild- und Denkmalschutz ist Gegenstand aktueller Prüfungen und Untersuchungen mit der kantonalen Denkmalpflege und dem Bundesamt für Kultur (BAK). Auf Anraten des BAK wird zusätzlich ein Gutachten bei der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) eingeholt. In der Interessenabwägung wird das Gutachten berücksichtigt. Im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung wird ebenfalls eine Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP) erstellt. Darin werden auch ökologische Aufwertungen im Perimeter des Zubringer Güterbahnhof dargestellt. Die LBP nimmt Rücksicht auf die Ziele und Massnahmen der städtischen Biodiversitäts- und Baumstrategie und wird diese soweit möglich berücksichtigen. Eine Koordination mit der Stadtplanung und mit Stadtgrün wird erfolgen. Die LBP enthält ebenfalls mögliche Gestaltungen und Begrünungen im Zusammenhang mit den oberirdischen Bauteilen (Tagbautunnel, Stützmauern, usw.).	X		
78369	Der Deponiestandort (Deponie Wisental Mörschwil) ist zu überdenken. Das Aushub- und Ausbruchmaterial sollte mit Förderbändern zu den Bahngleisen geführt werden und per Bahn zu einem Recyclingwerk gebracht werden (Kreislaufwirtschaft).	Eine baustellennahe Ablagerung des Aushubs ist zu befürworten. Es gilt zu beachten, dass die Lastwagenfahrten minimiert werden müssen, die Verkehrssicherheit für zu Fussgehende und Velofahrende stets gewährleistet ist und insbesondere keine Schulwege oder sensible Siedlungsgebiete tangiert werden. Durch die notwendige Zwischendeponie auf dem Güterbahnhofsareal ist dies nicht gewährleistet. Angesagt ist heute nicht mehr deponieren sondern wiederverwerten (Kreislaufwirtschaft). Lastwagenfahrten sind insbesondere innerorts zu vermeiden (Luft-, Lärm- und Verkehrsbelastung, Gefahr für Fuss- und Veloverkehr)!	Für das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen planen Bund und Region mehrere Tunnelbauten. Der Aushub und die weiteren Materialien werden dabei soweit möglich wiederverwertet. Trotzdem braucht es für einen Aushub dieser Grössenordnung eine neue Deponie. Die Abklärungen des ASTRA haben ergeben, dass sich der Standort Wisental in Mörschwil für die neue Deponie am besten eignet. Die Distanzen zur Autobahn und zur Stadt St.Gallen sind kurz. Das Deponieprojekt tangiert keine Naturschutzgebiete oder Wälder. Nach Abschluss der Bauarbeiten an der Engpassbeseitigung St.Gallen kann das Gelände in Mörschwil wieder für die Landwirtschaft genutzt werden.			X
75400	Der direkte Autobahn-Anschluss und dadurch die wesentliche Entlastung der Stadt vom steigenden Durchgangsverkehr ist zu begrüssen. Der Anschluss Kreuzbleiche genügt als Zubringer von der Autobahn in die Stadt. Auf einen Ausbau der St.Leonhard-Strasse auf sechs Fahrspuren ist zu verzichten. Auf den Zubringer Güterbahnhof mit Kreisel und Ausfahrten in die Stadt ist zu verzichten, um den Individualverkehr aus und in Richtung Teufen nicht noch mehr zu fördern. Die Teufener Strasse ist umzugestalten und soll damit für die Anwohner attraktiver werden. Im Gebiet Liebegg ist eine Pflörtneranlage zur Dosierung des Individualverkehrs in Richtung Stadt zu realisieren. Die Appenzeller-Bahnen sollen von einem Verzicht auf den Zubringer Güterbahnhof, einer Neugestaltung der Teufener Strasse sowie einer Pflörtneranlage Liebegg zur Verkehrsdosierung in dem Sinne profitieren, dass vermehrt vom Individualverkehr auf die Bahn umgestiegen wird.	Erst werden die Appenzeller-Bahnen mit Millionen gefördert und dann sollen Millionen in den Individualverkehr investiert werden. Da beisst sich doch der Appenzell-Bläss in den Schwanz! Im Zusammenhang mit der Bewältigung der Klimakrise muss ein verkehrspolitisches Ziel sein, den motorisierten Individualverkehr nicht übermässig ansteigen zu lassen. Um dieses Ziel zu erreichen, ist der Umstieg vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr durch entsprechende Massnahmen zu fördern. Zubringer zur Autobahn (in und aus Richtung Zürich), bestehend aus den zwei Tunnels Liebegg und Feldli Gegen einen solchen Zubringer ist nichts einzuwenden. Dieser bringt eine Entlastung auf der Teufener Strasse. Aus den Grundlagen geht nicht hervor, ob der Tunnel auch für Fahrzeuge aus und allenfalls in Richtung Riethüsi zugänglich gemacht werden soll, was eigentlich auch noch sinnvoll wäre. Ausfahrt Güterbahnhof mit Kreisel und zwei Anschlüssen an die Stadt Gegen eine Ausfahrt Güterbahnhof mit Kreisel und zwei Anschlüssen an die Stadt (Geltenwilenstrasse und Oberstrasse) wehre ich mich vehement, und zwar aus folgenden Gründen: Autobahn-Anschluss Kreuzbleiche Der bestehende Anschluss mit den Aus- und Einfahrten in und aus drei Richtungen (Rosenbergstrasse, St.Leonhard-Strasse und Zürcher Strasse) genügt, um mit dem Fahrzeug in die und aus der Stadt zu gelangen. Durch die Realisierung des neuen Autobahn-Anschlusses (Aus- und Einfahrt aus und in Richtung Zürich) via Tunnels Feldli und Liebegg braucht der in oder aus Richtung Teufen rollende Verkehr nicht mehr durch die Stadt (St.Leonhard-Strasse, Geltenwilenstrasse, Oberstrasse und Teufener Strasse) zu fahren, um zur Autobahn zu gelangen. Das wird zu einer erheblichen Entlastung dieser Strassen führen. Auf einen Ausbau der St.Leonhard-Strasse auf sechs Fahrspuren kann damit verzichtet werden. Einzig der geplante Ausbau der St.Leonhard-Brücke für den Velo- und Fussverkehr ist noch erforderlich. Kreisel-Ausfahrten Geltenwilenstrasse und Oberstrasse Durch die geplanten Kreiselausfahrten Geltenwilenstrasse und Oberstrasse wird dem Individualverkehr aus Richtung Teufen sozusagen ein roter Teppich ausgelegt, um möglichst staufrei und bequem in die Stadt zu gelangen. Der Arbeitsweg und das Wohnen im südlichen, steuergünstigen «Speckgürtel» der Stadt wird so noch attraktiver. Das kann wohl nicht das Ziel der Stadt sein! Deshalb ist auf den Kreisel Güterbahnhof mit Ausfahrten in die Stadt zu verzichten. Die Teufener Strasse soll auch bei einem Verzicht auf die Realisierung des Kreisels Güterbahnhof mit Ausfahrten in die Stadt trotzdem zu einer für die Anwohner attraktiveren Strasse umgestaltet werden, zum Beispiel im Sinne einer Quartierstrasse mit Tempo 30. Dadurch kann erreicht werden, dass die Appenzeller vielleicht eher auf die Bahn	Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbaus Schritt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbaus Schritt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt. Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen. Der Bedarf und die Linienführung des Zubringers Güterbahnhof inklusive der Anschlüsse an die Stadt, wurden im Rahmen diverser Studien untersucht, ausgewiesen und bewertet. Dazu gehört auch die Prüfung von Alternativen wie zum Beispiel eine Verbesserung allein durch ein grossräumiges Verkehrsmanagement. Wichtig zu wissen: Bereits heute wird der Verkehr in der Stadt St.Gallen intelligent gesteuert und wo möglich werden Busse bevorzugt. Solche Massnahmen bringen aber auf lange Sicht nicht die notwendige Entlastung. Der geplante Pflörtner in der Liebegg wird zwar einen wichtigen Beitrag zum Verkehrsmanagement leisten. Aber zusätzlich zum Verkehrsmanagement braucht es längerfristig bauliche Massnahmen wie zum Beispiel den Zubringer Güterbahnhof mit dem Tunnel Liebegg. Zum Pflörtner Liebegg: Der geplante Pflörtner Liebegg ist Teil des Verkehrsmanagements in der Stadt St.Gallen. Mit dem Pflörtner wird der Stau – meist zu Stosszeiten – ausserhalb des Siedlungsgebiets gelegt. Der Kanton Appenzell Ausserrhodens hat das Projekt bereits aufgelegt. Über die Einsprachen wurde entschieden. Ein Entscheid wurde mit Beschwerde ans Obergericht weitergezogen. Das Urteil des Gerichts ist ausstehend. Zum Gesamtprojekt gehören zu realisierende flankierende Massnahmen wie zum Beispiel das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Teufener Strasse und Oberstrasse. Diese Massnahmen werden nach der Realisierung des Zubringers Güterbahnhof umgesetzt. Mit dem heutigen Verkehrsaufkommen können die Betriebs- und Gestaltungskonzepte nicht umgesetzt werden. Die vorgeschlagenen Varianten für die Teufener Strasse würden mit dem heutigen Verkehr an der Teufener Strasse zu unsicheren Situationen und Verkehrsbehinderungen führen. Um den Verkehr massgeblich zu reduzieren, braucht es die Engpassbeseitigung mit dem Zubringer Güterbahnhof. Das Projekt ist also Voraussetzung für die Umsetzung der Betriebs- und Gestaltungskonzepte.			X

		<p>umsteigen.</p> <p>Um den Verkehrsfluss auf der Teufener Strasse steuern zu können, ist zusätzlich im Gebiet Liebegg die von der Stadt und den Gemeinden Teufen, Bühler und Gais unterstützte Realisierung einer Pfortneranlage zur Dosierung des Verkehrs voranzutreiben.</p> <p>Appenzeller-Bahnen</p> <p>In die Appenzeller-Bahnen sind in den vergangenen Jahren viele Millionen Franken an Steuergeldern investiert worden, so unter anderem für:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Neubau Ruckhaldetunnel St.Gallen -Neubau Haltestelle Güterbahnhof St.Gallen -Durchmesserlinie zwischen Appenzell und Trogen -diverse neue Kreuzungsstellen <p>Eingeführt wurde auch ein Viertelstunden-Takt zwischen Teufen und St.Gallen.</p> <p>Eine Verbesserung der Durchfahrt durch Teufen ist geplant (ev. Tunnel zwischen Bahnhof und Stofel).</p> <p>Im Übrigen sind grosse Investitionen in das Rollmaterial getätigt worden. Neue Züge wurden angeschafft, um die Fahrzeiten zu verkürzen und die Fahrt bequemer zu machen.</p> <p>All diese Massnahmen sollen den öffentlichen Verkehr fördern und einen Umstieg vom Auto auf die Bahn bewirken.</p>	<p>Der Pfortner Liebegg ist nicht Bestandteil des Projekts Engpassbeseitigung. Der Kanton Appenzell Ausserrhoden hat das Projekt bereits aufgelegt. Über die Einsprachen wurde entschieden. Ein Entscheid wurde mit Beschwerde ans Obergericht weitergezogen. Das Urteil des Gerichts ist ausstehend</p> <p>Damit die Teufener Strasse umgestaltet werden kann, muss zuerst der Verkehr auf der Strasse reduziert werden. Die Reduktion wird mit der Realisierung der Engpassbeseitigung St.Gallen erreicht. Strassenfläche im Quartier kann zugunsten von Fuss- und Veloverkehrsflächen, Grünflächen und weiteren Nutzflächen umgestaltet werden. Dies ist in den ausgearbeiteten Varianten des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes (BGK) Teufener Strasse abgebildet und im August 2023 der Öffentlichkeit präsentiert worden. Nach Inbetriebnahme der Engpassbeseitigung können die Umsetzungsarbeiten für die Aufwertung der Teufener Strasse sowie die weiteren flankierenden Massnahmen zur Engpassbeseitigung erfolgen.</p> <p>Um den künftigen Verkehr aufzufangen, braucht es alle Verkehrsmittel: Busse, Züge, Autos und Velos. Deshalb ist das Projekt Zubringer Güterbahnhof keine Konkurrenz zur Verbindung der Appenzeller Bahnen. Gerade der öffentliche Verkehr in den Zentren profitiert von einem ausgebauten Strassennetz, da auch Busse auf ein gut funktionierendes Strassennetz angewiesen sind.</p>			
80400	Der Fussgängerverkehr ist an Baustellen so zu führen, dass Umleitungen und provisorische Wege mit Rollstuhl, Rollator und Gehhilfen benutzbar sind. Die Wegführung ist einfach und verständlich zu signalisieren.	Provisorien und Umleitungen sind barrierefrei sicherzustellen und zu signalisieren.	Die Bauabläufe sind grundsätzlich so vorgesehen, dass die Einschränkungen für alle Verkehrsteilnehmenden möglichst geringgehalten werden. Gewisse Einschränkungen sind aber unumgänglich. Es wird Bauphasen geben, während denen umleitende Verkehrsführungen (z. B. für den Fuss- und Veloverkehr) eingerichtet werden müssen. Die Umleitungen werden mit den zuständigen Verfügungsbehörden (Stadtpolizei, Kantonspolizei) besprochen und entsprechend umgesetzt sowie signalisiert. Im Grundsatz werden auch provisorische Verkehrsführungen gemäss geltender Normen projektiert und erstellt. Die bisher vorgesehenen provisorischen Umleitungen werden zudem in den nachfolgenden Projektphasen überprüft und wo möglich optimiert.	X		
76720	Der Gehweg muss auch für Velofahrer freigegeben werden (markierte Velospur). Zusätzlich braucht der Gehweg einen Anschluss hoch auf die St. Leonhardbrücke, damit die Fussgänger und Velofahrer die Strassen nicht queren müssen. Eventuell können dadurch die Fussgängerstreifen weggelassen werden.	Dies wäre eine Win-Win-Situation. Die Velofahrer und Fussgänger von der St. Leonhardbrücke können sicher und schnell in die Innenstadt gelangen und die Kapazität der Kreuzung erhöht sich für den MIV da die Fussgängerstreifen entfallen.	Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs am Knoten St.Leonhard-Strasse ist Gegenstand weiterer Prüfungen. Das kantonale Tiefbauamt prüft, wie der zur Verfügung stehende Raum weiter verbessert werden kann.	X		
80076	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 Schlosserstrasse 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.	Sämtliche Installationsflächen werden in den nächsten Projektphasen geprüft und verbessert. Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen und wo möglich berücksichtigt.	X		
78809	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 Schlosserstrasse 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.	Sämtliche Installationsflächen werden in den nächsten Projektphasen geprüft und verbessert. Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen und wo möglich berücksichtigt.	X		
76809	Der Installationsplatz im Bereich der Gärten der Liegenschaften an der Schlosserstrasse sowie im Bereich des Gemeinschaftsgartens ist in Rücksprache mit dem UrbanenGrünAtelier sowie den Anwohnenden so zu verkleinern, dass der Betrieb der Gärten während der Baudauer nicht eingeschränkt wird.	Die Gärten bzw. der nicht bebaute Grünraum zwischen Schlosserweg und Güterbahnhof bilden gemäss ISOS einen geschützten Vorbereich zur geschützten Bausubstanz an der Schlosserstrasse. Ebenso sind die Gärten Erholungs- und Lebensraum für die Besitzenden und Pachtnehmenden. Im Bereich des Hanges bewirtschaftet unser Gartenverein (Urbanes Grün Atelier) zusammen mit rund 60 Menschen eine innerstädtische Oase und bedient somit ein öffentliches Interesse. Der Installationsplatz zerstört ein Gemeinschaftsprojekt ohne einen anderweitigen, ausgewiesenen Mehrwert zu schaffen. Zudem zeigt sich bei anderen Installationsplätzen des ASTRA, dass sie teilweise viel zu grosszügig projektiert werden.	Sämtliche Installationsflächen werden in den nächsten Projektphasen geprüft und verbessert. Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen und wo möglich berücksichtigt.	X		
80267	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. Die beide Verkehrsarten sind zu trennen. Es sind im Minimum gegenüber heute gleiche oder kürzere Wartezeiten an den Lichtsignalanlagen auszuweisen und die Warteräume sind allseitig so zu gestalten, dass sich Velofahrende und Zufussgehende gegenseitig nicht behindern. Minimale Wegbreiten sind sowohl auf Fusswegen bzw. Trottoirs, als auch auf Velospuren einzuhalten.	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.	Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs am Knoten St.Leonhard-Strasse ist Gegenstand weiterer Prüfungen. Das kantonale Tiefbauamt prüft, wie der zur Verfügung stehende Raum weiter verbessert werden kann.	X		
78818	Der Strassenquerschnitt ist auf das absolut notwendige Minimum zu reduzieren.	Der aufgezeigte Strassenquerschnitt ist viel zu hoch und läuft entgegen den städtischen Entsiegelungsbemühungen.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.			X
80082	Der Strassenquerschnitt ist auf das absolut notwendige Minimum zu reduzieren.	Der aufgezeigte Strassenquerschnitt ist viel zu hoch und läuft entgegen den städtischen Entsiegelungsbemühungen.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.			X

78777	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.	Bei Infrastrukturprojekten dieser Grössenordnung wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Dabei werden die entstehenden Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt untersucht und beurteilt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) festgehalten. Der Bericht enthält ein Pflichtenheft mit weiteren Massnahmen für die nächsten Projektphasen. Die Umweltverträglichkeit befindet sich in Erarbeitung und wird mit der Auflage abgeschlossen. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof untersteht aufgrund von Ziffer 11.2 des Anhangs der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) der Pflicht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Auskunft über die Umweltauswirkungen und die erforderlichen Massnahmen zum Schutz der Umwelt gibt der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB), der von einem auf diesem Gebiet anerkannten Ingenieurbüro erarbeitet wird. Der UVB wird vom Bundesamt für Umwelt (BAFU), dem Bundesamt für Kultur (BAK) sowie den kantonalen Fachstellen der Kantone St.Gallen (AFU, AREG, ANJF, AWE, Denkmalpflege) und Appenzell Ausserrhodens (ARW, AFU) beurteilt.			X
83670	Der Tunnel im Bereich Zimmerstrasse 7 und neuem Zimmerweg streift unterirdisch meine Gartenparzelle. Wird hier im Tagbau gearbeitet oder betrifft es unterirdisch meine Parzelle nicht? Muss ich evtl. damit rechnen, dass ich den Carport sogar verliere?	Bei der Zimmerstrasse 7 gegenüber habe ich die letzte Gartenparzelle neben der Garage östlich im Grundrissplan gemietet. Bei mir ist seit ca. 10 Jahren ein bewilligter Carport aufgestellt, aber nicht in allen Plänen eingezeichnet.	Detaillierungsgrad des Projekts ist nicht so weit fortgeschritten Der Tagbautunnel wird im Bereich der Zimmerstrasse 7 in Deckelbauweise erstellt. Diese Parzelle wird nicht vom Projekt direkt tangiert bzw. betroffen. Weitere Grundstückbezogene Verluste bwp. Gartenparzellen wegen Installationsplätzen in diesem Bereich sind nicht definitiv auszuschliessen. Dieses Anliegen wird in der nächsten Projektphase mit dem Eigentümer bilateral geklärt.	X		
80235	Der Tunnel Liebegg sowie der Zubringer Güterbahnhof sind aus verkehrstechnischen Gründen zu realisieren.	Wir wohnen seit 36 Jahren im Riethüsli Quartier. Für den Schulbesuch mussten unsere 3 Kinder täglich die Teufenerstrasse über den Fussgängerstreifen überqueren. Von Jahr zu Jahr hat der Verkehr zugenommen, die Situation ist gefährlicher und die Sicherheit weniger geworden. Mit der Untertunnelung der Appenzellerbahn und dem Erstellen einer Lichtsignalanlage hat sich die Situation massiv beruhigt und entschärft. Die täglichen Verkehrsstaus auf der Teufenerstrasse am Knoten GBS nehmen leider immer mehr zu. Dies hat auch Folgen für den Verkehr auf der Demutstrasse. Eine Untertunnelung der Strasse würde dem ganzen Riethüsli-Quartier die gewünschte Beruhigung, Sicherheit und Wohnqualität zurückbringen; wird doch der Verkehr im Quartier massiv reduziert. Heute gibt es bei Stausituationen auch für Busse und Blaulichtorganisationen auf der Teufenerstrasse kein Durchkommen mehr. Profitieren würde von der Neuregelung auch der Langsamverkehr, besonders punkto Sicherheit.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.		X	
78079	Der VCS spricht sich klar gegen den Bau des Zubringers Güterbahnhof aus. Auf das gesamte Projekt ist zu verzichten. Keine 3. Röhre, kein Anschluss Güterbahnhof, kein Tunnel Liebegg und keine Anschlüsse Geltenwilenstrasse und Oberstrasse. Die flankierenden Massnahmen (Umgestaltung Teufener- und Oberstrasse) hingegen sollen möglichst schnell umgesetzt werden. Die Verbesserungen für den Veloverkehr sind zu forcieren und möglichst schnell umzusetzen. Es braucht neue Verkehrszählungen, auch für den Veloverkehr. Die Pfortneranlagen Liebegg sind raschmöglichst zu erstellen.	Eine dritte Röhre durch den Rosenberg, ein Ausbau auf eine durchgehende Sechs-Spur-Autobahn, die permanente Umnutzung von Pannestreifen und der unterirdische Kreisverkehr mit Anschluss ins Appenzellerland sind ein klarer Kapazitätsausbau zugunsten des motorisierten Individualverkehrs. Obwohl sich diese Mitwirkung auf die Anschlüsse an die Stadt und den Tunnel und Anschluss Liebegg beschränkt, ist das Projekt doch als Ganzes zu reflektieren. Angesichts der Klimakrise und im Sinne einer zukunftsgerichteten Stadtentwicklung zielt dieses Bauprojekt in die komplett falsche Richtung. Ein Ausbau der Kapazitäten zugunsten des Verkehrsmittels, mit dem negativsten Einfluss auf Flächeneffizienz, Lärm, Klima, Umwelt und Mensch und damit eine Förderung des solchen, ist nicht zeitgemäss und verhindert die nötige Überwindung der Wohlstandsgewohnheit aus Bequemlichkeit für fast jeden Weg das Auto zu nutzen. Ein Wechsel von Diesel und Benzin betriebenen Fahrzeugen zu Elektromobilität mildert nur die lokale CO2-Belastung, alle andern negativen Folgen der MIV bleiben. Wenn das private Auto nur dann zum Einsatz kommt, wenn mehrere Leute im Fahrzeug sitzen und/oder eine grosse Menge Ware/Material mitgeführt werden muss (z.B. Handwerker) reduziert sich die Anzahl PW ganz massiv und es braucht bei weitem keine Kapazitätserweiterungen. Eine Entlastung der innerstädtischen Gebiete ist nur punktuell und zeitlich begrenzt absehbar. Ohne eine ersatzweise Kapazitätsreduktion (z.B. durch Umnutzung bestehender Strassen, oder Sperrung für den MIV) ist mittelfristig mit einer Zunahme des Autoverkehrs zu rechnen. Der Grundsatz von Angebot und Nachfrage gilt auch bei der Strassenfläche: mehr Strassen, mehr Verkehr. Eine nachhaltige Verkehrspolitik im Jahre 2024 kann keinen Ausbau der Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr beinhalten. Eine Förderung von Fuss- und Veloverkehr und des öffentlichen Verkehrs ist nötig und losgelöst von diesem Projekt zu realisieren. Das Veloweggesetz, das seit 1. Januar 2023 in Kraft ist, schreibt das auch ganz klar vor. Je ein bedarfsgerechtes, flächendeckendes, sicheres und lückenloses Velowegnetz für den Alltag (direkte Velovorzugsrouten) und die Freizeit ist bis spätestens Ende 2027 fertig zu planen und bis spätestens Ende 2042 zu erstellen. Es gilt Verzögerungen bzw. einen Realisierungsnotstand zu verhindern! Es darf nicht die gleiche Malaise eintreffen wie beim Umweltschutzgesetz (Lärmschutzverordnung) oder beim Behinderten-Gleichstellungsgesetz. Selbst die wenig ambitionierten Verkehrsperspektiven des Astras sehen bis 2050 eine Reduktion des MIV am Gesamtverkehr von heute 73% auf 67% vor. Der Anteil von öV- und Veloverkehr hingegen soll deutlich zunehmen. Laut der neusten repräsentativen Umfrage des renommierten Wirtschaftsprüfers Deloitte (Tagblatt vom 6. Januar 2024, Wirtschaftsseite) wird sich die Anzahl der Haushalte mit einem eigenen Auto in den nächsten 10 Jahren von heute 80% auf noch 40% halbieren. Carsharing wird zunehmen, der MIV folglich trotz Bevölkerungszunahme insgesamt abnehmen, öV-, Fuss- und Veloverkehr werden zunehmen. Eine Modalsplitverlagerung vom MIV zu öV, Fuss- und Veloverkehr zeigen auch die Verkehrsperspektiven 2050 des Astras. Der Bau von zusätzlichen Strassenkapazitäten wird folglich zur landschafts- und klimafeindlichen Fehlinvestition. Das können und sollen wir uns nicht leisten.	Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschritt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschritt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt. Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen. Der Bedarf und die Linienführung des Zubringers Güterbahnhof inklusive der Anschlüsse an die Stadt, wurden im Rahmen diverser Studien untersucht, ausgewiesen und bewertet. Dazu gehört auch die Prüfung von Alternativen wie zum Beispiel eine Verbesserung allein durch ein grossräumiges Verkehrsmanagement. Wichtig zu wissen: Bereits heute wird der Verkehr in der Stadt St.Gallen intelligent gesteuert und wo möglich werden Busse bevorzugt. Solche Massnahmen bringen aber auf lange Sicht nicht die notwendige Entlastung. Der geplante Pfortner in der Liebegg wird zwar einen wichtigen Beitrag zum Verkehrsmanagement leisten. Aber zusätzlich zum Verkehrsmanagement braucht es längerfristig bauliche Massnahmen wie zum Beispiel den Zubringer Güterbahnhof mit dem Tunnel Liebegg. Zum Pfortner Liebegg: Der geplante Pfortner Liebegg ist Teil des Verkehrsmanagements in der Stadt St.Gallen. Mit dem Pfortner wird der Stau – meist zu Stosszeiten – ausserhalb des Siedlungsgebiets gelegt. Der Kanton Appenzell Ausserrhodens hat das Projekt bereits aufgelegt. Über die Einsprachen wurde entschieden. Ein Entscheid wurde mit Beschwerde ans Obergericht weitergezogen. Das Urteil des Gerichts ist ausstehend. Zum Gesamtprojekt gehören zu realisierende flankierende Massnahmen wie zum Beispiel das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Teufener Strasse und Oberstrasse. Diese Massnahmen werden nach der Realisierung des Zubringers Güterbahnhof umgesetzt.			X
80164	Der Veloverkehr ist räumlich vom Fussverkehr so zu trennen, das 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.	Im städtischen Gebiet sind die Platzverhältnisse begrenzt. Deshalb ist es nicht überall möglich, separate Spuren für den Fussverkehr, Velos sowie weitere Fahrzeuge zu führen. Die Mischverkehrsflächen werden in der weiteren Planung und Projektierung nochmals überprüft.	X		
78847	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.	Im städtischen Gebiet sind die Platzverhältnisse begrenzt. Deshalb ist es nicht überall möglich, separate Spuren für den Fussverkehr, Velos sowie weitere Fahrzeuge zu führen. Die Mischverkehrsflächen werden in der weiteren Planung und Projektierung nochmals überprüft.	X		
80178	Der Wander- und Radweg entlang des Wattbachs ist während der gesamten Bauzeit offen zu halten oder es ist eine zumutbare Umleitung anzubieten.	Es handelt sich hier um einen eingetragenen und signalisierten Rad- und Wanderweg. Ein ersatzloser Wegfall ist nicht angemessen.	Die Anpassung der Wattbachstrasse für Zufahrten zum Installationsplatz schliesst die Nutzung durch andere Berechtigte nicht aus. Die Einschränkungen werden soweit wie möglich minimiert. Die Wildtiere können weiterhin um das Bauwerk herum passieren. Entsprechende Klärungen und Randbedingungen werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung mit der Wildhut definiert und in den nachfolgenden Projektphasen integriert.	X		

78788	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 Wandweg. Ein ersatzloser Wegfall ist nicht angemessen. Zusätzliche Höhendifferenzen und Zusatzdistanzen sind kein Ersatz.	Die Anpassung der Wattbachstrasse für Zufahrten zum Installationsplatz schliesst die Nutzung durch andere Berechtigte nicht aus. Die Einschränkungen werden soweit wie möglich minimiert. Die Wildtiere können weiterhin um das Bauwerk herum passieren. Entsprechende Klärungen und Randbedingungen werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung mit der Wildhut definiert und in den nachfolgenden Projektphasen integriert.	X		
79309	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 Wandweg. Ein ersatzloser Wegfall ist nicht angemessen. Zusätzliche Höhendifferenzen und Zusatzdistanzen sind kein Ersatz.	Die Anpassung der Wattbachstrasse für Zufahrten zum Installationsplatz schliesst die Nutzung durch andere Berechtigte nicht aus. Die Einschränkungen werden soweit wie möglich minimiert. Die Wildtiere können weiterhin um das Bauwerk herum passieren. Entsprechende Klärungen und Randbedingungen werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung mit der Wildhut definiert und in den nachfolgenden Projektphasen integriert.	X		
78700	Der Wartebereich vor dem Elektronunterwerk-Häuschen ist zu klein. Es muss eine Lösung gefunden werden, um Stau von Fussgängerinnen und Velofahrern zu vermeiden, z. B.: - Warteraum vergrössern - Gleichzeitige Grünphase für den Fuss- und Veloverkehr sowohl Richtung St. Leonhardsbrücke wie Richtung St. Leonhardstrasse, sodass an dieser Stelle kein Warten nötig ist.	Fuss- und Veloverkehr werden nach Vorgabe des Mobilitätskonzepts der Stadt St. Gallen zunehmen. Die Wartzone befindet sich an einer der wichtigsten Velo- und Fussverkehrsverbindungen zwischen Zentrum und Westen der Stadt. Insbesondere die Kreuzbleiche mit zahlreichen Freizeit- und Sportangeboten wird hier mit dem Zentrum verbunden. Es warten hier Velofahrer und Fussgängerinnen, die in zwei verschiedene Richtungen unterwegs sind. Der Platz reicht aber nur für wenige Velos und Personen und wird zu den Stosszeiten regelmässig überlastet sein.	Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs am Knoten St.Leonhard-Strasse ist Gegenstand weiterer Prüfungen. Das kantonale Tiefbauamt prüft, wie der zur Verfügung stehende Raum weiter verbessert werden kann.	X		
78699	Der Warteraum für den Velo- und Fussverkehr muss genug gross sein.	Fuss- und Veloverkehr werden nach Vorgabe des Mobilitätskonzepts der Stadt St. Gallen zunehmen. Die Wartzone befindet sich an einer der wichtigsten Velo- und Fussverkehrsverbindungen zwischen Zentrum und Westen der Stadt. Insbesondere die Kreuzbleiche mit zahlreichen Freizeit- und Sportangeboten wird hier mit dem Zentrum verbunden. In Spitzenzeiten ist schon heute der Platz eng für wartende Velofahrerinnen und Fussgänger.	Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs am Knoten St.Leonhard-Strasse ist Gegenstand weiterer Prüfungen. Das kantonale Tiefbauamt prüft, wie der zur Verfügung stehende Raum weiter verbessert werden kann.	X		
76653	Die 6m breite Fussgängerunterführung im Süden der St. Leonhardbrücke braucht eine Velospur.	Der Veloverkehr vom Bahnhof Richtung Osten und umgekehrt muss dann nicht mehr die Strassen des MIV queren, was den MIV flüssiger macht.	Die Unterführung am Knoten St.Leonhard dient einzig dem Fussverkehr. Um eine spätere eventuelle Nutzung für den Veloverkehr nicht auszuschliessen, wurde die lichte Höhe so ausgelegt, dass auch Velos diese Unterführung nutzen könnten.	X		
78817	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.	Im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung wird ebenfalls eine Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP) erstellt. Darin werden auch ökologische Aufwertungen im Perimeter des Zubringer Güterbahnhof dargestellt. Die LBP nimmt Rücksicht auf die Ziele und Massnahmen der städtischen Biodiversitäts- und Baumstrategie und wird diese soweit möglich berücksichtigen. Eine Koordination mit der Stadtplanung und mit Stadtgrün wird erfolgen. Die LBP enthält ebenfalls mögliche Gestaltungen und Begrünungen im Zusammenhang mit den oberirdischen Bauteilen (Tagbautunnel, Stützmauern, usw.).	X		
80081	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.	Im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung wird ebenfalls eine Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP) erstellt. Darin werden auch ökologische Aufwertungen im Perimeter des Zubringer Güterbahnhof dargestellt. Die LBP nimmt Rücksicht auf die Ziele und Massnahmen der städtischen Biodiversitäts- und Baumstrategie und wird diese soweit möglich berücksichtigen. Eine Koordination mit der Stadtplanung und mit Stadtgrün wird erfolgen. Die LBP enthält ebenfalls mögliche Gestaltungen und Begrünungen im Zusammenhang mit den oberirdischen Bauteilen (Tagbautunnel, Stützmauern, usw.).	X		
80112	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.	In der ganzen Argumentation der Befürworter und Projektverfasser des Zubringers Güterbahnhof wird mit der Begründung des Güterbahnhofs geworben. Der Synthesepan im Schlussbericht zur Testplanung Güterbahnhof ist ebenfalls nicht wenig Bäume eingetragen.	Die Planungen im Areal Güterbahnhof werden in einem separaten Prozess durchgeführt. Die Bevölkerung wird zu einem späteren Zeitpunkt in den Prozess einbezogen.			X
78779	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.	Alternativen und Varianten inkl. Null+ Variante (Verkehrsmanagement-Massnahmen ohne Zubringer Güterbahnhof) wurden einer umfassenden Bewertung bzw. Prüfung unterzogen.Im Rahmen der Bewertung einer ZMB (2018) wurden eine Kostennutzenanalyse (KNA), eine Kostenwirksamkeitsanalyse (KWA) und eine Qualitative Analyse (QA) angewendet.Die Kosten-Nutzen-Analyse verfolgte eine reinvolkswirtschaftliche Sicht. Das hier eingesetztes Bewertungsverfahren stellte nicht allein auf die nur monetarisierbaren Nutzen aus der KNA ab. Stattdessen wurde es explizit mit weiteren, über die volkswirtschaftliche Sicht hinausgehenden Verfahren ergänzt: Mit den Verfahren Kosten-Wirksamkeits-Analyse (KWA) und Qualitative Analyse (QA) wurden explizit Indikatoren eingesetzt, welche nicht nur die Reisezeitveränderungen bzw. Aspekte der monetarisierung erfassten. Insbesondere die nur schwer monetarisierbaren Effekte zur Siedlungsentwicklung wurden hier entsprechend gewürdigt. Sowohl in der KNA als auch in der KWA ist die aktuelle Variante als Bestvariante hervorgegangen Das Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1.91 sagte aus, dass für jeden investierten Franken ein Nutzen von 1.91 Fr. generiert werden kann. Auch unter Berücksichtigung von verschiedenen Sichtweisen (Investor, Betreiber, Strassenbenutzer etc.) in der KWA würde die aktuelle Variante die eindeutige Bestvariante bleiben.	X		
80197	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.	Es ist unklar, weshalb das positive Kosten-Nutzen-Verhältnis sichergestellt sei. Mit den Kosten von ca. 870 Mio. Franken inkl. Feldlütunnel und Kreisel könnte alternativ, auch unter Einbezug von anderen Verkehrsarten, die Gesamtsituation für St.Gallen effektiv wirksam verbessert werden. Die gleiche Aussage gilt auch für den kantonalen Teils des Projekts unter dessen isolierter Betrachtung.	Alternativen und Varianten inkl. Null+ Variante (Verkehrsmanagement-Massnahmen ohne Zubringer Güterbahnhof) wurden einer umfassenden Bewertung bzw. Prüfung unterzogen.Im Rahmen der Bewertung einer ZMB (2018) wurden eine Kostennutzenanalyse (KNA), eine Kostenwirksamkeitsanalyse (KWA) und eine Qualitative Analyse (QA) angewendet.Die Kosten-Nutzen-Analyse verfolgte eine reinvolkswirtschaftliche Sicht. Das hier eingesetztes Bewertungsverfahren stellte nicht allein auf die nur monetarisierbaren Nutzen aus der KNA ab. Stattdessen wurde es explizit mit weiteren, über die volkswirtschaftliche Sicht hinausgehenden Verfahren ergänzt: Mit den Verfahren Kosten-Wirksamkeits-Analyse (KWA) und Qualitative Analyse (QA) wurden explizit Indikatoren eingesetzt, welche nicht nur die Reisezeitveränderungen bzw. Aspekte der monetarisierung erfassten. Insbesondere die nur schwer monetarisierbaren Effekte zur Siedlungsentwicklung wurden hier entsprechend gewürdigt. Sowohl in der KNA als auch in der KWA ist die aktuelle Variante als Bestvariante hervorgegangen Das Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1.91 sagte aus, dass für jeden investierten Franken ein Nutzen von 1.91 Fr. generiert werden kann. Auch unter Berücksichtigung von verschiedenen Sichtweisen (Investor, Betreiber, Strassenbenutzer etc.) in der KWA würde die aktuelle Variante die eindeutige Bestvariante bleiben.	X		

78796	Die Aussenwand des Tunnels bzw. der Rampe ist naturnah zu gestalten und zu begrünen.	Bepflanzung dient der Biodiversität, der Kühlung und der Entsiegelung. 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.	Im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung wird ebenfalls eine Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP) erstellt. Darin werden auch ökologische Aufwertungen im Perimeter des Zubringer Güterbahnhof dargestellt. Die LBP nimmt Rücksicht auf die Ziele und Massnahmen der städtischen Biodiversitäts- und Baumstrategie und wird diese soweit möglich berücksichtigen. Eine Koordination mit der Stadtplanung und mit Stadtgrün wird erfolgen. Die LBP enthält ebenfalls mögliche Gestaltungen und Begrünungen im Zusammenhang mit den oberirdischen Bauteilen (Tagbautunnel, Stützmauern, usw.).	X		
79994	Die Auswirkungen auf die Sicherheit für den Fussverkehr entlang der Oberstrasse sind aufzuzeigen.	8.4.1 Mit einem Verkehrswachstum von 45% gegenüber 2017 auf der Oberstrasse westlich des Anschlusses wird sich die Sicherheit für den Fussverkehr deutlich verschlechtern. Die Südseite der Oberstrasse ist in diesem Bereich durch eine fast ununterbrochene Reihe von Zufahrten gekennzeichnet (Tankstelle, Tanklager Osterwalder AG, Diverse Gewerbebauten). Eine 90°-Einfahrt vom Postareal in die schmale Strasse ist problematisch.	Die Umgestaltung der Oberstrasse ist als flankierende Massnahme zur Engpassbeseitigung St.Gallen vorgesehen. Verschiedene Abschnitte der Oberstrasse werden dank des neuen Anschlusses aufgewertet. Vor allem der Abschnitt von der Vonwil-Brücke stadteinwärts wird entlastet. Durch den Zubringer Güterbahnhof entstehen Möglichkeiten, die Fussgänger- und Veloinfrastruktur aufzuwerten oder zusätzliche Grünflächen anzulegen. Nach Inbetriebnahme der Engpassbeseitigung St.Gallen kann die Oberstrasse aufgewertet werden. Die entsprechenden Planungen wurden durchgeführt und im August 2023 der Öffentlichkeit präsentiert.			X
80213	Die Auswirkungen auf die Umwelt sind detailliert zu untersuchen (Lärm, Schadstoffe, Feinstaub).	Der Bau der Teilsperre führt zu einer Verkehrszunahme um 46% / 5700 Fahrten auf der Einfallachse von der Lustmühle in die Stadt St.Gallen (Zunahme des DTV von 12'500 auf 18'200 (verglichen zwischen Referenzzustand und Planzustand 2040) zwischen Lustmühle und dem Tunnelportal) . Wie weit es sich dabei um durch das Projekt generierten Mehrverkehr oder um Umlagerungen bestehender Verkehrsströme handelt, geht aus den Unterlagen nicht hervor. Die Auswirkungen auf die Umwelt sind nicht untersucht. Lediglich zum Lärm werden vage Angaben gemacht.	Bei Infrastrukturprojekten dieser Grössenordnung wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Dabei werden die entstehenden Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt untersucht und beurteilt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) festgehalten. Der Bericht enthält ein Pflichtenheft mit weiteren Massnahmen für die nächsten Projektphasen. Die Umweltverträglichkeit befindet sich in Erarbeitung und wird mit der Auflage abgeschlossen. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof untersteht aufgrund von Ziffer 11.2 des Anhangs der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) der Pflicht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Auskunft über die Umweltauswirkungen und die erforderlichen Massnahmen zum Schutz der Umwelt gibt der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB), der von einem auf diesem Gebiet anerkannten Ingenieurbüro erarbeitet wird. Der UVB wird vom Bundesamt für Umwelt (BAFU), dem Bundesamt für Kultur (BAK) sowie den kantonalen Fachstellen der Kantone St.Gallen (AFU, AREG, ANJF, AWE, Denkmalpflege) und Appenzell Ausserrhoden (ARW, AfU) beurteilt.		X	
79988	Die Auswirkungen der vorgesehenen Verschiebung des östlichen Knotens an die St.Leonhardbrücke auf die Kreuzung des Radwegs mit der Geltenwilenstrasse sind im Projekt zu klären.	5.2.1 Die Auswirkungen der vorgesehenen Verschiebung des östlichen Knotens an die St.Leonhardbrücke auf die Kreuzung des Radwegs mit der Geltenwilenstrasse sind nicht geklärt.	Kenntnisnahme. Die entsprechenden Nachweise wurden im Projekt erbracht. Die Nachweise zeigen: Sämtliche Knoten weisen genügende Leistungsfähigkeiten auf.		X	
78384	Die Bezeichnung "Fuss- und Veloverkehr" ist im gesamten Dokument anstelle der Bezeichnung "Langsamverkehr" zu verwenden.	Die Bezeichnung "Langsamverkehr" wird den zu Fussgehenden und den Velofahrenden nicht gerecht.	Der Begriff Langsamverkehr steht traditionell für die Fortbewegung zu Fuss, auf Rädern oder Rollen, angetrieben durch menschliche Muskelkraft. Aufgrund der technologischen Entwicklung werden heute aber auch Motorfahräder, namentlich E-Bikes mit elektrischer Tretunterstützung, zum Langsamverkehr gezählt. Ersatzbegriffe wie FVV (Fuss- und Veloverkehr) sind nicht vollständig, weshalb der korrekte Sammelbegriff national immer noch Langsamverkehr ist. Beim Langsamverkehr handelt es sich um eine Fachbezeichnung und um keine Wertung.			X
78410	Die Breiten für die Velostreifen sind grosszügig zu gestalten.	Dies ist eine wichtige Veloverbindung, Querungen sind wahrscheinlich.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihr Anliegen wird wo möglich berücksichtigt.	X		
76719	Die Doppelspuren auf der Geltenwilerstrassen müssen auf je eine Spur reduziert werden, damit beidseitig ein Fahrradstreifen und die Strassenränder / Trottoirs begrünt bzw. mit Bäumen bepflanzt werden können.	Auf der Geltenwilerstrasse wird der Verkehr mit dem Zubringer abnehmen. Man muss somit mehr Platz und Sicherheit für den Langsamverkehr schaffen. Die aktuellen Pläne zeigen einen Ausbau von aktuell 3 Spuren auf 4. Das macht keinen Sinn.	Die in der Situation aufgezeigten Fahrspuren direkt am Knoten sind für die Abwicklung des Verkehrsaufkommens notwendig.			X
78888	Die Einschränkungen der Lebensqualität in der Stadt während der Bauzeit sind zu minimieren. -Eine sichere, schnelle Veloverbindung ist während der Bauzeit durchgehend zu gewährleisten. -Eine Beeinträchtigung der öV-Verbindungen (Schiene und Strasse) ist zu vermeiden. Entsprechende Ersatzangebote müssen geschaffen werden. -Bauverkehr muss reduziert und optimiert werden. Sensible Routenführungen (Kindergarten, Schulweg, etc.) sind zu vermeiden. -Lärmemissionen (Bau und Transporte) sind zu reduzieren und zeitlich zu planen.	Die geschätzte Bauzeit beträgt 6-8 Jahre. Dies ist eine beachtliche Zeit, die einen Einschnitt das Leben in der Stadt mit sich bringt. Die Verkehrsträger Fuss, Velo und öV müssen weiterhin funktionieren, die Anwohner:innen müssen ihr Leben möglichst uneingeschränkt weiter leben können.	Ihr Anliegen wird wo möglich berücksichtigt. Kenntnisnahme. Ist im Projekt so vorgesehen.	X		
78365	Die Einschränkungen der Lebensqualität in der Stadt während der Bauzeit sind zu minimieren. - Eine sichere, schnelle Veloverbindung ist während der Bauzeit durchgehend zu gewährleisten. - Eine Beeinträchtigung der öV-Verbindungen (Schiene und Strasse) ist zu vermeiden. Entsprechende Ersatzangebote müssen geschaffen werden. - Bauverkehr muss reduziert und optimiert werden. Sensible Routenführungen (Kindergarten, Schulweg, etc.) sind zu vermeiden. - Lärmemissionen (Bau und Transporte) sind zu reduzieren und tageszeitlich einzugrenzen.	Die geschätzte Bauzeit beträgt 6-8 Jahre. Dies ist eine beachtliche Zeit, die erhebliche Einschnitte in das Leben in der Stadt mit sich bringen. Die Verkehrsträger Fuss, Velo und öV müssen ununterbrochen funktionieren und genügend Platz und die nötige Sicherheit müssen stets gewährleistet sein. Die Anwohner:innen müssen den Alltag mit möglichst wenig Einschränkungen weiter leben können.	Ihr Anliegen wird wo möglich berücksichtigt. Kenntnisnahme. Ist im Projekt so vorgesehen.	X		
79987	Die Erschliessung des Post-Areals ist im Projekt zu klären.	5.2.1 Durch die ungeklärte Erschliessung des Post-Areals (Pkt. 2.6.6) besteht die Gefahr, dass die Führung der Velo- und Fusswege im Knoten Oberstrasse negativ beeinflusst wird. Ein Herausschieben dieser Frage ist deshalb inakzeptabel.	Für das Logistikzentrum wurden alternative Erschliessungsmöglichkeiten geprüft. Zusammen mit der Post, den SBB und der Stadt hat der Kanton die bestmögliche Lösung definiert. Die zukünftig geplante Erschliessung des Logistikzentrums stellt gegenüber der heutigen Situation keine Verschlechterung für den Fuss- und Veloverkehr dar. Dank der klaren Strukturierung des neuen Einfahrtsbereichs wird die Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende gegenüber der heute unklaren Situation sogar verbessert. Die Kapazität der künftigen Erschliessung sowie des Knotens Oberstrasse wurde ebenfalls untersucht und als genügend nachgewiesen. Auf die westlich liegende Bushaltestelle hat weder die Erschliessung des Logistikzentrums noch das Projekt Zubringer Güterbahnhof einen Einfluss. Da die genannte Bushaltestelle nicht Bestandteil des Projekts Zubringer Güterbahnhof ist, ist die Sicherstellung des Behindertengleichstellungsgesetzes in einem separaten Projekt durch die Stadt St.Gallen zu gewährleisten.		X	

78784	Die Fläche des Installationsplatzes Güterbahnhof ist auf ein absolut notwendiges Minimum zu reduzieren.	Die Nutzung des Güterexpeditionsgebäudes soll während der Bauzeit durchgehend möglich sein. Der Installationsplatz sowie der Bauplatz beanspruchen eine Zwischennutzung und verunmöglichen diese potenziell.	Sämtliche Installationsflächen werden in den nächsten Projektphasen geprüft und verbessert. Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen und wo möglich berücksichtigt.	X		
79223	Die Gärten / Parkplätze auf C 4230 In Richtung Güterbahnhof Gelände sind vom Installationsplatz auszunehmen, so dass die privat genutzten Gärten / Parkplätze entlang des Schlosserwegs keinerlei Schaden nehmen, sowie das Ortsbild weiterhin gewahrt ist (Bundesinventar ISOS)	Die Grünfläche welche wir seit Jahren von der SBB pachten, sind wertvolle Aussenräume für die Mietenden unserer Liegenschaft. Des Weiteren ist ein Installationsplatz - im Gegensatz zu den Gärten - nicht zonenkonform. Eine Beanspruchung für Installationsplätze wäre zu einem herber Verlust für die Aufenthaltsqualität zum anderen auch Wertmindernd. Ebenso sind die Installationsplätze bzw. Die Beanspruchung der Gärten auf C4230 nicht vereinbar mit dem Ortsbildschutz mit Erhaltungsziel A (Objekte 35.1) Die Gärten bzw der Hang sind integraler Bestandteil des Objektes 35, bzw. 35.1. Das ISOS ist ein Bundesinventar und genießt höchstes öffentliches Interesse.	Sämtliche Installationsflächen werden in den nächsten Projektphasen geprüft und verbessert. Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen und wo möglich berücksichtigt. Die Verträglichkeit bezüglich Ortsbild- und Denkmalschutz ist Gegenstand aktueller Prüfungen und Untersuchungen mit der kantonalen Denkmalpflege und dem Bundesamt für Kultur (BAK). Auf Anraten des BAK wird zusätzlich ein Gutachten bei der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) eingeholt. In der Interessenabwägung wird das Gutachten berücksichtigt.	X		
80065	Die Gärten auf C4230 in Richtung Güterbahnhofs Gelände sind vom Installationsplatz auszunehmen bzw. der Installationsplatz ist so zu verkleinern, dass die privat genutzten Gärten entlang des Schlosserweges keinerlei Schaden nehmen sowie das Ortsbild weiterhin gewahrt ist (Bundesinventar ISOS)	a)Die Grünfläche, welche wir seit Jahren von den SBB pachten, sind wertvolle Aussenräume für die Mietenden unsere Liegenschaft. Entsprechend finden sich dort Bäume, Sträucher, Kleinbauten und diverse Aufenthaltsräume. Eine Beanspruchung für Installationsplätze wäre zum einen ein herber Verlust für die Aufenthaltsqualität, zum anderen auch wertmindernd. b)Des Weiteren ist ein Installationsplatz – im Gegensatz zu den Gärten - nicht zonenkonform (W2) c)Ebenso sind Installationsplätze bzw. die Beanspruchung der Gärten auf C4230 nicht vereinbar mit dem Ortsbildschutz mit Erhaltungsziel A (Objekte 35.1). Die Gärten bzw. der Hang sind integraler Bestandteil des Objektes 35 bzw. 35.1. Das ISOS ist ein Bundesinventar und genießt daher höchstes öffentliches Interesse (im Gegensatz zum Installationsplatz).	Sämtliche Installationsflächen werden in den nächsten Projektphasen geprüft und verbessert. Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen und wo möglich berücksichtigt. Die Bauabläufe sind grundsätzlich so vorgesehen, dass die Einschränkungen für alle Verkehrsteilnehmenden möglichst geringgehalten werden. Gewisse Einschränkungen sind aber unumgänglich. Es wird Bauphasen geben, während denen umleitende Verkehrsführungen (z. B. für den Fuss- und Veloverkehr) eingerichtet werden müssen. Die Umleitungen werden mit den zuständigen Verfügungsbehörden (Stadtpolizei, Kantonspolizei) besprochen und entsprechend umgesetzt sowie signalisiert. Im Grundsatz werden auch provisorische Verkehrsführungen gemäss geltender Normen projektiert und erstellt. Die bisher vorgesehenen provisorischen Umleitungen werden zudem in den nachfolgenden Projektphasen überprüft und wo möglich optimiert.	X		
78825	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.	Die Unterführung am Knoten St.Leonhard dient einzig dem Fussverkehr. Um eine spätere eventuelle Nutzung für den Veloverkehr nicht auszuschliessen, wurde die lichte Höhe so ausgelegt, dass auch Velos diese Unterführung nutzen könnten.	X		
79990	Die Gestaltung der "sicheren Querung" für Radfahrende im Bereich des Knotens Oberstrasse und die Auswirkungen (Wartezeit) sind im Bericht aufzuzeigen.	7.1.3 Die "sichere Querung" für Radfahrende im Bereich des Knotens Oberstrasse ausgestaltet werden soll, ist aus dem Bericht nicht ersichtlich. Eine Querung mit einem Lichtsignal westlich des Kreisels ist für Velofahrende unattraktiv (Wartezeit) und unmittelbar bei der Ausfahrt des Kreisels sicherheitstechnisch fragwürdig. Eine Querung ohne Lichtsignalanlage ist beim prognostizierten Verkehr (DTV 13'700) für eine Velo-Haupttroute gemäss dem Agglomerationsprogramm inakzeptabel.	Die Erschliessung des Post-Logistikzentrums wurde parallel zur Mitwirkung der Engpassbeseitigung geplant. Die dortige Veloverbindung wurde mit der Stadt St.Gallen koordiniert.		X	
78813	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 verfügte Ersatzpflanzungen für den ökologischen Ausgleich bzw. Ersatz dar . Die Heckenpflanzen somit nach NHG Art.18 geschützt.	Im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung wird ebenfalls eine Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP) erstellt. Darin werden auch ökologische Aufwertungen im Perimeter des Zubringer Güterbahnhof dargestellt. Die LBP nimmt Rücksicht auf die Ziele und Massnahmen der städtischen Biodiversitäts- und Baumstrategie und wird diese soweit möglich berücksichtigen. Eine Koordination mit der Stadtplanung und mit Stadtgrün wird erfolgen. Die LBP enthält ebenfalls mögliche Gestaltungen und Begrünungen im Zusammenhang mit den oberirdischen Bauteilen (Tagbautunnel, Stützmauern, usw.). Sämtliche Installationsflächen werden in den nächsten Projektphasen geprüft und verbessert. Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen und wo möglich berücksichtigt.	X		
80079	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 verfügte Ersatzpflanzungen für den ökologischen Ausgleich bzw. Ersatz dar. Die Heckenpflanzen sind somit nach NHG Art.18 geschützt.	Im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung wird ebenfalls eine Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP) erstellt. Darin werden auch ökologische Aufwertungen im Perimeter des Zubringer Güterbahnhof dargestellt. Die LBP nimmt Rücksicht auf die Ziele und Massnahmen der städtischen Biodiversitäts- und Baumstrategie und wird diese soweit möglich berücksichtigen. Eine Koordination mit der Stadtplanung und mit Stadtgrün wird erfolgen. Die LBP enthält ebenfalls mögliche Gestaltungen und Begrünungen im Zusammenhang mit den oberirdischen Bauteilen (Tagbautunnel, Stützmauern, usw.). Sämtliche Installationsflächen werden in den nächsten Projektphasen geprüft und verbessert. Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen und wo möglich berücksichtigt.	X		
80179	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.	Es werden nur dort Bäume gerodet, wo dies zwingend für den Bau der Strasse (Baugruben, Strassenfläche, Tagbautunnel, etc.) nötig ist. Vereinzelt kann dies auch Bäume betreffen, die sich im Bereich der Installationsflächen für die Bauarbeiten befinden. Wo immer möglich, sollen bestehende Bäume erhalten und während der Bauarbeiten geschützt werden.	X		
80172	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.	Die qualitativ hochwertige Einbettung in die Landschaft ist ein Projektierungsgrundsatz. Dieser Grundsatz wird in jeder Projektierungsphase beachtet.		X	

78400	Die Lärmemissionen für die Anwohner:innen sind zu minimieren.	Die Bauphase ist sehr kritisch zu betrachten. Es handelt sich um eine jahrelange Beeinträchtigung der Lebensqualität inmitten von Wohngebieten. Entsprechende Massnahmen zur Reduktion sind zwingend zu definieren. Die tatsächliche langfristige Reduktion der Lärmbelastung nach der Bauphase ist anzuzweifeln Die Grenzwerte der Lärmschutzverordnung müssen eingehalten werden.	Bei Infrastrukturprojekten dieser Grössenordnung wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Dabei werden die entstehenden Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt untersucht und beurteilt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) festgehalten. Der Bericht enthält ein Pflichtenheft mit weiteren Massnahmen für die nächsten Projektphasen. Die Umweltverträglichkeit befindet sich in Erarbeitung und wird mit der Auflage abgeschlossen. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof untersteht aufgrund von Ziffer 11.2 des Anhangs der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) der Pflicht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Auskunft über die Umweltauswirkungen und die erforderlichen Massnahmen zum Schutz der Umwelt gibt der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB), der von einem auf diesem Gebiet anerkannten Ingenieurbüro erarbeitet wird. Der UVB wird vom Bundesamt für Umwelt (BAFU), dem Bundesamt für Kultur (BAK) sowie den kantonalen Fachstellen der Kantone St.Gallen (AFU, AREG, ANJF, AWE, Denkmalpflege) und Appenzell Ausserrhoden (ARW, AfU) beurteilt. Die bauzeitlichen Auswirkungen auf die Umwelt werden in der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) untersucht und beurteilt. Dabei werden auch Massnahmen und Auflagen zur Minimierung der Immissionen formuliert, die wiederum Eingang in die Projektierung finden (z. B. Anpassung Bauablauf, Formulierung von Einschränkungen für die Ausführung, Beschränkung von Transporten, Wahl von Transportrouten, allfällige Lärmschutzmassnahmen, usw.). Grundsätzlich gilt jedoch die Einhaltung der einschlägigen Gesetze und Normen (z. B. Baulärm-Richtlinie BAFU, Luftreinhaltung auf Baustellen, usw.). Für das Projekt Zubringer Güterbahnhof wird vom Tiefbauamt eine sachkundige Umweltbaubegleitung (UBB) eingesetzt. Diese überwacht die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zur Umwelt in der Bauphase.	X		
78922	Die Lärmemissionen für die Anwohner:innen sind zu minimieren.	Die Bauphase ist sehr kritisch zu betrachten. Es handelt sich um eine jahrelange Beeinträchtigung der Lebensqualität inmitten von Wohngebieten. Entsprechende Massnahmen zur Reduktion sind zwingend zu definieren. Die tatsächliche langfristige Reduktion der Lärmbelastung nach der Bauphase ist anzuzweifeln.	Bei Infrastrukturprojekten dieser Grössenordnung wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Dabei werden die entstehenden Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt untersucht und beurteilt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) festgehalten. Der Bericht enthält ein Pflichtenheft mit weiteren Massnahmen für die nächsten Projektphasen. Die Umweltverträglichkeit befindet sich in Erarbeitung und wird mit der Auflage abgeschlossen. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof untersteht aufgrund von Ziffer 11.2 des Anhangs der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) der Pflicht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Auskunft über die Umweltauswirkungen und die erforderlichen Massnahmen zum Schutz der Umwelt gibt der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB), der von einem auf diesem Gebiet anerkannten Ingenieurbüro erarbeitet wird. Der UVB wird vom Bundesamt für Umwelt (BAFU), dem Bundesamt für Kultur (BAK) sowie den kantonalen Fachstellen der Kantone St.Gallen (AFU, AREG, ANJF, AWE, Denkmalpflege) und Appenzell Ausserrhoden (ARW, AfU) beurteilt. Die bauzeitlichen Auswirkungen auf die Umwelt werden in der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) untersucht und beurteilt. Dabei werden auch Massnahmen und Auflagen zur Minimierung der Immissionen formuliert, die wiederum Eingang in die Projektierung finden (z. B. Anpassung Bauablauf, Formulierung von Einschränkungen für die Ausführung, Beschränkung von Transporten, Wahl von Transportrouten, allfällige Lärmschutzmassnahmen, usw.). Grundsätzlich gilt jedoch die Einhaltung der einschlägigen Gesetze und Normen (z. B. Baulärm-Richtlinie BAFU, Luftreinhaltung auf Baustellen, usw.). Für das Projekt Zubringer Güterbahnhof wird vom Tiefbauamt eine sachkundige Umweltbaubegleitung (UBB) eingesetzt. Diese überwacht die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zur Umwelt in der Bauphase.	X		
78802	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.	Bei Infrastrukturprojekten dieser Grössenordnung wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Dabei werden die entstehenden Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt untersucht und beurteilt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) festgehalten. Der Bericht enthält ein Pflichtenheft mit weiteren Massnahmen für die nächsten Projektphasen. Die Umweltverträglichkeit befindet sich in Erarbeitung und wird mit der Auflage abgeschlossen. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof untersteht aufgrund von Ziffer 11.2 des Anhangs der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) der Pflicht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Auskunft über die Umweltauswirkungen und die erforderlichen Massnahmen zum Schutz der Umwelt gibt der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB), der von einem auf diesem Gebiet anerkannten Ingenieurbüro erarbeitet wird. Der UVB wird vom Bundesamt für Umwelt (BAFU), dem Bundesamt für Kultur (BAK) sowie den kantonalen Fachstellen der Kantone St.Gallen (AFU, AREG, ANJF, AWE, Denkmalpflege) und Appenzell Ausserrhoden (ARW, AfU) beurteilt. Die bauzeitlichen Auswirkungen auf die Umwelt werden in der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) untersucht und beurteilt. Dabei werden auch Massnahmen und Auflagen zur Minimierung der Immissionen formuliert, die wiederum Eingang in die Projektierung finden (z. B. Anpassung Bauablauf, Formulierung von Einschränkungen für die Ausführung, Beschränkung von Transporten, Wahl von Transportrouten, allfällige Lärmschutzmassnahmen, usw.). Grundsätzlich gilt jedoch die Einhaltung der einschlägigen Gesetze und Normen (z. B. Baulärm-Richtlinie BAFU, Luftreinhaltung auf Baustellen, usw.). Für das Projekt Zubringer Güterbahnhof wird vom Tiefbauamt eine sachkundige Umweltbaubegleitung (UBB) eingesetzt. Diese überwacht die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zur Umwelt in der Bauphase.	X		
78397	Die Nutzungseinschränkungen während der Bauphase sind nicht tragbar.	Eine Unbefahrbarkeit der Güterbahnstrasse während 6-8 Jahren ist für den Velo- und Fussverkehr massiv einschneidend. Eine konkrete Alternative fehlt und wird im Technischen Bericht nicht beschrieben. Das ist inakzeptabel und eine unzulässige Geringschätzung des Fuss- und Veloverkehrs. Die Einschränkung für den Betrieb der Appenzellerbahnen sowie der SBB führt ebenfalls während 6-8 Jahren zu einer drastischen Verschlechterung des Angebotes. Ersatzmassnahmen sind dringend zu definieren.	Einschränkungen des Bahnbetriebs sind leider unumgänglich. Die Beteiligten werden alles daran setzen, die Sperrungen über die gesamte Bauzeit auf wenige Wochen zu beschränken. Die Sperrungen werden, wenn möglich, auf Betriebsunterbrüche und Sperrungen gelegt, welche die Appenzeller Bahnen, die SBB und die Schweizerische Südostbahn sowieso für den Betrieb und Unterhalt ihres Schienennetzes umsetzen müssen. Für den Fuss- und Veloverkehr werden für jede Bauphase praktikable und sicher befahrbare/begehbare Umleitungen erstellt und signalisiert.	X		
78921	Die Nutzungseinschränkungen während der Bauphase sind nicht tragbar.	Eine Unbefahrbarkeit der Güterbahnstrasse während 6-8 Jahren ist für den Velo- und Fussverkehr massiv einschneidend. Eine konkrete Alternative fehlt und wird im Technischen Bericht nicht beschrieben. Dies ist inakzeptabel. Die Einschränkung für den Betrieb der Appenzellerbahnen sowie der SBB führt ebenfalls während 6-8 Jahren zu einer drastischen Verschlechterung des Angebotes. Ersatzmassnahmen sind dringend zu definieren.	Einschränkungen des Bahnbetriebs sind leider unumgänglich. Die Beteiligten werden alles daran setzen, die Sperrungen über die gesamte Bauzeit auf wenige Wochen zu beschränken. Die Sperrungen werden, wenn möglich, auf Betriebsunterbrüche und Sperrungen gelegt, welche die Appenzeller Bahnen, die SBB und die Schweizerische Südostbahn sowieso für den Betrieb und Unterhalt ihres Schienennetzes umsetzen müssen. Für den Fuss- und Veloverkehr werden für jede Bauphase praktikable und sicher befahrbare/begehbare Umleitungen erstellt und signalisiert.	X		
80169	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.	Eine Beleuchtung ist in jedem Fall vorgesehen. Die Beleuchtung dient nicht nur der Verkehrssicherheit. Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende sollen sich auch sicher fühlen. Eine Darstellung der Beleuchtung in den Plänen ist zum aktuellen Projektierungsstand aber noch nicht stufengerecht.		X	

81180	Die Planung der Engpassbeseitigung sei ohne Zubringer Güterbahnhof und Tunnel Liebegg voranzutreiben, andernfalls infolge stadtpolitischer und rechtlicher Vorbehalte die Planung in einigen Jahren neu aufzugleisen.	siehe Beilage	Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt. Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.			X
78405	Die Querungszeiten für Fussgänger:innen müssen auch in Spitzenzeiten zumutbar sein.	Dies ist ein innerstädtischer Bereich und eine wichtige Fussverbindung.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	X		
79997	Die Rampenneigung ist auf maximal 6% zu reduzieren.	8.11.1 Die Rampenneigung von 8% verhindert eine Benutzung der Unterführung durch Rollstuhlfahrende.	Kenntnisnahme. Wird in der nächsten Projektierungsphase geprüft.	X		
78402	Die Sicherheits-, Lärm-, Umwelt- und Klimaauswirkungen durch das Bauverkehrsaufkommen sind zu minimieren. Der Abtransport von Ausbruchmaterial via Förderbänder und Bahnwagen muss erneut geprüft werden. Die Wiederverwertung von Ausbruchmaterial auf der Baustelle ist zu maximieren.	Die massive Belastung der Strassen und Quartiere während mehreren Jahren durch die enorme Anzahl LKW-Fahrten (über 250 LKW-Fahrten pro Tag im Bereich des Güterbahnhof-Areals und zum Knoten St.Leonhard; siehe Seite 173 Technischer Bericht) ist nicht zu verantworten. Der Abtransport mit Bahnwagen muss angestrebt werden auch wenn dadurch Zusatzkosten entstehen. Ausbruchmaterial das mit der Bahn weggeführt wird, soll zu einer Wiederaufbereitungsanlage mit Gleisanschluss gefahren werden (Kreislaufwirtschaft). Die Anzahl Leerfahrten der LKW ist zu reduzieren. Der Einsatz von emissionsarmen LKW ist zu bevorzugen. Eine Transportierung via Zwischendeponie Güterbahnhof ist zu überdenken. Die baustellennahe Ablagerung des Aushubmaterials aus dem Tunnel Liebegg sollte zur Vermeidung von Fahrten durch die Stadt überdacht und möglichst realisiert werden.	Bei Infrastrukturprojekten dieser Grössenordnung wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Dabei werden die entstehenden Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt untersucht und beurteilt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) festgehalten. Der Bericht enthält ein Pflichtenheft mit weiteren Massnahmen für die nächsten Projektphasen. Die Umweltverträglichkeit befindet sich in Erarbeitung und wird mit der Auflage abgeschlossen. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof untersteht aufgrund von Ziffer 11.2 des Anhangs der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) der Pflicht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Auskunft über die Umweltauswirkungen und die erforderlichen Massnahmen zum Schutz der Umwelt gibt der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB), der von einem auf diesem Gebiet anerkannten Ingenieurbüro erarbeitet wird. Der UVB wird vom Bundesamt für Umwelt (BAFU), dem Bundesamt für Kultur (BAK) sowie den kantonalen Fachstellen der Kantone St.Gallen (AFU, AREG, ANJF, AWE, Denkmalpflege) und Appenzell Ausserrhodens (ARW, AfU) beurteilt. Die bauzeitlichen Auswirkungen auf die Umwelt werden in der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) untersucht und beurteilt. Dabei werden auch Massnahmen und Auflagen zur Minimierung der Immissionen formuliert, die wiederum Eingang in die Projektierung finden (z. B. Anpassung Bauablauf, Formulierung von Einschränkungen für die Ausführung, Beschränkung von Transporten, Wahl von Transportrouten, allfällige Lärmschutzmassnahmen, usw.). Grundsätzlich gilt jedoch die Einhaltung der einschlägigen Gesetze und Normen (z. B. Baulärm-Richtlinie BAFU, Luftreinhaltung auf Baustellen, usw.). Für das Projekt Zubringer Güterbahnhof wird vom Tiefbauamt eine sachkundige Umweltbaubegleitung (UBB) eingesetzt. Diese überwacht die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zur Umwelt in der Bauphase. Ein Bahnverlad des Ausbruchmaterials wurde mit der SBB geprüft, kann aber aus bahntechnischen Gründen (Platzverhältnisse, Auslastung Streckennetz usw.) nicht realisiert werden.	X		
79991	Die Sichtbarkeit des Fussgängerstreifens für Fahrzeuge, die auf der Oberstrasse von Osten kommen und in den Tunnel abzweigen wollen, ist sicherzustellen.	8.4.1 Die Sichtbarkeit des Fussgängerstreifens für Fahrzeuge, die auf der Oberstrasse von Osten kommen und in den Tunnel abzweigen wollen, ist ungenügend. Das führt zu einer Gefährdung von Fussgängern auf dem Übergang nach dem Kreisel.	Kenntnisnahme. Ist im Projekt so vorgesehen.		X	
78812	Die Strassenquerschnitte sind auf das absolut notwendige Minimum zu reduzieren.	Der aufgezeigte Strassenquerschnitt ist viel zu hoch und läuft entgegen den städtischen Entsiegelungsbemühungen.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.			X
80078	Die Strassenquerschnitte sind auf das absolut notwendige Minimum zu reduzieren.	Der aufgezeigte Strassenquerschnitt ist viel zu hoch und läuft entgegen den städtischen Entsiegelungsbemühungen.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.			X
80075	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 teilweise Anlage einer Ruderalfläche mit Pflanzenfunden von der Roten Liste wird zwar begrüsst. Trotzdem muss diese mit Bäumen und Stauden ergänzt werden.	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. 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.	Bereits in der Testplanung wurde berücksichtigt, dass die unterirdischen Bauten in regelmässigen Abständen saniert werden müssen. Deshalb werden in diesem Bereich schnellwachsende Bepflanzungen vorgeschlagen. Die Anschlussäste befinden sich mehrheitlich im Bereich Güterbahnhofstrasse. Sie sind für die Erschliessung des Güterbahnhofareals weiterhin notwendig. Die Bepflanzung auf dem Areal ist im Zuge der weiteren Planungen zur Bebauung des Areals zu planen. Abdichtungen von Tunnelbauten, die nicht saniert werden müssen, sind technisch nicht möglich.	X		
78807	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.	Bereits in der Testplanung wurde berücksichtigt, dass die unterirdischen Bauten in regelmässigen Abständen saniert werden müssen. Deshalb werden in diesem Bereich schnellwachsende Bepflanzungen vorgeschlagen. Die Anschlussäste befinden sich mehrheitlich im Bereich Güterbahnhofstrasse. Sie sind für die Erschliessung des Güterbahnhofareals weiterhin notwendig. Die Bepflanzung auf dem Areal ist im Zuge der weiteren Planungen zur Bebauung des Areals zu planen. Abdichtungen von Tunnelbauten, die nicht saniert werden müssen, sind technisch nicht möglich.	X		

78815	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.	Bereits in der Testplanung wurde berücksichtigt, dass die unterirdischen Bauten in regelmässigen Abständen saniert werden müssen. Deshalb werden in diesem Bereich schnellwachsende Bepflanzungen vorgeschlagen. Die Anschlussäste befinden sich mehrheitlich im Bereich Güterbahnhofstrasse. Sie sind für die Erschliessung des Güterbahnhofs weiterhin notwendig. Die Bepflanzung auf dem Areal ist im Zuge der weiteren Planungen zur Bebauung des Areals zu planen. Abdichtungen von Tunnelbauten, die nicht saniert werden müssen, sind technisch nicht möglich.	X		
80144	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. Der Nutzen dieser Unterquerung ist weitaus grösser als via der geplanten neuen Unterführung hinter dem südlichen Brückenlager.	Das übergeordnete Fussgänger- und Velonetz stimmt der Kanton mit der Stadt und der Region ab. Falls sinnvoll, wird das übergeordnete Fussgänger- und Velonetz in der weiteren Projektphase aufgezeigt. Im aktuellen Projekt werden alle Fuss- und Veloverkehrsinfrastrukturen berücksichtigt, die durch das Bauprojekt tangiert werden – sei es im Endzustand oder während der Bauarbeiten. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof und die städtische Planung der Velovorzugsrouten (z.B. Veloroute Riethüsi-Innenstadt und Riethüsi-Lustmühle, Zylipasserelle als West-Ost-Verbindung und integralem Bestandteil der Testplanung für die Gebietsentwicklung Güterbahnhof, usw.) werden aufeinander abgestimmt. Im gesamten Projekt hat die Verkehrssicherheit höchste Priorität.	X		
80139	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.	Bereits in der Testplanung wurde berücksichtigt, dass die unterirdischen Bauten in regelmässigen Abständen saniert werden müssen. Deshalb werden in diesem Bereich schnellwachsende Bepflanzungen vorgeschlagen. Die Anschlussäste befinden sich mehrheitlich im Bereich Güterbahnhofstrasse. Sie sind für die Erschliessung des Güterbahnhofs weiterhin notwendig. Die Bepflanzung auf dem Areal ist im Zuge der weiteren Planungen zur Bebauung des Areals zu planen. Abdichtungen von Tunnelbauten, die nicht saniert werden müssen, sind technisch nicht möglich.	X		
78924	Die Umwelt- und Klimaauswirkungen durch das Bauverkehrsaufkommen ist zu minimieren.	Die Anzahl Leerfahrten ist möglichst zu reduzieren. Der Einsatz von emissionsarmen LKW ist zu bevorzugen. Eine Transportierung via Zwischendeponie Güterbahnhof ist zu überdenken. Die baustellennahe Ablagerung des Aushubmaterials aus dem Tunnel Liebegg zugunsten eines anderen Deponiestandortes, sollte zur Vermeidung von Fahrten durch die Stadt überdacht werden.	Bei Infrastrukturprojekten dieser Grössenordnung wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Dabei werden die entstehenden Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt untersucht und beurteilt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) festgehalten. Der Bericht enthält ein Pflichtenheft mit weiteren Massnahmen für die nächsten Projektphasen. Die Umweltverträglichkeit befindet sich in Erarbeitung und wird mit der Auflage abgeschlossen. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof untersteht aufgrund von Ziffer 11.2 des Anhangs der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) der Pflicht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Auskunft über die Umweltauswirkungen und die erforderlichen Massnahmen zum Schutz der Umwelt gibt der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB), der von einem auf diesem Gebiet anerkannten Ingenieurbüro erarbeitet wird. Der UVB wird vom Bundesamt für Umwelt (BAFU), dem Bundesamt für Kultur (BAK) sowie den kantonalen Fachstellen der Kantone St.Gallen (AFU, AREG, ANJF, AWE, Denkmalpflege) und Appenzell Ausserrhoden (ARW, AfU) beurteilt. Die bauzeitlichen Auswirkungen auf die Umwelt werden in der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) untersucht und beurteilt. Dabei werden auch Massnahmen und Auflagen zur Minimierung der Immissionen formuliert, die wiederum Eingang in die Projektierung finden (z. B. Anpassung Bauablauf, Formulierung von Einschränkungen für die Ausführung, Beschränkung von Transporten, Wahl von Transportrouten, allfällige Lärmschutzmassnahmen, usw.). Grundsätzlich gilt jedoch die Einhaltung der einschlägigen Gesetze und Normen (z. B. Baulärm-Richtlinie BAFU, Luftreinhaltung auf Baustellen, usw.). Für das Projekt Zubringer Güterbahnhof wird vom Tiefbauamt eine sachkundige Umweltbaubegleitung (UBB) eingesetzt. Diese überwacht die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zur Umwelt in der Bauphase.	X		
80141	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.	Dies stärkt das Vertrauen, dass eine spätere Nutzung des Areals wie angekündigt nicht verunmöglicht wird.	Kanton und Stadt haben 2021/2022 mit einer sogenannten Testplanung untersucht, wie das Güterbahnhof-Areal im Jahr 2040 aussehen könne und welche Nutzungen denkbar sind. Ausserdem wurde die Frage geprüft, wie die Arealentwicklung und der neue Autobahnanschluss bestmöglich aufeinander abgestimmt werden können. Das Beurteilungsgremium der Testplanung Areal Güterbahnhof kam zum Schluss, den neuen Autobahnanschluss an der St.Leonhardsbrücke zu realisieren. Diese Variante bringt für die Arealentwicklung die meisten Vorteile: •Das geschützte Güterexpeditionsgebäude bleibt erhalten •Das Areal und der Autobahnanschluss werden entflechtet, wodurch das Areal nahezu vollständig vom neuen Autobahnanschluss entlastet wird •Es entsteht Raum für neue Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr (Zyli-Passerelle in Nord-Süd-Richtung) •Die östliche Anbindung via Güterbahnhofstrasse an die Innenstadt für Fuss- und Veloverkehr bleibt möglich •Eine attraktive Bebauung mit Plätzen für Aufenthalt und Begegnungen ist umsetzbar Nebst den genannten Vorteilen bringt ein Autobahnanschluss an der St.Leonhardsbrücke auch Herausforderungen mit sich. So ist der geplante Knoten an der St.Leonhardsbrücke aus städtebaulicher Sicht anspruchsvoll. Das grosse Bauwerk mit fünf Fahrspuren würde das Stadtbild massgeblich prägen. Weiter würden der Fuss- und Veloverkehr sowie der öffentliche Verkehr an dieser Stelle benachteiligt. Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs am Knoten St.Leonhard-Strasse ist Gegenstand weiterer Prüfungen. Das kantonale Tiefbauamt prüft, wie der zur Verfügung stehende Raum weiter verbessert werden kann. Mit der Bestvariante wurde aus Sicht des Projekts ein guter Kompromiss zwischen möglicher Arealüberbauung und Verkehrserschliessung erreicht. Mehr Informationen zur Testplanung finden Sie hier: https://zubringer-gueterbahnhof.ch/testplanung/ Die Planungen im Areal Güterbahnhof werden in einem separaten Prozess durchgeführt. Die Bevölkerung wird zu einem späteren Zeitpunkt in den Prozess einbezogen.		X	

79576	Die Unterquerung ist auf möglichst kurzer Strecke als geschlossener "Tunnel" auszugestalten. Soweit möglich ist das Trassée oberirdisch und auf der Talseite geöffnet zu führen.	Auf dieser Strecke verkehren bislang nur sehr wenige Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Radfahrende. Die subjektive Sicherheit wird - besonders nachts - in einer offenen Umgebung höher wahrgenommen als in einer geschlossenen, da bei geschlossener Bauweise weder Hilferufe von aussen wahrgenommen werden können noch Fluchtwege vorhanden sind. Sollte eine Beleuchtung vorgesehen sein, so ist diese so auszugestalten, dass Lichemissionen in das umliegende Schutzgebiet minimiert werden.	Kenntnisnahme. Wird in der nächsten Projektierungsphase geprüft.	X		
78911	Die Variante Kreisverkehr am Knoten Oberstrasse ist zu überdenken.	Die Variante Kreisverkehr ist für den Veloverkehr nachteilig. Es besteht hohes Konflikt- und Unfallpotential. Eine Entflechtung der Veloführung, bei der Variante Kreisverkehr, ist in diesem Bereich angezeigt	Für sämtliche, durch das Projekt umgestalteten oder neuen Knoten wurden umfangreiche Knotenstudien durchgeführt. Die im vorliegenden Projekt aufgezeigten Knotenlösungen sind zweck- und verhältnismässig. Der Bau einer Lichtsignalanlage am Knoten Oberstrasse wurde verworfen. Dies aufgrund der langen Abbiegespuren, den damit einhergehenden städtebaulichen Auswirkungen und deren Einfluss auf den Betrieb der Industriegleise.			X
78392	Die Variante Kreisverkehr am Knoten Oberstrasse ist zu überdenken.	Die Variante Kreisverkehr ist für den Veloverkehr nachteilig. Es besteht hohes Konflikt- und Unfallpotential. Eine Entflechtung der Veloführung, bei der Variante Kreisverkehr, ist in diesem Bereich angezeigt.	Für sämtliche, durch das Projekt umgestalteten oder neuen Knoten wurden umfangreiche Knotenstudien durchgeführt. Die im vorliegenden Projekt aufgezeigten Knotenlösungen sind zweck- und verhältnismässig. Der Bau einer Lichtsignalanlage am Knoten Oberstrasse wurde verworfen. Dies aufgrund der langen Abbiegespuren, den damit einhergehenden städtebaulichen Auswirkungen und deren Einfluss auf den Betrieb der Industriegleise.			X
78393	Die Veloführung am Knoten Liebegg ist zu überdenken.	Die Beeinträchtigung der Veloverbindung ist kritisch zu sehen. Eine punktuelle unterirdische Führung des Velos kann sinnvoll sein, ein langer Velotunnel ist zu vermeiden. Die vorliegende Variante ist diesbezüglich ungenügend.	Die Velounterquerung wurde aufgrund der geltenden Normen geplant und projektiert. Aufgrund der Lage im Netz, die auf den Zu- und Abfahrtswegen zum Teil deutlich grössere Gefälle aufgrund der Topografie aufweisen (die Teufener Strasse in St.Gallen und die Hauptstrasse in Teufen weisen über längere Distanzen ein Gefälle bis 8% auf), wäre eine Anpassung der Rampen unverhältnismässig in Bezug zu Kosten und Nutzen. Auf eine à-Niveauquerung des Knotens Liebegg wurde aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus und der Wartezeiten für Velofahrende und Fussgängerinnen und Fussgänger verzichtet.			X
78913	Die Veloführung am Knoten Liebegg ist zu überdenken.	Die Beeinträchtigung der Veloverbindung ist kritisch zu sehen. Eine punktuelle unterirdische Führung des Velos kann sinnvoll sein, ein langer Velotunnel ist zu vermeiden. Die vorliegende Variante ist diesbezüglich ungenügend.	Die Velounterquerung wurde aufgrund der geltenden Normen geplant und projektiert. Aufgrund der Lage im Netz, die auf den Zu- und Abfahrtswegen zum Teil deutlich grössere Gefälle aufgrund der Topografie aufweisen (die Teufener Strasse in St.Gallen und die Hauptstrasse in Teufen weisen über längere Distanzen ein Gefälle bis 8% auf), wäre eine Anpassung der Rampen unverhältnismässig in Bezug zu Kosten und Nutzen. Auf eine à-Niveauquerung des Knotens Liebegg wurde aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus und der Wartezeiten für Velofahrende und Fussgängerinnen und Fussgänger verzichtet.			X
78404	Die Veloführung ist beidseitig separat zu gewährleisten.	Relevante Veloverbindung	Das übergeordnete Fussgänger- und Velonetz stimmt der Kanton mit der Stadt und der Region ab. Falls sinnvoll, wird das übergeordnete Fussgänger- und Velonetz in der weiteren Projektphase aufgezeigt. Im aktuellen Projekt werden alle Fuss- und Veloverkehrsinfrastrukturen berücksichtigt, die durch das Bauprojekt tangiert werden – sei es im Endzustand oder während der Bauarbeiten. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof und die städtische Planung der Velovorzugsrouten (z.B. Veloroute Riethüsli-Innenstadt und Riethüsli-Lustmühle, Zylipasserelle als West-Ost-Verbindung und integralem Bestandteil der Testplanung für die Gebietsentwicklung Güterbahnhof, usw.) werden aufeinander abgestimmt. Im gesamten Projekt hat die Verkehrssicherheit höchste Priorität.	X		
78929	Die Veloverbindung ist in dieser Form suboptimal und muss verbessert werden. Auch sollte die Fussverbindung noch sicherer ausgearbeitet werden.	Die Qualität der Veloverbindung bedingt einer separate sichere Führung ohne einen langen Tunnel oder starke Höhenunterschiede, die zu überwinden sind.	Wird zur Kenntnis genommen. Die Verbindungen für Velofahrende und Fussgänger wurden im Projekt mitbetrachtet.		X	
78907	Die Veloverbindung via Güterbahnhof Areal ist eine wichtige, sie muss gründlich geplant und konsequent erhalten, oder verbessert werden	Die heutige Beeinträchtigung durch den Bahnübergang ist ungünstig. Eine querungsfreie Veloführung ist hier wünschenswert und könnte zu einer Verbesserung gegenüber der Situation von heute führen. Die Anschlüsse Güterbahnhofstrasse – Oberstrasse und Güterbahnhofstrasse – Geltenwilenstrasse müssen sorgfältig geplant werden, um Gefahrenstellen zu vermeiden.	Die oberirdische Bahnquerung wird durch das Projekt voraussichtlich nicht tangiert. Eine allfällige Anpassung könnte im Zuge der weiteren Arealplanung geprüft werden	X		
78389	Die Veloverbindung via Güterbahnhof Areal ist eine wichtige, sie muss gründlich geplant und konsequent erhalten, oder verbessert werden.	Die heutige Beeinträchtigung durch den Bahnübergang ist ungünstig. Eine querungsfreie Veloführung ist hier wünschenswert und würde zu einer Verbesserung gegenüber der Situation von heute führen. Die Anschlüsse Güterbahnhofstrasse – Oberstrasse und Güterbahnhofstrasse – Geltenwilenstrasse müssen sorgfältig geplant werden, um Gefahrenstellen und Benachteiligungen des Veloverkehrs gegenüber dem MIV zu vermeiden.	Die oberirdische Bahnquerung wird durch das Projekt voraussichtlich nicht tangiert. Eine allfällige Anpassung könnte im Zuge der weiteren Arealplanung geprüft werden	X		
78414	Die Verbindung für Fussgänger:innen ist zu gewährleisten.	-	Wird zur Kenntnis genommen. Die Verbindungen für Fussgänger wurden im Projekt mitbetrachtet.		X	
80147	Die Verbreiterung der Brücke ist auf das Minimum zu reduzieren.	Die aktuellen Spurbreiten sind zwar minimal, sie haben aber bisher funktioniert. Es genügen Spurbreiten von max. 3.20m.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.			X
78824	Die Verbreiterung der Brücke ist auf das Minimum zu reduzieren.	Es genügen Spurbreiten von max. 3.20m.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.			X
79321	Die Verbreiterung der Brücke ist auf das Minimum zu reduzieren.	Es genügen Spurbreiten von max. 3.20m.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.			X
80084	Die Verbreiterung der Brücke ist auf das Minimum zu reduzieren.	Es genügen Spurbreiten von max. 3.20m.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.			X
78403	Die Verkehrssicherheit für Fuss und Velo ist zu gewährleisten.	Es besteht Konfliktpotential durch Lastwagenfahrten und Manöver zum und beim Logistikgebäude der Post. Dies gilt es zu entflechten.	Die Erschliessung des Post-Logistikzentrums wurde parallel zur Mitwirkung der Engpassbeseitigung geplant. Die dortige Veloverbindung wurde mit der Stadt St.Gallen koordiniert.		X	
80115	Die Versiegelungsfläche im Güterbahnhof ist auf ein äusserstes Minimum zu reduzieren. Dabei ist Raum zu definieren für Ruderalflächen und Lebensraumvernetzungskorridore.	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. (Grünes Gallustal M12)	Im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung wird ebenfalls eine Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP) erstellt. Darin werden auch ökologische Aufwertungen im Perimeter des Zubringer Güterbahnhof dargestellt. Die LBP nimmt Rücksicht auf die Ziele und Massnahmen der städtischen Biodiversitäts- und Baumstrategie und wird diese soweit möglich berücksichtigen. Eine Koordination mit der Stadtplanung und mit Stadtgrün wird erfolgen. Die LBP enthält ebenfalls mögliche Gestaltungen und Begrünungen im Zusammenhang mit den oberirdischen Bauteilen (Tagbautunnel, Stützmauern, usw.).	X		
80118	Die Wattbachstrasse ist während der ganzen Bauzeit geöffnet zu halten.	Die Offenhaltung ist so zu gestalten, dass auch Wildtiere die Verbindung weiterhin finden.	Die Anpassung der Wattbachstrasse für Zufahrten zum Installationsplatz schliesst die Nutzung durch andere Berechtigte nicht aus. Die Einschränkungen werden soweit wie möglich minimiert. Für Wildtiere können weiterhin um das Bauwerk herum passieren. Entsprechende Klärungen und Randbedingungen werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung mit der Wildhut definiert und in den nachfolgenden Projektphasen integriert.	X		

78799	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.	Die Projektteile Zubringer Güterbahnhof des ASTRA (Tunnel Feldli inkl. Kreisel) und der Region (Anschlüsse St.Leonhard-Strasse, Oberstrasse und Liebegg) werden sowohl planerisch als auch im Bauablauf koordiniert projektiert. Soweit möglich, werden sämtliche Synergien ausgeschöpft und alle Abläufe auf die beiden Projektteile abgestimmt. Als Ziel gilt die Minimierung sämtlicher Installations-, Zwischendeponieflächen und Transporte. In den nachfolgenden Projektphasen werden weitere Verbesserungen geprüft.	X		
79967	Diese Aussagen sind zu belegen.	Aussagen in der Präsentation zum Infoanlass vom 16.11.2023: - "Der motorisierte Verkehr ist gegenüber heute sicherer und umweltfreundlicher. Die Anzahl Unfälle, Schadstoff-, Lärmemissionen und Flächenbedarf, sowie Energieverbrauch pro gefahrenem Kilometer nehmen markant ab." - Die Mobilität der Zukunft ist "um Grössenordnungen verträglicher, sicherer als heute" Diese Aussagen ist nicht belegt. Beispiele: Der Lärm von Elektroautos ist bei normalen Fahrgeschwindigkeiten nicht tiefer als von Autos mit Verbrennungsmotoren. Der Flächenbedarf bleibt gleich. Die Feinstaubemissionen durch den Gummiabrieb werden durch das grössere Fahrzeuggewicht eher zunehmen.	Die Aussagen wurden aufgrund von aktuellen Forschungen zu automatisiertem Fahren aber auch der zukünftigen Mobilität gemacht. Dabei handelt es sich um Prognosen für wahrscheinliche Entwicklungen. Die Forschungen wurden von anerkannten Instituten und Unternehmungen durchgeführt.		X	
80102	Ein nicht benannter Bach mit Quelle an der Oberen Berneggstrasse fliesst ins Güterbahnhofareal. Zurzeit ist er eingedolt. Eine Freilegung ist zu prüfen, zumal in diesem Gebiet ohnehin Baugruben geöffnet sind.	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»	Ihr Anliegen wird zur Kenntnis genommen und in der nächsten Projektphase geprüft.		X	
78814	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	Bei Infrastrukturprojekten dieser Grössenordnung wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Dabei werden die entstehenden Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt untersucht und beurteilt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) festgehalten. Der Bericht enthält ein Pflichtenheft mit weiteren Massnahmen für die nächsten Projektphasen. Die Umweltverträglichkeit befindet sich in Erarbeitung und wird mit der Auflage abgeschlossen. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof untersteht aufgrund von Ziffer 11.2 des Anhangs der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) der Pflicht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Auskunft über die Umweltauswirkungen und die erforderlichen Massnahmen zum Schutz der Umwelt gibt der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB), der von einem auf diesem Gebiet anerkannten Ingenieurbüro erarbeitet wird. Der UVB wird vom Bundesamt für Umwelt (BAFU), dem Bundesamt für Kultur (BAK) sowie den kantonalen Fachstellen der Kantone St.Gallen (AFU, AREG, ANJF, AWE, Denkmalpflege) und Appenzell Ausserrhoden (ARW, AfU) beurteilt.			X
76654	Einbau von Schallschutzfenster für die Anwohner am Güterbahnhofareal (Unterstrasse, Schlossergasse, etc.) um den Baustellenlärm über eine Zeit von 10 Jahren erträglich zu machen.	Die ausserordentlich lange Bauzeit von 10 Jahren und ev. mehr beeinträchtigt die Lebensqualität der angrenzenden Anwohner. Wie bei der SBB-Baustelle in Lausanne, sollen darum die Lärmemissionen erträglich gemacht werden. Die am Güterbahnhof angrenzenden Anwohner, besonders diese an der Unterstrasse sind aktuell einem geringen Lärmpegel ausgesetzt. Das ändert sich markant mit dem Tagbau des Ostarmes.	Die bauzeitlichen Auswirkungen auf die Umwelt werden in der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) untersucht und beurteilt. Dabei werden auch Massnahmen und Auflagen zur Minimierung der Immissionen formuliert, die wiederum Eingang in die Projektierung finden (z. B. Anpassung Bauablauf, Formulierung von Einschränkungen für die Ausführung, Beschränkung von Transporten, Wahl von Transportrouten, allfällige Lärmschutzmassnahmen, usw.). Grundsätzlich gilt jedoch die Einhaltung der einschlägigen Gesetze und Normen (z. B. Baulärm-Richtlinie BAFU, Luftreinhaltung auf Baustellen, usw.).	X		
79610	Einbezug des Anschlusses LV-Verbindung Ruckhalde ist im Projekt zu berücksichtigen und die Geometrien entsprechend anzupassen.	Die Projektgeometrien sind auf die Bedürfnisse des Veloverkehrs und diesen wichtigen Anschluss an die künftige Velo-Vorzugsverbindung Richtung Teufen–Appenzell anzupassen. Aufgrund des künftig hohen Verkehrsaufkommen an diesem Anschluss ist eine hochwertige und sichere LV-Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr von immenser Bedeutung.	Die Veloroute Ruckhalde (Riethüsil-Innenstadt) ist in der städtischen Planung noch nicht so weit fortgeschritten. Somit können aktuell keine konkreten Randbedingungen in das Projekt Zubringer Güterbahnhof einfließen. Die bereits vorliegenden Informationen seitens Stadt hat der Kanton in der Planung berücksichtigt. Grundsätzlich bleibt genügend Freiraum, um die Veloroute zu realisieren.		X	
78808	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.	Im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung wird ebenfalls eine Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP) erstellt. Darin werden auch ökologische Aufwertungen im Perimeter des Zubringer Güterbahnhof dargestellt. Die LBP nimmt Rücksicht auf die Ziele und Massnahmen der städtischen Biodiversitäts- und Baumstrategie und wird diese soweit möglich berücksichtigen. Eine Koordination mit der Stadtplanung und mit Stadtgrün wird erfolgen. Die LBP enthält ebenfalls mögliche Gestaltungen und Begrünungen im Zusammenhang mit den oberirdischen Bauteilen (Tagbautunnel, Stützmauern, usw.).	X		
78390	Eine Durchschneidung der geplanten Radverbindung am Knoten Liebegg ist zu vermeiden. Eine direkte Verbindung ohne zusätzliche Anstiege ist zu gewährleisten.	Die Durchschneidung der geplanten Radverbindung und eine Unterführung in diesem Bereich führt zu einer Verschlechterung für das Velo. Eine Entflechtung und sichere Führung sind an dieser Stelle wichtig.	Die Velounterquerung wurde aufgrund der geltenden Normen geplant und projektiert. Aufgrund der Lage im Netz, die auf den Zu- und Abfahrtswegen zum Teil deutlich grössere Gefälle aufgrund der Topografie aufweisen (die Teufener Strasse in St.Gallen und die Hauptstrasse in Teufen weisen über längere Distanzen ein Gefälle bis 8% auf), wäre eine Anpassung der Rampen unverhältnismässig in Bezug zu Kosten und Nutzen. Auf eine Niveauquerung des Knotens Liebegg wurde aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus und der Wartezeiten für Velofahrende und Fussgängerinnen und Fussgänger verzichtet.			X
78413	Eine gute Veloführung ist zu gewährleisten.	Die Qualität der Veloverbindung bedingt eine separate sichere Führung, ohne langes Tunnel, oder starke Anstiege.	Wird zur Kenntnis genommen. Die Verbindungen für Velofahrende wurden im Projekt mitbetrachtet.		X	
78923	Eine sorgfältige Planung der Führung des Fuss- und Veloverkehrs während der Bauphase ist zwingend.	Bei einer Bauzeit von 6-8 Jahren genügt ein halbzureichendes Provisorium nicht. Eine Umleitung des Veloverkehrs via Geltenwilenstrasse und Oberstrasse ist unzureichend. Die Verkehrssicherheit ist aufgrund der Platzverhältnisse nicht ausreichend gegeben.	Die Bauabläufe sind grundsätzlich so vorgesehen, dass die Einschränkungen für alle Verkehrsteilnehmenden möglichst geringgehalten werden. Gewisse Einschränkungen sind aber unumgänglich. Es wird Bauphasen geben, während denen umleitende Verkehrsführungen (z. B. für den Fuss- und Veloverkehr) eingerichtet werden müssen. Die Umleitungen werden mit den zuständigen Verfügungsbehörden (Stadtpolizei, Kantonspolizei) besprochen und entsprechend umgesetzt sowie signalisiert. Im Grundsatz werden auch provisorische Verkehrsführungen gemäss geltender Normen projektiert und erstellt. Die bisher vorgesehenen provisorischen Umleitungen werden zudem in den nachfolgenden Projektphasen überprüft und wo möglich optimiert.	X		
78401	Eine sorgfältige Planung und Realisierung der bedarfsgerechten Führung des Fuss- und Veloverkehrs während der gesamten Bauphase ist zwingend.	Bei einer Bauzeit von 6-8 Jahren genügt ein halbzureichendes Provisorium nicht. Eine Umleitung des Veloverkehrs via Geltenwilenstrasse und Oberstrasse ist unzureichend. Die nötige Verkehrssicherheit ist aufgrund der Platzverhältnisse nicht gegeben.	Die Bauabläufe sind grundsätzlich so vorgesehen, dass die Einschränkungen für alle Verkehrsteilnehmenden möglichst geringgehalten werden. Gewisse Einschränkungen sind aber unumgänglich. Es wird Bauphasen geben, während denen umleitende Verkehrsführungen (z. B. für den Fuss- und Veloverkehr) eingerichtet werden müssen. Die Umleitungen werden mit den zuständigen Verfügungsbehörden (Stadtpolizei, Kantonspolizei) besprochen und entsprechend umgesetzt sowie signalisiert. Im Grundsatz werden auch provisorische Verkehrsführungen gemäss geltender Normen projektiert und erstellt. Die bisher vorgesehenen provisorischen Umleitungen werden zudem in den nachfolgenden Projektphasen überprüft und wo möglich optimiert.	X		

78926	Eine Verschlechterung des Angebots für den Fussverkehr ist zu vermeiden. Die separate Busspur muss erhalten bleiben. Die Breiten für die Velostreifen sind grosszügig zu gestalten.	Die Wartebereiche müssen ausreichend gegeben sein, die Wartezeiten bei den Lichtsignalanlagen müssen zumutbar sein, eine Unterirdische Fussgänger:innen Führung ist kritisch zu betrachten. Eine Verschlechterung des öV Angebotes ist inakzeptabel. Dies ist eine wichtige Veloverbindung.	Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs am Knoten St.Leonhard-Strasse ist Gegenstand weiterer Prüfungen. Das kantonale Tiefbauamt prüft, wie der zur Verfügung stehende Raum weiter verbessert werden kann.	X		
78408	Eine Verschlechterung des Angebots für den Fussverkehr ist zu vermeiden.	Die Wartebereiche müssen ausreichend gegeben sein, die Wartezeiten bei den Lichtsignalanlagen müssen fussgängerfreundlich bemessen sein. Eine unterirdische Fussgänger:innen-Führung ist sehr kritisch zu betrachten. Im Grundsatz und somit auch in diesem Fall, lehnen wir diese ab.	Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs am Knoten St.Leonhard-Strasse ist Gegenstand weiterer Prüfungen. Das kantonale Tiefbauamt prüft, wie der zur Verfügung stehende Raum weiter verbessert werden kann.	X		
80156	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 diese Anpassung funktioniert. An den Grundvoraussetzungen ändert sich nichts.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen. Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs am Knoten St.Leonhard-Strasse ist Gegenstand weiterer Prüfungen. Das kantonale Tiefbauamt prüft, wie der zur Verfügung stehende Raum weiter verbessert werden kann.	X		
78832	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.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen. Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs am Knoten St.Leonhard-Strasse ist Gegenstand weiterer Prüfungen. Das kantonale Tiefbauamt prüft, wie der zur Verfügung stehende Raum weiter verbessert werden kann.	X		
79604	Ergänzung Knotengeometrien, Fahrspuraufteilung und weitere Anpassungen des Verkehrsregime im unmittelbaren Einflussbereich.	Die Abgrenzung des Projektperimeters und der Ausführung konkreter Massnahmen ist für ein solche grosses Projekt zu eingeschränkt. Es fehlt eine gesamtheitliche Betrachtung mit Einbezug von flankierenden und den MIV-einschränkenden Massnahmen auf den übrigen, angrenzenden bzw. betroffenen Strassen.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	X		
78058	Ergänzung um den Fuss- und Veloverkehr im den Anschlussbereich Ost (Güterbahnhof-Leonhardsbrücke/St.Leonhardstrasse/Vadianstrasse/Davidstrasse)	Die Auswirkungen und Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr im Anschlussbereich Ost des Güterbahnhofes werden nicht dargelegt. Genau hier bestehen aber die grössten Probleme, sowohl die Querung der Geltenwilenstrasse als auch entlang der Geltenwilenstrasse. Hier hat das Projekt enorme Auswirkungen, diese müssen gewürdigt und gelöst werden.	Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs am Knoten St.Leonhard-Strasse ist Gegenstand weiterer Prüfungen. Das kantonale Tiefbauamt prüft, wie der zur Verfügung stehende Raum weiter verbessert werden kann.	X		
78927	Es braucht eine Entflechtung des Fuss- und Veloverkehrs in diesem Anschluss Oberstrasse.	Die Situation ist heute mangelhaft und könnte bereits jetzt mit einer Entflechtung verbessert werden.	Im städtischen Gebiet sind die Platzverhältnisse begrenzt. Deshalb ist es nicht überall möglich, separate Spuren für den Fussverkehr, Velos sowie weitere Fahrzeuge zu führen. Die Mischverkehrsflächen werden in der weiteren Planung und Projektierung nochmals überprüft.	X		
76455	Es fehlt hier: Welche Schäden an Infrastruktur und Gebäude sind durch den Bau der Tunnels zu erwarten? Wer kommt für diese Schäden auf?	Aus anderen Tunnel- und Bauprojekten in St. Gallen weiss man, dass der Untergrund in St. Gallen instabil ist und sich Schwingungen, Erschütterungen, etc. extrem weit verbreiten.	Grundsätzlich wird in der Projektierung darauf geachtet, dass möglichst emissions- und erschütterungsarme Bauarbeiten gewählt werden. Die Bauunternehmen erhalten entsprechende Vorgaben. Dennoch kann nicht komplett ausgeschlossen werden, dass es in einzelnen Fällen zu Schäden kommt. Deshalb werden sämtliche Überwachungsmassnahmen und Beweisaufnahmen im Zusammenhang mit dem Projekt in den nächsten Projektphasen entwickelt und festgelegt. Die erforderlichen Beweisaufnahmen werden vor Baubeginn erhoben. So können allfällige Schadensursachen während oder nach der Bauzeit festgestellt und behoben oder entschädigt werden.	X		
80031	Es ist aufzuzeigen, wie der Veloverkehr aus dem Kreisel bei der Oberstrasse in den Rad- und Fussweg zum Güterbahnhof geführt wird. Kann man von der Oberstrasse kommend ohne abzusteigen in den Radweg einbiegen?	Aus den Plänen wird das nicht klar.	Die Platzverhältnisse im Bereich der östlichen Knotenzufahrt sind wegen der Brücke für die Appenzeller Bahnen beschränkt. Deshalb ist es nicht möglich, den Veloverkehr in diesem Abschnitt getrennt vom Autoverkehr zu führen. Jedoch wurde in der Testplanung Güterbahnhof die Zugänglichkeit des Areals von der Oberstrasse herkommend ebenfalls thematisiert. In der Testplanung wurden zwei Veloverkehrsverbindungen ab der Oberstrasse zum Areal definiert. Werden diese realisiert, steht ab der Oberstrasse in rund 240 Meter Entfernung zum Knoten Oberstrasse ein neuer Zugang zum Areal zur Verfügung.	X		
79579	Es ist auszuweisen, wie stark das im Lockergestein zirkulierende Grundwasser beeinträchtigt wird und wie gross die Verminderung der Wasserspeicherung im Lockergesteinskörper aufgrund des Projekts ist. Zudem sind entsprechende Kompensationsmassnahmen zur Verbesserung der Wasserspeicherung von Oberflächenwasser im Gebiet Güterbahnhof inklusive die Kostenfolgen aufzuzeigen.	Der durch den Bau der Untertagebauwerke erfolgende Eingriff in die wasserführenden Schichten des Lockergesteinskörpers haben direkte Folgen auf das Wasser-Speichervolumen und das freie Wegfliessen des Hangwassers. Zudem verliert der Untergrund im Gebiet Güterbahnhof wesentlich an Speicherkapazitäten für versickerndes Regenwasser und unterirdisch zufließendes Hangwasser. Aufgrund der klimatologischen Entwicklung ist das Speichervolumen jedoch ein wesentlicher Faktor für das Stadtklima und die Natur. In BGK's etc. werden immer öfters Massnahmen zur Steigerung des Speichervolumens umgesetzt (Schwammstadtprojekte). Konkret ist aufzuzeigen, wie das durch die unterirdische Bauwerke verloren gegangene Speichervolumen kompensiert werden kann (z.B. Flächen entsiegeln) und wie hoch die entsprechenden Kosten sein werden.	Die Festlegung von Massnahmen zum Schutz des Grundwassers sowie der Nachweis der Einhaltung der gewässerschutzrechtlichen Bestimmungen sind ebenfalls Bestandteil der Umweltverträglichkeitsprüfung. Die Grundwasserproblematik wurde bereits im Rahmen des Vorprojekts sorgfältig abgeklärt. Nebst umfangreichen Feldversuchen wurden die Strömungsverhältnisse im heutigen Ausgangszustand sowie im Bau- und Endzustand analysiert. Die umfangreichen Analysen zeigen, dass entlang des Tunnelsystems nur ganz minimale Veränderungen des Grundwasserstandes auftreten werden. Einzig bei den Tagbautunnel Nord und Süd sind allfällige Veränderungen des Grundwasserstandes möglich. Sie können durch Unterströmungsmassnahmen reduziert werden. Ferner ist mit einer umfassenden Grundwasserüberwachung sichergestellt, dass Veränderungen des Grundwasserspiegels jederzeit erkennbar sind und bei Bedarf Gegenmassnahmen eingeleitet werden können. Eine Verminderung der Wasserspeicherung im Lockergesteinskörper ist aufgrund des Projekts nicht zu erwarten.		X	
80189	Es ist ein Plan mit allen Massnahmen und vorgesehenen 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. Mischbereiche mit Fussverkehr sind 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.	Das übergeordnete Fussgänger- und Velonetz stimmt der Kanton mit der Stadt und der Region ab. Falls sinnvoll, wird das übergeordnete Fussgänger- und Velonetz in der weiteren Projektphase aufgezeigt. Im aktuellen Projekt werden alle Fuss- und Veloverkehrsinfrastrukturen berücksichtigt, die durch das Bauprojekt tangiert werden – sei es im Endzustand oder während der Bauarbeiten. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof und die städtische Planung der Velovorzugsrouten (z.B. Veloroute Riethüsli-Innenstadt und Riethüsli-Lustmühle, Zylipasserelle als West-Ost-Verbindung und integralem Bestandteil der Testplanung für die Gebietsentwicklung Güterbahnhof, usw.) werden aufeinander abgestimmt. Im gesamten Projekt hat die Verkehrssicherheit höchste Priorität.	X		
78776	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.	Die Verträglichkeit bezüglich Ortsbild- und Denkmalschutz ist Gegenstand aktueller Prüfungen und Untersuchungen mit der kantonalen Denkmalpflege und dem Bundesamt für Kultur (BAK). Auf Anraten des BAK wird zusätzlich ein Gutachten bei der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) eingeholt. In der Interessenabwägung wird das Gutachten berücksichtigt.	X		
78827	Es ist eine Ausfahrt auf die St.Leonhard-Brücke vorzusehen.	Eine Velovorzugsrouten verdient einen gewissen Ausbaustandard. Bei Ausbauten für den MIV wird dieser auch geboten.	Wie das Areal Güterbahnhof konkret entwickelt wird, ist offen. Deshalb sind Anpassungen an der Unterführung noch möglich.	X		

78828	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.	Das übergeordnete Fussgänger- und Velonetz stimmt der Kanton mit der Stadt und der Region ab. Falls sinnvoll, wird das übergeordnete Fussgänger- und Velonetz in der weiteren Projektphase aufgezeigt. Im aktuellen Projekt werden alle Fuss- und Veloverkehrsinfrastrukturen berücksichtigt, die durch das Bauprojekt tangiert werden – sei es im Endzustand oder während der Bauarbeiten. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof und die städtische Planung der Velovorzugsrouten (z.B. Veloroute Riethüsli-Innenstadt und Riethüsli-Lustmühle, Zylipasserelle als West-Ost-Verbindung und integralem Bestandteil der Testplanung für die Gebietsentwicklung Güterbahnhof, usw.) werden aufeinander abgestimmt. Im gesamten Projekt hat die Verkehrssicherheit höchste Priorität.	X		
79578	Es ist nachzuweisen, welche Auswirkungen das Gefälle auf die effektive Geschwindigkeit hat.	Es wird bezweifelt, dass zumindest talwärts auf einen Standstreifen verzichtet werden kann. Durch das Gefälle ist die effektive Geschwindigkeit wohl höher als 50 km/h und entsprechend kann die Interpretation des Forschungsbericht nicht Stand halten.	Bei der Planung beruht die Festlegung des Strassennormalprofils auf der projektierten Ausbaugeschwindigkeit. Diese wird entsprechend signalisiert und ist von den Verkehrsteilnehmenden unabhängig des Strassengefälles einzuhalten. Bei den im Bereich des Bypass gefahrenen Geschwindigkeiten von 50 km/h kann deshalb auf einen Standstreifen verzichtet werden.			X
79598	Es ist zu konkretisieren, was das Projekt für die Öffentlichkeit, die betroffenen Hausbesitzer*innen und Liegenschaftseigentümer*innen sowie die Anwohnerschaft während und nach der Bauzeit für Folgen haben kann. Zudem ist das Risiko für Schäden an den bestehenden Liegenschaften explizit zu beziffern.	Die Risiken für die Bausubstanz der betroffenen Liegenschaften und die öffentliche Infrastruktur sind aufgrund der geologischen Beschaffenheit beträchtlich. Für die Betroffenen ist eine transparente und nicht beschönigende Information nötig. Die im Bericht erwähnten Risiken sind zu wenig konkret beschrieben, und es ist auch kein Einflussbereich genau definiert.	Grundsätzlich wird in der Projektierung darauf geachtet, dass möglichst emissions- und erschütterungsarme Bauarbeiten gewählt werden. Die Bauunternehmen erhalten entsprechende Vorgaben. Dennoch kann nicht komplett ausgeschlossen werden, dass es in einzelnen Fällen zu Schäden kommt. Deshalb werden sämtliche Überwachungsmaßnahmen und Beweisaufnahmen im Zusammenhang mit dem Projekt in den nächsten Projektphasen entwickelt und festgelegt. Die erforderlichen Beweisaufnahmen werden vor Baubeginn erhoben. So können allfällige Schadensursachen während oder nach der Bauzeit festgestellt und behoben oder entschädigt werden.	X		
76431	Es muss erwähnt werden, dass der unterirdische Kreisel gegen die Strassenbaunorm verstösst und somit ein erhöhtes Sicherheitsrisiko darstellt.	Laut Strassenbaunorm dürfen keine unterirdischen Strassenmündungen erstellt werden. Mit dem unterirdischem Kreisel wird es gleich 4 solche Mündungen auf kleinstem Raum geben.	Mit dem neuen Anschluss Güterbahnhof wird der Autoverkehr in den Untergrund verlagert. Dadurch entsteht mehr Platz an der Oberfläche für neues Leben in den Quartieren und für den Fuss-, Velo- sowie den öffentlichen Verkehr. Um den innerstädtischen Bereich so gut wie möglich zu schonen und das vorhandene Platzangebot bestmöglich auszunutzen, wurde bereits in frühen Projektphasen (Zweckmässigkeitsbeurteilung) eine unterirdische Erschliessung erwogen. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof wurde im Bereich des Kreisels Feldli in Koordination mit dem ASTRA geplant, wobei sich das Projekt auf aktuelle Normen und Richtlinien stützt. Die Sicherheit des unterirdischen Anschlusses wurde mittels externer Risikoanalyse (CSD-Analyse) untersucht und bestätigt. Auf Grundlage des ausgearbeiteten Vorprojekts wird zudem über das Gesamtprojekt mit allen Bestandteilen ein Road Safety Audit (RSA) durchgeführt. Dieser dient der systematischen Überprüfung und Beurteilung der Strassenverkehrssicherheit. Die Erkenntnisse daraus werden in den nachfolgenden Projektphasen bearbeitet.			X
78866	Es müssen geeignete Massnahmen getroffen werden, damit an dieser Stelle Fussgänger und Velofahrerinnen gefahrlos aneinander vorbeikommen, z. B. - Fussweg und Veloweg baulich voneinander trennen - abwärts fahrende Velos dürfen auch die Fahrbahn für den MIV benutzen.	Die abwärts fahrenden Velos können mit hohen Geschwindigkeiten (30 km/h und mehr) daherkommen. E-Bikes können auch bergauf relativ schnell unterwegs sein. Daher ist hier eine klare Trennung von Fuss- und Veloverkehr angezeigt.	Ausserorts werden Fuss- und Velowege grundsätzlich zusammen geführt. Das hat mit den geringen Fussgängerfrequenzen zu tun. Das Anliegen wird aufgenommen und in einer nachfolgenden Projektierungsphase geprüft.	X		
79595	Es müssen Varianten entwickelt werden, welche den ÖV, insbesondere den Schienenverkehr während den Bauphasen nicht tangieren. Die volkswirtschaftlichen Kosten etwaiger Sperrungen sind zudem auszuweisen.	Eine Sperrung des ÖV-Schienenverkehrs hat zusätzlichen Verkehr auf den ohnehin schon durch die Baustelle belasteten Strassenachsen zur Folge. Die Unterbrüche / Umlagerungen sind aus ÖV-Nutzersicht nicht akzeptabel und schwächen das ÖV-Angebot zusätzlich.	Einschränkungen des Bahnbetriebs sind leider unumgänglich. Die Beteiligten werden alles daran setzen, die Sperrungen über die gesamte Bauzeit auf wenige Wochen zu beschränken. Die Sperrungen werden, wenn möglich, auf Betriebsunterbrüche und Sperrungen gelegt, welche die Appenzeller Bahnen, die SBB und die Schweizerische Südostbahn sowieso für den Betrieb und Unterhalt ihres Schienennetzes umsetzen müssen. Für den Fuss- und Veloverkehr werden für jede Bauphase praktikable und sicher befahrbare/begehbbare Umleitungen erstellt und signalisiert.	X		
78841	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.	Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs am Knoten St.Leonhard-Strasse ist Gegenstand weiterer Prüfungen. Das kantonale Tiefbauamt prüft, wie der zur Verfügung stehende Raum weiter verbessert werden kann.	X		
79330	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.	Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs am Knoten St.Leonhard-Strasse ist Gegenstand weiterer Prüfungen. Das kantonale Tiefbauamt prüft, wie der zur Verfügung stehende Raum weiter verbessert werden kann.	X		
80149	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.	Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs am Knoten St.Leonhard-Strasse ist Gegenstand weiterer Prüfungen. Das kantonale Tiefbauamt prüft, wie der zur Verfügung stehende Raum weiter verbessert werden kann.	X		
79316	Falls die Wattbachstrasse für den Bau versiegelt wird, muss sie nach Bauabschluss wieder in den Ursprungszustand zurück zu versetzen. Dies gilt auch, wenn die Wattbachstrasse als Behelfszufahrt für die Zentrale benötigt wird.	Es besteht kein Interesse an einem 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.	Die Wattbachstrasse wird nicht definitiv asphaltiert. Sie wird während der Bauzeit für die Zufahrt zum Installationsplatz stark frequentiert. Dies auch von schweren Baumaschinen. Anpassungen am Strassenkörper sind wahrscheinlich. Mit einem Asphaltbelag kann die regelmässige und grössere Staubentwicklung minimiert werden. Die Anpassungen werden nach Fertigstellung wieder zurückgebaut. Die Wattbachstrasse wird wieder in den Ursprungszustand versetzt – der natürliche Kiesweg kommt also zurück.		X	
78089	Für das Projekt ist eine saubere Fussverkehrs-Netzplanung zu erstellen.	Aufgrund der Planungsunterlagen können nur Fragmente eines Netzes erkannt werden. Eine Übersicht, wie die Elemente zusammenhängen fehlt. Für MIV und Velo sind Netze abgebildet, beim Fussverkehr fehlen teilweise die Anschlüsse (bspw. aus der Unterführung St. Leonhard zum Güterbahnhofareal. Ohne die Netzbeziehungen zu kennen, kann keine saubere Infrastruktur geplant werden.	Das übergeordnete Fussgänger- und Velonetz stimmt der Kanton mit der Stadt und der Region ab. Falls sinnvoll, wird das übergeordnete Fussgänger- und Velonetz in der weiteren Projektphase aufgezeigt. Im aktuellen Projekt werden alle Fuss- und Veloverkehrsinfrastrukturen berücksichtigt, die durch das Bauprojekt tangiert werden – sei es im Endzustand oder während der Bauarbeiten. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof und die städtische Planung der Velovorzugsrouten (z.B. Veloroute Riethüsli-Innenstadt und Riethüsli-Lustmühle, Zylipasserelle als West-Ost-Verbindung und integralem Bestandteil der Testplanung für die Gebietsentwicklung Güterbahnhof, usw.) werden aufeinander abgestimmt. Im gesamten Projekt hat die Verkehrssicherheit höchste Priorität.	X		
78829	Für den Fussverkehr fehlt ein Ausgang 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?	Wie das Areal Güterbahnhof konkret entwickelt wird, ist offen. Deshalb sind Anpassungen an der Unterführung noch möglich.	X		

78090	Für den Fussverkehr ist ein Netzplan zu ergänzen.	Der Plan heisst Übersichtsplan Fuss- und Veloverkehr. Es ist jedoch nur das Velonetz abgebildet. Ein Fussverkehrsnetz fehlt. für eine saubere Planung ist aber auch ein Fussverkehrsnetz abzubilden. Diverse Beziehungen können aufgrund der Unterlagen nicht nachvollzogen werden.	Das übergeordnete Fussgänger- und Velonetz stimmt der Kanton mit der Stadt und der Region ab. Falls sinnvoll, wird das übergeordnete Fussgänger- und Velonetz in der weiteren Projektphase aufgezeigt. Im aktuellen Projekt werden alle Fuss- und Veloverkehrsinfrastrukturen berücksichtigt, die durch das Bauprojekt tangiert werden – sei es im Endzustand oder während der Bauarbeiten. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof und die städtische Planung der Velovorzugsrouten (z.B. Veloroute Riethüsli-Innenstadt und Riethüsli-Lustmühle, Zylipasserelle als West-Ost-Verbindung und integralem Bestandteil der Testplanung für die Gebietsentwicklung Güterbahnhof, usw.) werden aufeinander abgestimmt. Im gesamten Projekt hat die Verkehrssicherheit höchste Priorität.	X		
79314	Für die Bauinstallation im Wattbachtobel ist nach alternativen Lösungen zu suchen. «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.» (Technischer Bericht, S. 171)	Es bestehen legitimierte öffentliche Interessen an der Erhaltung der Naturlandschaft im Wattbachtobel. Der Bau des Autobahnzubringers wirkt sich temporär (Baustelleninstallation, Baupisten etc.) wie auch dauerhaft (Bauwerke, Lärm, Verkehr, Lichtemissionen) aus. Sowohl die temporären als auch dauerhaften Einwirkungen sind nicht vereinbar mit den bestehenden Schutzverordnungen, insbesondere der Schutzverordnung Sitter- und Wattbachlandschaft. Installationsplätze im Gewässerraum sind nicht zulässig, denn sie sind weder standortgebunden noch von erhöhtem öffentlichem Interesse.	Sämtliche Installationsflächen werden in den nächsten Projektphasen geprüft und verbessert. Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen und wo möglich berücksichtigt.	X		
77402	Für die Möglichkeit, im Rahmen des bis 8. Januar 2024 laufenden Mitwirkungsverfahrens eine Stellungnahme abgeben zu können, bedanken wir uns. Wir beschränken uns im Folgenden auf den Gegenstand der Mitwirkung, das heisst auf die Gestaltung der Anschlüsse an die Stadt St.Gallen und den Tunnel Liebegg.	Für die Möglichkeit, im Rahmen des bis 8. Januar 2024 laufenden Mitwirkungsverfahrens eine Stellungnahme abgeben zu können, bedanken wir uns. Wir beschränken uns im Folgenden auf den Gegenstand der Mitwirkung, das heisst auf die Gestaltung der Anschlüsse an die Stadt St.Gallen und den Tunnel Liebegg. Das im Rahmen der Mitwirkung vorgestellte Vorprojekt mit einem umfassenden technischen Bericht und Detailplänen ist aus unserer Sicht sehr sorgfältig ausgearbeitet. Wir betrachten sowohl den Projektauftrag wie die Projektorganisation als zielführend. Wir unterstützen die in Ziffer 2.3 des technischen Berichtes dargelegten Projektziele, nämlich - Entlastung des städtischen Verkehrsnetzes durch Reduktion des Durchgangverkehrs; - Reduktion von Lärmimmissionen durch Verlagerung vom Verkehr in den Untergrund; - Schaffung von Chancen für die Aufwertung von Wohnraum; - Verbesserung der Verkehrsqualität der bestehenden Anschlüsse durch einen zusätzlichen Halbanschluss; - Beschleunigung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs; - Verbesserung der Erreichbarkeit von Stadt und Region. Die im Bericht auf Seite 37 dargelegten Entlastungswirkungen des Projektes sind ein drücklich und werden durch uns unterstützt. Wir sind der Auffassung, dass das in den Jahren 2021 und 2022 überarbeitete und aktualisierte Verkehrsmodell des Kantons St.Gallen für die Region St.Gallen eher konservativ ist. Das jetzige Verkehrssystem basiert richtigerweise auf einem steigenden Verkehrswachstum, unter anderem als Folge der wachsenden Bevölkerung. Generell sind wir der Auffassung, dass das gewählte Projekt, welches sich nicht nur mit dem motorisierten Individualverkehr (unabhängig von der Antriebsart), sondern auch mit dem im Raume St.Gallen mehrheitlich strassengebundenen öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr (Velo- und Fusswegverkehr) befasst, richtig aufgesetzt ist. Auf Seite 44 des technischen Berichtes werden die flankierenden Massnahmen und der Langsamverkehr aufgelistet. Wir teilen die Auffassung, dass die freiwerdenden Kapazitäten im städtischen Strassennetz für Fuss- und Veloverkehr und öffentlichen Verkehr gesichert werden sollten. Wir weisen aber ausdrücklich darauf hin, dass die flankierenden Massnahmen auf städtischen Gebiet und auch auf dem Gebiete des Kantons Appenzell Ausserrhodens erst umgesetzt werden können und dürfen, wenn einerseits das Projekt 3. Röhre A1 mit Anschluss Güterbahnhof und andererseits die Projekte Zubringer Güterbahnhof inkl. Anschluss Liebegg rechtskräftig geworden und erstellt sind (Prinzip: Zug um Zug). Eine vorgezogene Teilkraftsetzung von flankierenden Massnahmen würden wir aktiv bekämpfen. Eine Umklassierung der Teufenerstrasse (heute Kantonstrasse zweiter Klasse) als Gemeindestrasse kann erst im Zeitpunkt der Realisierung des Projektes erfolgen. Ebenfalls sind irgendwelche sonstige Massnahmen wie Tempo 30 etc. davon abhängig zu machen, dass das Projekt vorgängig realisiert worden ist. Von besonderer Bedeutung ist die Neugestaltung des Güterbahnhofsareals. Wir haben gerne zur Kenntnis genommen, dass ein Abbruch der historischen Bauten auf dem Güterbahnhofsareal aufgrund der vorhandenen Planung nicht erforderlich ist. Wesentlich ist, dass der Anschluss an die St. Leonhardbrücke so ausreichend geplant wird, dass der sich darauf abwickelnde Verkehr zum und von der Autobahn die erforderlichen Spuren aufweist. Wir würden uns einer Reduktion der entsprechenden Spuren auf jeden Fall widersetzen. Auch die Anschlüsse an die Oberstrasse (mit Kreisell am Knoten Oberstrasse) und an das städtische Strassennetz begrüßen wir sehr, ebenfalls die neu vorgesehene Führung des Langsamverkehrs mit einer neuen Überquerung des SBB-Areals ab der Paradiesstrasse. Unklar ist für uns, wie diese Fussgängerüberquerung sichergestellt wird. Wir würden es begrüßen, wenn auch diese Fussgängerüberquerung (bzw. Überquerung auch für den Radverkehr) Bestandteil des vorliegenden Projektes würde. In diesem Sinne ersuchen wir Sie um Berücksichtigung unserer Anregungen und danken nochmals für die Gelegenheit zur	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	X		

80512	<p>Für die Möglichkeit, im Rahmen des bis 8. Januar 2024 laufenden Mitwirkungsverfahrens eine Stellungnahme abgeben zu können, bedanken wir uns. Wir beschränken uns in den folgenden Ausführungen auf die Gestaltung der Anschlüsse an die Stadt St.Gallen und den Tunnel Liebegg.</p> <p>Das im Rahmen der Mitwirkung vorgestellte Vorprojekt mit einem umfassenden technischen Bericht und Detailplänen ist aus der Sicht der Mitte Kanton St.Gallen sehr sorgfältig ausgearbeitet. Wir betrachten sowohl den Projektauftrag, wie die Projektorganisation als zielführend. Wir unterstützen die in Ziffer 2.3 des technischen Berichtes dargelegten Projektziele, nämlich</p> <ul style="list-style-type: none"> -die Entlastung des städtischen Verkehrsnetzes durch die Reduktion des Durchgangsverkehrs; -die Reduktion von Lärmimmissionen durch Verlagerung des Verkehrs in den Untergrund; -die Verbesserung der Verkehrsqualität der bestehenden Anschlüsse durch einen zusätzlichen Halbinschluss; -die Beschleunigung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs; -die Verbesserung der Erreichbarkeit von Stadt und Region. 	<p>Die im Bericht auf Seite 37 dargelegten Entlastungswirkungen des Projektes sind eindrücklich und werden durch die Mitte Kanton St.Gallen unterstützt. Wir sind der Auffassung, dass das in den Jahren 2021 und 2022 überarbeitete und aktualisierte Verkehrsmodell des Kantons St.Gallen für die Region St.Gallen eher konservativ ist. Das jetzige Verkehrssystem basiert richtigerweise auf einem steigenden Verkehrswachstum, unter anderem als Folge der wachsenden Bevölkerung. Generell sind wir der Auffassung, dass das gewählte Projekt, welches sich nicht nur mit dem motorisierten Individualverkehr (unabhängig von der Antriebsart), sondern auch mit dem im Raume St.Gallen mehrheitlich strassengebundenen öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr (Velo- und Fusswegverkehr) befasst, richtig aufgesetzt ist.</p> <p>Auf Seite 44 des technischen Berichtes werden die flankierenden Massnahmen und der Langsamverkehr aufgelistet. Die Mitte Kanton St.Gallen teilt die Auffassung, dass die freiwerdenden Kapazitäten im städtischen Strassennetz für Fuss- und Veloverkehr und öffentlichen Verkehr gesichert werden sollten. Wir weisen aber mit Nachdruck darauf hin, dass die flankierenden Massnahmen auf städtischen und auch auf dem Gebiet des Kantons Appenzell Ausserrhodens erst umgesetzt werden können und dürfen, wenn einerseits das Projekt 3. Röhre A1 mit Anschluss Güterbahnhof und andererseits die Projekte Zubringer Güterbahnhof (inkl. Anschluss Liebegg) in Rechtskraft erwachsen und erstellt sind. Eine vorgezogene Teilinkraftsetzung flankierender Massnahmen lehnen wir klar ab. Eine Umklassierung der Teufenerstrasse (heute Kantonstrasse zweiter Klasse) als Gemeindestrasse kann erst im Zeitpunkt der Realisierung des Projektes erfolgen. Darüber hinaus sind irgendwelche Massnahmen, wie Tempo 30 etc., davon abhängig zu machen, dass das Projekt vorgängig realisiert worden ist.</p> <p>Von besonderer Bedeutung ist die Neugestaltung des Güterbahnhofsareals. Die Mitte Kanton St.Gallen hat mit Genugtuung zur Kenntnis genommen, dass ein Abbruch der historischen Bauten auf dem Güterbahnhofsareal aufgrund der vorhandenen Planung nicht erforderlich ist. Wesentlich ist, dass der Anschluss an die St. Leonhardbrücke so ausreichend geplant wird, dass der sich darauf abwickelnde Verkehr zum und von der Autobahn die erforderlichen Spuren aufweist. Eine Reduktion der entsprechenden Spuren kommt für die Mitte Kanton St.Gallen nicht in Frage.</p> <p>Auch die Anschlüsse an die Oberstrasse (mit Kreisel am Knoten Oberstrasse) und an das städtische Strassennetz begrüßen wir sehr sowie ebenfalls die neu vorgesehene Führung des Langsamverkehrs mit einer neuen Überquerung des SBB-Areals ab der Paradiesstrasse. Unklar ist für uns, wie diese Fussgängerüberquerung sichergestellt wird. Die Mitte Kanton St.Gallen würde es begrüßen, wenn auch diese Fussgängerüberquerung (bzw. Überquerung auch für den Veloverkehr) Bestandteil des vorliegenden Projektes würde.</p> <p>Zu prüfen wäre, ob der Anschluss Liebegg in Bezug auf die Gütertransporte in Richtung Appenzellerland (LKW und Lieferwagen) ausreichend dimensioniert ist. In diesem Zusammenhang ist daran zu erinnern, dass der Güterverkehr in diesem Bereich auch weiterhin auf der Strasse erfolgen wird. Heute zirkuliert er auf der Teufenerstrasse. Es muss verhindert werden, dass nach Fertigstellung des Anschlusses Liebegg und des Zubringers zum Güterbahnhof ein Teil des Schwerverkehrs trotzdem weiterhin die Teufenerstrasse benutzen kann (ausgenommen sind die nötigen Anlieferungen für die Gewerbebetriebe im Riethüsli).</p> <p>In diesem Sinne ersuchen wir Sie um Berücksichtigung unserer Anregungen und danken nochmals für die Gelegenheit zur Mitwirkung.</p>	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	X		
76478	Für die neuen versiegelten Flächen müssen entsprechend bestehende versiegelte Flächen zurückgebaut und renaturiert werden.	Die Zubetonierung und Versiegelung der Freiflächen muss wegweisend mit diesem Projekt gestoppt werden.	Bei Infrastrukturprojekten dieser Grössenordnung wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Dabei werden die entstehenden Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt untersucht und beurteilt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) festgehalten. Der Bericht enthält ein Pflichtenheft mit weiteren Massnahmen für die nächsten Projektphasen. Die Umweltverträglichkeit befindet sich in Erarbeitung und wird mit der Auflage abgeschlossen. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof untersteht aufgrund von Ziffer 11.2 des Anhangs der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) der Pflicht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Auskunft über die Umweltauswirkungen und die erforderlichen Massnahmen zum Schutz der Umwelt gibt der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB), der von einem auf diesem Gebiet anerkannten Ingenieurbüro erarbeitet wird. Der UVB wird vom Bundesamt für Umwelt (BAFU), dem Bundesamt für Kultur (BAK) sowie den kantonalen Fachstellen der Kantone St.Gallen (AFU, AREG, ANJF, AWE, Denkmalpflege) und Appenzell Ausserrhodens (ARW, Afu) beurteilt.	X		
80152	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.	Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs am Knoten St.Leonhard-Strasse ist Gegenstand weiterer Prüfungen. Das kantonale Tiefbauamt prüft, wie der zur Verfügung stehende Raum weiter verbessert werden kann.	X		
78844	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.	Das übergeordnete Fussgänger- und Velonetz stimmt der Kanton mit der Stadt und der Region ab. Falls sinnvoll, wird das übergeordnete Fussgänger- und Velonetz in der weiteren Projektphase aufgezeigt. Im aktuellen Projekt werden alle Fuss- und Veloverkehrsinfrastrukturen berücksichtigt, die durch das Bauprojekt tangiert werden – sei es im Endzustand oder während der Bauarbeiten. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof und die städtische Planung der Velovorzugsrouten (z.B. Veloroute Riethüsli-Innenstadt und Riethüsli-Lustmühle, Zylipasserelle als West-Ost-Verbindung und integralem Bestandteil der Testplanung für die Gebietsentwicklung Güterbahnhof, usw.) werden aufeinander abgestimmt. Im gesamten Projekt hat die Verkehrssicherheit höchste Priorität.	X		
79222	Für unsere Liegenschaften an der Schlosserstrasse 2 und 4 sind frühzeitig (im nächsten Projektschritt) Schadensminderungsmassnahmen vorzusehen. Zudem sind Rissprotokolle zu erstellen. Schäden an den Liegenschaften und Garten sind zu vermeiden, bzw. Gehen zu Lasten des Projekts.	Unsere Liegenschaften an der Schlosserstrasse 2 und 4 sind stets in tadellosem Zustand gehalten. Das soll auch in Zukunft so bleiben.	Grundsätzlich wird in der Projektierung darauf geachtet, dass möglichst emissions- und erschütterungsarme Bauarbeiten gewählt werden. Die Bauunternehmen erhalten entsprechende Vorgaben. Dennoch kann nicht komplett ausgeschlossen werden, dass es in einzelnen Fällen zu Schäden kommt. Deshalb werden sämtliche Überwachungsmassnahmen und Beweisaufnahmen im Zusammenhang mit dem Projekt in den nächsten Projektphasen entwickelt und festgelegt. Die erforderlichen Beweisaufnahmen werden vor Baubeginn erhoben. So können allfällige Schadensursachen während oder nach der Bauzeit festgestellt und behoben oder entschädigt werden.	X		
75537	Fussweg fehlt	Gemäss Plan ist ein zweispuriger Radweg geplant. Für die Fussgängerinnen wird kein eigener Weg erstellt? Dürfen Fussgänger zukünftig nicht mehr hier durch spazieren?	Der Durchgang für Fussgänger ist weiterhin möglich. Die Trassierung ist genügend breit für den Veloverkehr und den Fussverkehr. Dieses Anliegen bzw. eine Optimierung dieser Engstelle wird in der nächsten Projektphase geprüft und falls möglich berücksichtigt bzw.umgesetzt.	X		

78324	Gemäss Schreiben.	<p>Für die Möglichkeit, im Rahmen des bis 8. Januar laufenden Mitwirkungsverfahrens eine Stellungnahme abgeben zu können, bedanken wir uns. Wir beschränken uns im Folgenden auf den Gegenstand der Mitwirkung, d.h. auf die Gestaltung der Anschlüsse an die Stadt St.Gallen und den Tunnel Liebegg.</p> <p>Das im Rahmen der Mitwirkung vorgestellte Vorprojekt mit einem umfassenden technischen Bericht und Detailplänen ist aus unserer Sicht sehr sorgfältig ausgearbeitet. Wir betrachten sowohl den Projektauftrag wie die Projektorganisation als zielführend.</p> <p>Wir unterstützen die in Ziffer 2.3 des technischen Berichtes dargelegten Projektziele, nämlich</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entlastung des städtischen Verkehrsnetzes durch Reduktion des Durchgangsverkehrs; - Reduktion von Lärmemissionen durch Verlagerung vom Verkehr in den Untergrund; - Verbesserung der Verkehrsqualitt der bestehenden Anschlüsse durch einen zusätzlichen Halbanschluss; - Beschleunigung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs; - Verbesserung der Erreichbarkeit von Stadt und Region. <p>Wir sind im Übrigen überzeugt, dass das Verkehrssystem im Raum St.Gallen den Anforderungen der Zukunft nur gerecht werden kann, wenn alle Verkehrsmittel, namentlich auch der motorisierte, künftig wohl primär elektrisch angetriebene Individualverkehr über die nötigen Verkehrsachsen verfügt. Der Zubringer Güterbahnhof ist dafür zwingend erforderlich.</p> <p>Die im Bericht auf Seite 37 dargelegten Entlastungswirkungen des Projektes sind eindrücklich und werden durch uns unterstützt. Wir sind der Auffassung, dass das in den Jahren 2021 und 2022 überarbeitete und aktualisierte Verkehrsmodell des Kantons St.Gallen für die Region St.Gallen eher konservativ ist. Das jetzige Verkehrssystem basiert richtigerweise auf dem steigenden Verkehrswachstum, unter anderem als Folge der wachsenden Bevölkerung. Generell sind wir der Auffassung, dass das gewählte Projekt, welche sich nicht nur mit dem im Raume St.Gallen mehrheitlich strassengebundenen öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr (Velo- und Fusswegverkehr) befasst, richtig aufgesetzt ist. Allerdings geben wir zu bedenken, dass der Langsamverkehr die künftigen Verkehrsmengen nicht wird abdecken können. Dafür wird weiterhin in erheblichem Umfange auf den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr zu bauen sein.</p> <p>Auf Seite 44 des technischen Berichtes werden die flankierenden Massnahmen und der Langsamverkehr aufgelistet. Wir teilen die Auffassung, dass die freiwerdenden Kapazitäten im städtischen Strassennetz - soweit sie nicht für den motorisierten Individualverkehr benötigt werden - für Fuss- und Veloverkehr und öffentlichen Verkehr gesichert werden sollten. Die einzelnen Verkehrsmittel dürfen aber nicht gegeneinander ausgespielt werden. Wir weisen ferner ausdrücklich darauf hin, dass die flankierenden Massnahmen auf städtischem Gebiet und auch auf dem Gebiet des Kantons Appenzell Ausserrhodon erst umgesetzt werden können und dürfen, wenn einerseits das Projekt 3. Röhre A1 mit Anschluss Güterbahnhof und andererseits die Projekte Zubringer Güterbahnhof inkl. Anschluss Liebegg rechtskräftig geworden und erstellt sind. Eine vorgezogene Teilkraftsetzung flankierender Massnahmen würden wir bekämpfen. Eine Umklassierung der Teufenerstrasse (heute Kantonsstrasse zweiter Klasse) in eine Gemeindestrasse sehen wir kritisch. Ohnehin kann eine solche - wenn überhaupt - erst im Zeitpunkt der Realisierung des Projektes erfolgen; generell sind allfällige flankierende Massnahmen zwingend davon abhängig zum machen, dass das Projekt vorgängig realisiert worden ist.</p> <p>Von besonderer Bedeutung ist die Neugestaltung des Güterbahnhofsareals; wir haben gerne zur Kenntnis genommen, dass ein Abbruch der historischen Bauten auf dem Güterbahnhofsareal aufgrund der vorhandenen Planung nicht erforderlich ist. Wesentlich ist, dass der Anschluss an die St. Leonhardbrücke so ausreichend geplant wird, dass der sich darauf abgewinkelte Verkehr zum und von der Autobahn die erforderlichen Spuren aufweist. Wir würden uns einer Reduktion der entsprechenden Spuren auf jeden Fall widersetzen.</p> <p>Auch die Anschlüsse an die Oberstrasse (mit Kreisel am Knoten Oberstrasse) und an das städtische Strassennetz begrüßen wir sehr, ebenfalls die neu vorgesehene Führung des Langsamverkehr mit einer neuen Überquerung des ABB-Areals ab der Paradiesstrasse.</p> <p>Zu prüfen wäre, ob der Anschluss Liebegg in Bezug auf die Gütertransporte in Richtung Appenzellerland (LKWs und Lieferwagen) ausreichend dimensioniert ist, insbesondere die Kreisel betreffend. In diesem Zusammenhang ist daran zu erinnern, dass der Güterverkehr in diesem Bereich auch weiterhin auf der Strasse erfolgen wird. Heute zirkuliert er auf der Teufenerstrasse. Es muss verhindert werden, dass nach Fertigstellung des Anschlusses Liebegg und des Zubringers Güterbahnhof ein Teil des Schwerverkehrs trotzdem weiterhin die Teufenerstrasse nutzen kann (ausgenommen sind die nötigen Anlieferungen für die Gewerbebetriebe im Riethüsli).</p> <p>Zum Schluss: Bei allen Massnahmen ist im Auge zu behalten, dass die für die wirtschaftlichen Prosperität sorgenden Kapazitäten der Strasse den Anforderungen angepasst werden. Es ist daran zu erinnern, dass nach wie vor der allergrösste Teil des Verkehrsaufkommens vom motorisierten Individualverkehr abgedeckt wird. Gegen Einschränkungen der Entscheidungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer in der Wahl des Verkehrsmittels werden wir uns zur Wehr setzen.</p> <p>In diesem Sinne ersuchen wir Sie um Berücksichtigung unserer Anregungen und danken nochmals für die Gelegenheit zur Mitwirkung.</p>	<p>Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ihre Anliegen werden wo möglich berücksichtigt.</p>	X		
78864	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 Lage und Ausgestaltung der Notausgänge für die unterirdischen Infrastrukturen wurden noch nicht definitiv fixiert. Sie sind Bestandteil der kommenden Projektierungsphase und werden auf die Arealentwicklung abgestimmt.	X		
80176	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 Lage und Ausgestaltung der Notausgänge für die unterirdischen Infrastrukturen wurden noch nicht definitiv fixiert. Sie sind Bestandteil der kommenden Projektierungsphase und werden auf die Arealentwicklung abgestimmt.	X		
79623	Getrennte Flächen für den Fuss- und Veloverkehr mit Ausbaustandard für Haupt- bzw. Vorzugsverbindung.	Einer der wichtigsten städtischen Velorouten mit hohen Frequenzen. Das im Plan festgehaltene Profil (Mischfläche Fuss- und Veloverkehr) entspricht nicht den ASTRA-Empfehlungen. Die Führung bzw. die Anschlüsse sind nicht ersichtlich resp. zu schmal.	Im städtischen Gebiet sind die Platzverhältnisse begrenzt. Deshalb ist es nicht überall möglich, separate Spuren für den Fussverkehr, Velos sowie weitere Fahrzeuge zu führen. Die Mischverkehrsflächen werden in der weiteren Planung und Projektierung nochmals überprüft.	X		
79624	Getrennte Flächen Fuss-/Veloverkehr	Profil entspricht nicht den Empfehlungen des ASTRA	Im städtischen Gebiet sind die Platzverhältnisse begrenzt. Deshalb ist es nicht überall möglich, separate Spuren für den Fussverkehr, Velos sowie weitere Fahrzeuge zu führen. Die Mischverkehrsflächen werden in der weiteren Planung und Projektierung nochmals überprüft.	X		

78791	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)	Bei Infrastrukturprojekten dieser Grössenordnung wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Dabei werden die entstehenden Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt untersucht und beurteilt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) festgehalten. Der Bericht enthält ein Pflichtenheft mit weiteren Massnahmen für die nächsten Projektphasen. Die Umweltverträglichkeit befindet sich in Erarbeitung und wird mit der Auflage abgeschlossen. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof untersteht aufgrund von Ziffer 11.2 des Anhangs der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) der Pflicht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Auskunft über die Umweltauswirkungen und die erforderlichen Massnahmen zum Schutz der Umwelt gibt der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB), der von einem auf diesem Gebiet anerkannten Ingenieurbüro erarbeitet wird. Der UVB wird vom Bundesamt für Umwelt (BAFU), dem Bundesamt für Kultur (BAK) sowie den kantonalen Fachstellen der Kantone St.Gallen (AFU, AREG, ANJF, AWE, Denkmalpflege) und Appenzell Ausserrhoden (ARW, Afu) beurteilt.	X		
80488	Gute Projektstudie zur Entlastung des städtischen Strassensystems, die unbedingt weiterzuverfolgen ist.	Verkehrsüberlastung Teufenerstrasse und Lärmelastung Bewohner im Quartier Riethüsli entlang der Teufenerstrasse.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.		X	
80182	Güterbahnhofunnel 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	So lassen sich Emissionen und Bauverkehr in der Stadt minimieren bis vermeiden.	Die Projektteile Zubringer Güterbahnhof des ASTRA (Tunnel Feldli inkl. Kreisel) und der Region (Anschlüsse St.Leonhard-Strasse, Oberstrasse und Liebegg) werden sowohl planerisch als auch im Bauablauf koordiniert projektiert. Soweit möglich, werden sämtliche Synergien ausgeschöpft und alle Abläufe auf die beiden Projektteile abgestimmt. Als Ziel gilt die Minimierung sämtlicher Installations-, Zwischendeponieflächen und Transporte. In den nachfolgenden Projektphasen werden weitere Verbesserungen geprüft.	X		
78797	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 Feldlütunnel zu vollziehen	So lassen sich Emissionen und Bauverkehr in der Stadt vermeiden.	Die Projektteile Zubringer Güterbahnhof des ASTRA (Tunnel Feldli inkl. Kreisel) und der Region (Anschlüsse St.Leonhard-Strasse, Oberstrasse und Liebegg) werden sowohl planerisch als auch im Bauablauf koordiniert projektiert. Soweit möglich, werden sämtliche Synergien ausgeschöpft und alle Abläufe auf die beiden Projektteile abgestimmt. Als Ziel gilt die Minimierung sämtlicher Installations-, Zwischendeponieflächen und Transporte. In den nachfolgenden Projektphasen werden weitere Verbesserungen geprüft.	X		
78800	Güterbahnhofunnel 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.	Die Projektteile Zubringer Güterbahnhof des ASTRA (Tunnel Feldli inkl. Kreisel) und der Region (Anschlüsse St.Leonhard-Strasse, Oberstrasse und Liebegg) werden sowohl planerisch als auch im Bauablauf koordiniert projektiert. Soweit möglich, werden sämtliche Synergien ausgeschöpft und alle Abläufe auf die beiden Projektteile abgestimmt. Als Ziel gilt die Minimierung sämtlicher Installations-, Zwischendeponieflächen und Transporte. In den nachfolgenden Projektphasen werden weitere Verbesserungen geprüft.	X		
80185	Güterbahnhofunnel 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 werden ohnehin schon unter den Bauemissionen leiden. Daher sind diese zusätzlichen Fahrten zu vermeiden.	Die Projektteile Zubringer Güterbahnhof des ASTRA (Tunnel Feldli inkl. Kreisel) und der Region (Anschlüsse St.Leonhard-Strasse, Oberstrasse und Liebegg) werden sowohl planerisch als auch im Bauablauf koordiniert projektiert. Soweit möglich, werden sämtliche Synergien ausgeschöpft und alle Abläufe auf die beiden Projektteile abgestimmt. Als Ziel gilt die Minimierung sämtlicher Installations-, Zwischendeponieflächen und Transporte. In den nachfolgenden Projektphasen werden weitere Verbesserungen geprüft.	X		
78845	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.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.		X	
78811	Im Fall eine 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.	Die Verträglichkeit bezüglich Ortsbild- und Denkmalschutz ist Gegenstand aktueller Prüfungen und Untersuchungen mit der kantonalen Denkmalpflege und dem Bundesamt für Kultur (BAK). Auf Anraten des BAK wird zusätzlich ein Gutachten bei der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) eingeholt. In der Interessenabwägung wird das Gutachten berücksichtigt. Bund, Kanton und Stadt haben das Projekt Zubringer Güterbahnhof mit grösstmöglicher Rücksichtnahme auf die angrenzenden Quartiere geplant. So wurde zum Beispiel für das Güterbahnhofareal eine Testplanung durchgeführt. Die Ergebnisse werden in der Planung des Projekts berücksichtigt. Ein Sounding Board, bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern von Verbänden, Politik und Quartiervereinen sowie betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern, wurde im Sinne einer Mitwirkung in die Testplanung involviert. Mit dem Projekt wird vor allem die Teufener Strasse massgeblich vom Autoverkehr entlastet. Das wertet die angrenzenden Quartiere auf. Weniger Stau und kürzere, grösstenteils unterirdische Fahrten wirken sich zudem positiv auf die Lärm- und Luftbelastung in der Stadt aus. Insgesamt schliesst das Projekt eine hochwertige Quartiersentwicklung nicht aus, sondern begünstigt diese. Im weiteren Projektverlauf werden Lärmschutzmassnahmen ausserhalb des Projektperimeters geprüft.		X	
80195	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.	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). Auch wenn es sich hier um einen Bauabschnitt des Astra handelt, ist eine möglichst störungsfreie Verkehrsabwicklung im Sinn von Kanton und Stadt.	Eine Vollsperrung der Oberstrasse für die Bauarbeiten des Nordportals des Tunnels Liebegg (Projekt ZGB Region) ist nicht vorgesehen. Es kann aber zu temporären Sperrungen mit Verkehrsumleitungen im Zusammenhang mit dem Bau des unterirdischen Kreisels (ASTRA) kommen. Die Bauabläufe sind grundsätzlich so vorgesehen, dass die Einschränkungen für alle Verkehrsteilnehmenden möglichst geringgehalten werden. Gewisse Einschränkungen sind aber unumgänglich. Es wird Bauphasen geben, während denen umleitende Verkehrsführungen (z. B. für den Fuss- und Veloverkehr) eingerichtet werden müssen. Die Umleitungen werden mit den zuständigen Verfügungsbehörden (Stadtpolizei, Kantonspolizei) besprochen und entsprechend umgesetzt sowie signalisiert. Im Grundsatz werden auch provisorische Verkehrsführungen gemäss geltender Normen projektiert und erstellt. Die bisher vorgesehenen provisorischen Umleitungen werden zudem in den nachfolgenden Projektphasen überprüft und wo möglich optimiert.	X		
80106	Im ganzen Perimeter zwischen Post-Logistikcenter und Geltenwilenstrasse sind Voraussetzungen zu schaffen, dass der Bildung seiner Hitzeinsel vorgebeugt werden kann. Stützwände sind bepflanzbar zu planen und Dächer müssen überdeckt und abgedichtet sein, dass eine langlebige Bepflanzung möglich ist.	Entlang der Bahnlinie und in Industriearealen führen die versiegelten und/oder vegetationslosen Böden zu Extremtemperaturen. Für die künftige Gestaltung und Nutzung des Güterbahnhofareals, das sich heute bereits in der Grünraumdefizitzone befindet, ist es wichtig, die Voraussetzung zu schaffen, dass die Fläche genügend gekühlt wird. Das Güterbahnhofareal befindet sich auf der Hitzekarte im Bereich 32° (Lufttemperatur am Nachmittag eines Hitzetags).	Im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung wird ebenfalls eine Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP) erstellt. Darin werden auch ökologische Aufwertungen im Perimeter des Zubringer Güterbahnhof dargestellt. Die LBP nimmt Rücksicht auf die Ziele und Massnahmen der städtischen Biodiversitäts- und Baumstrategie und wird diese soweit möglich berücksichtigen. Eine Koordination mit der Stadtplanung und mit Stadtgrün wird erfolgen. Die LBP enthält ebenfalls mögliche Gestaltungen und Begrünungen im Zusammenhang mit den oberirdischen Bauteilen (Tagbautunnel, Stützmauern, usw.).	X		

79295	Im technischen Bericht findet man keine Aussage zur CO2-Bilanz für den Bau bzw. die Baustoffe. Das ist nachzureichen.	Für eine saubere und transparente Abwägung hinsichtlich der Klimaverträglichkeit, ist es unerlässlich, auch den CO2-Ausstoss des Bauwerks selbst zu kennen.	Bei Infrastrukturprojekten dieser Grössenordnung wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Dabei werden die entstehenden Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt untersucht und beurteilt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) festgehalten. Der Bericht enthält ein Pflichtenheft mit weiteren Massnahmen für die nächsten Projektphasen. Die Umweltverträglichkeit befindet sich in Erarbeitung und wird mit der Auflage abgeschlossen. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof untersteht aufgrund von Ziffer 11.2 des Anhangs der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) der Pflicht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Auskunft über die Umweltauswirkungen und die erforderlichen Massnahmen zum Schutz der Umwelt gibt der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB), der von einem auf diesem Gebiet anerkannten Ingenieurbüro erarbeitet wird. Der UVB wird vom Bundesamt für Umwelt (BAFU), dem Bundesamt für Kultur (BAK) sowie den kantonalen Fachstellen der Kantone St.Gallen (AFU, AREG, ANJF, AWE, Denkmalpflege) und Appenzell Ausserrhoden (ARW, AFU) beurteilt.			X
80159	Kein Abbruch des Restaurants Gartenhaus aufgrund dieses Projekts.	Gebäude, die nicht unmittelbar dem neuen Trasse im Weg stehen, sind zu erhalten.	Die Liegenschaft ist nicht direkt von den Bauarbeiten für den Zubringer Güterbahnhof betroffen. In den nächsten Projektphasen wird entsprechend geprüft und optimiert welche Gebäude definitiv abzurechen sind. Ob das Gebäude bestehen bleibt, klärt sich mit der späteren Arealplanung.	X		
80160	Kein Abbruch von Geltenwilenstrasse 8a aufgrund dieses Projekts.	Gebäude, die nicht unmittelbar dem neuen Trasse im Weg stehen, sind zu erhalten.	Die Liegenschaft ist nicht direkt von den Bauarbeiten für den Zubringer Güterbahnhof betroffen. In den nächsten Projektphasen wird entsprechend geprüft und optimiert welche Gebäude definitiv abzurechen sind. Ob das Gebäude bestehen bleibt, klärt sich mit der späteren Arealplanung.	X		
80171	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.	Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen. Eine Berücksichtigung dieses Anliegens hätte keinen Einfluss auf die Gestaltung des Projekts, lediglich auf die Signalisations- und Markierungspläne. Das Anliegen wird in einer nachfolgenden Projektierungsphase geprüft.	X		
76728	Klare Bodenmarkierungen für Velo- und Fussgängerbereich in der Unterführung.	Velofahrer von Teufen her werden ein relativ hohes Tempo aufweisen. Konflikte zwischen Velofahrer und Fussgänger vermeiden und die Sicherheit für beide erhöhen.	Die Signalisations- und Markierungspläne werden in den folgenden Projektierungsphasen detaillierter ausgearbeitet und dargestellt. Dazu gehören auch die Markierungen für Velofahrende und Fussgängerinnen und Fussgänger.	X		
78732	Langsamverkehrswege schaffen und ausbauen, insbesondere auf den Strecken Enggenhütten - Stein sowie Hundwil - Stein. Ausbau des Postautoangebots der Linie B180.	Wir vom Gemeinderat Stein haben uns mit den Informationen zum Projekt Zubringer Güterbahnhof und zum Gesamtprojekt Engpassbeseitigung befasst. Wir stehen dem Projekt grundsätzlich offen gegenüber, sehen wir doch den positiven Einfluss für das umliegende Gebiet. Für die Möglichkeit zur Mitwirkung zum Projektteil Zubringer Güterbahnhof bedanken wir uns und nützen diese Möglichkeit gerne. Wir erkennen die mehrheitlich positiven Auswirkungen, welche das Projekt für Stein mit sich bringt. Was unvermeidlich stattfinden wird, ist die Verkehrszunahme aus dem inneren Land Richtung Zubringer Güterbahnhof. Der Individualverkehr aus dem inneren Land wird vermehrt nicht mehr über Hundwil – Herisau auf die A1 gelangen, sondern über Stein – Niederteufen Lustmühle. Von Enggenhütten nach Stein besteht bereits ein prekäres und gefährliches Verhältnis für den Langsamverkehr. Diese Strecke gilt nicht nur als Schulweg. Sie wird ebenso von Freizeitsportlern wie auch von Touristen aufgrund der Ausschilderung der Velowege und der Herzroute stark genutzt. Wird hier nicht bereits im Vorfeld eine Lösung realisiert, verschärft sich die Situation mit der Realisierung des Projektes Zubringer Güterbahnhof drastisch. Um das Zusammenspiel des Individual- und des öffentlichen Verkehrs zu stärken, ist ein Ausbau des Postautoangebots der Linie B180 anzustreben. Bei gesicherten Anschlüssen an die Züge sowie einem höheren Takt werden sich mehr Personen für die Benutzung des Postautos entscheiden. Der Gemeinderat Stein dankt Ihnen für die Arbeit und die Prüfung unserer Eingaben. Auf die weitere Entwicklung sind wir gespannt.	Das übergeordnete Fussgänger- und Velonetz stimmt der Kanton mit der Stadt und der Region ab. Falls sinnvoll, wird das übergeordnete Fussgänger- und Velonetz in der weiteren Projektphase aufgezeigt. Im aktuellen Projekt werden alle Fuss- und Veloverkehrsinfrastrukturen berücksichtigt, die durch das Bauprojekt tangiert werden – sei es im Endzustand oder während der Bauarbeiten. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof und die städtische Planung der Velovorzugsrouten (z.B. Veloroute Riethüsli-Innenstadt und Riethüsli-Lustmühle, Zylipasserelle als West-Ost-Verbindung und integralem Bestandteil der Testplanung für die Gebietsentwicklung Güterbahnhof, usw.) werden aufeinander abgestimmt. Im gesamten Projekt hat die Verkehrssicherheit höchste Priorität.	X		
80399	Längsneigung max 6%.	Längsneigung max 6%, gemäss VSS 640 075	Kenntnisnahme. Wird in der nächsten Projektierungsphase geprüft.	X		
79613	Längsprofil Radweg mit Rampen fehlt.	Der Topografiesprung ist für den Veloverkehr unattraktiv - eine genaue Abschätzung der Verschlechterung ist aufgrund der mangelnden Unterlagen nicht machbar.	Die Erstellung von weiteren Plangrundlagen, darunter auch das Längenprofil, ist in den weiteren Projektierungsphasen vorgesehen.	X		
78798	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 Nacharbeit 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.	Bei Infrastrukturprojekten dieser Grössenordnung wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Dabei werden die entstehenden Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt untersucht und beurteilt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) festgehalten. Der Bericht enthält ein Pflichtenheft mit weiteren Massnahmen für die nächsten Projektphasen. Die Umweltverträglichkeit befindet sich in Erarbeitung und wird mit der Auflage abgeschlossen. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof untersteht aufgrund von Ziffer 11.2 des Anhangs der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) der Pflicht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Auskunft über die Umweltauswirkungen und die erforderlichen Massnahmen zum Schutz der Umwelt gibt der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB), der von einem auf diesem Gebiet anerkannten Ingenieurbüro erarbeitet wird. Der UVB wird vom Bundesamt für Umwelt (BAFU), dem Bundesamt für Kultur (BAK) sowie den kantonalen Fachstellen der Kantone St.Gallen (AFU, AREG, ANJF, AWE, Denkmalpflege) und Appenzell Ausserrhoden (ARW, AFU) beurteilt.	X		
79601	Legende einfügen	Legende fehlt	Ihr Anliegen wird wo möglich berücksichtigt.	X		
79701	Lieber Verantwortliche – Ich bin froh, dass die Planung für das Projekt «Zubringen Güterbahnhof» vorwärts geht! Ich bin überzeugt, dass mit den neuen Strassen die Quartiere vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Dies wird die Lebensqualität für alle Anwohner verbessern, das Velofahren sicherer machen und dafür sorgen, dass der Stadtbuss weniger im Stau steht. Ich danke Euch für Euer Engagement und bin gespannt, wie sich das Projekt weiter entwickelt. 😊	Ich habe keinen Antrag und daher auch keine Begründung. Ich wollte nur Merci sagen.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.		X	
79725	Herzlichen Dank an alle Beteiligten des Projekts "Güterbahnhof" für Eure Arbeit! Ihr leistet einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung unserer Stadt St. Gallen, indem Ihr die Verkehrsbedingungen und dank des Tunnels die Lebensqualität verbessert 😊.	Weiter so 🙏🙏	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.		X	

79704	Ein herzliches Dankeschön an das Projektteam des «Zubringer Güterbahnhof». Dank eurer Bemühungen wird St.Gallen zu einem noch attraktiveren Standort für Unternehmen. Ihr tragt massgeblich zur wirtschaftlichen Entwicklung unserer Stadt bei. Macht weiter so, ich stehe voll hinter euch und engagiere mich gerne, dass das Projekt ein Erfolg wird!	Das Projekt ist durchdacht, macht Sinn und bietet Mehrwert.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.		X	
79635	LV-Anschluss Oberstrasse ergänzen	LV-Anschluss Oberstrasse, Vorwilbrücke nicht berücksichtigt	Ein Projekt in der Grössenordnung des Zubringers Güterbahnhof hat Auswirkungen auf das weitere Strassennetz und die Siedlung. Deshalb werden neben dem Projekt weitere Massnahmen umgesetzt, sogenannte flankierende Massnahmen. Dazu gehören zum Beispiel die Betriebs- und Gestaltungskonzepte an Teufener- und Oberstrasse. Die flankierenden Massnahmen werden auf das Hauptprojekt abgestimmt. Die Planung erfolgt aber individuell in einem separaten Projekt. Deshalb finden sich keine detaillierten Plan- und Berichtsunterlagen zu den flankierenden Massnahmen in den vorliegenden Dokumenten.	X		
78086	Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr sind in gleicher Detaillierung zu planen wie diejenigen für den MIV.	Die Massnahmen für den MIV sind schon sehr detailliert geplant, für den Fuss- und Radverkehr meist erst schemenhaft. Damit am Schluss bei Problemen nicht der Fuss- und Radverkehr noch mehr Einschränkungen erleiden muss, sind diese Massnahmen auf den gleichen Planungsstand zu bringen. Ohne diesen Planungsstand kann die Qualität der Massnahmen oft nicht abgeschätzt werden.	Zudem werden unabhängig vom vorliegenden Projekt diverse Massnahmen zugunsten von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr in der Region St.Gallen umgesetzt. Dies zum Beispiel über die Agglomerationsprogramme der Region St.Gallen-Bodensee. Der Kantonsrat St.Gallen hat im Rahmen des 18. Strassenbauprogramms 2024 bis 2028 (18.SBP) rund 111 Mio. Franken (grösste Position im 18. SBP) für Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehr sowie rund 36 Mio. Franken für Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr an Kantonsstrassen gesprochen.	X		
83669	Mich interessiert die Autobahnausfahrt Richtung Oberstrasse West. Das kann unmittelbar nahe von meinem Haus Zimmerstrasse 13 sein. Mir ist unklar wann die Autos da an die Oberfläche kommen und Lärm erzeugen. Geht die Einfahrt von West parallel zur Ausfahrt in den Tunnel? Falls es doch in meiner Nähe ist, können Sie mir etwas zum geplanten Lärmschutz für die betroffenen Häuser gedacht ist. Zahlt der Bund evtl. neue Lärmschutzfenster?	Ich habe keinen Plan gesehen, der das Ausgangsportal gut erklärbar abbildet. Mir wurde gesagt, dass dies erst unter der Otmarsbrücke passiert, was ich wegen der Steigung nicht glaube.	Ja, das ist richtig. Der Tunnelportal des Tunnels Güterbahnhof Süd (Ausfahrt Richtung Oberstrasse West) befindet sich unter der Otmarsbrücke. Sämtliche Liegenschaften im Projektperimeter werden gemäss den Anforderungen der Lärmschutzverordnung (LSV) lärmtechnisch untersucht und beurteilt. Bei Überschreitung der massgebenden Belastungsgrenzwerte wurden entsprechende Massnahmen geprüft. Generell wird im Bereich von lärmempfindlichen Nutzungen ein lärmarmes Belag der neusten Generation (SDA 4) eingebaut. Weitere Massnahmen wie z. Bsp. hochabsorbierende Lärmschutzwände werden (bei verbleibenden Grenzwertüberschreitungen) wo technisch und betrieblich möglich, sowie wirtschaftlich tragbar realisiert. Die Wirkung von lärmarmen Belägen wird mittels Monitoring sichergestellt. Dieses Anliegen wird bilateral mit dem Eigentümer vor der Auflagephase nochmals besprochen bzw. geklärt.	X		
83667	Mich interessiert die Autobahnausfahrt Richtung Oberstrasse West. Das kann unmittelbar nahe von meinem Haus Zimmerstrasse 13 sein. Mir ist unklar wann die Autos da an die Oberfläche kommen und Lärm erzeugen. Geht die Einfahrt von West parallel zur Ausfahrt in den Tunnel? Falls es doch in meiner Nähe ist, können Sie mir etwas zum geplanten Lärmschutz für die betroffenen Häuser gedacht ist. Zahlt der Bund evtl. neue Lärmschutzfenster?	Ich habe keinen Plan gesehen, der das Ausgangsportal gut erklärbar abbildet. Mir wurde gesagt, dass dies erst unter der Otmarsbrücke passiert, was ich wegen der Steigung nicht glaube.	Ja, das ist richtig. Das Tunnelportal des Tunnels Güterbahnhof Süd (Ausfahrt Richtung Oberstrasse West) befindet sich unter der Otmarsbrücke. Sämtliche Liegenschaften im Projektperimeter werden gemäss den Anforderungen der Lärmschutzverordnung (LSV) lärmtechnisch untersucht und beurteilt. Bei Überschreitung der massgebenden Belastungsgrenzwerte wurden entsprechende Massnahmen geprüft. Generell wird im Bereich von lärmempfindlichen Nutzungen ein lärmarmes Belag der neusten Generation (SDA 4) eingebaut. Weitere Massnahmen wie z. Bsp. hochabsorbierende Lärmschutzwände werden (bei verbleibenden Grenzwertüberschreitungen) wo technisch und betrieblich möglich, sowie wirtschaftlich tragbar realisiert. Die Wirkung von lärmarmen Belägen wird mittels Monitoring sichergestellt. Dieses Anliegen wird bilateral mit dem Eigentümer vor der Auflagephase nochmals besprochen bzw. geklärt.	X		
78821	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.	Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs am Knoten St.Leonhard-Strasse ist Gegenstand weiterer Prüfungen. Das kantonale Tiefbauamt prüft, wie der zur Verfügung stehende Raum weiter verbessert werden kann.	X		

80231	Mitwirkung Zubringer Güterbahnhof St. Gallen / Liebegg	<p>Sehr geehrte Damen und Herren</p> <p>Die FDP.Die Liberalen Appenzell Ausserrhoden (FDP AR) bedankt sich für die Einladung zum Mitwirkungsverfahren Zubringer Güterbahnhof St. Gallen / Liebegg. Für unsere Partei steht fest, dass der behinderungsfreie Anschluss unseres Kantons und insbesondere des Mittellandes an das nationale Strassennetz endlich realisiert werden muss. Die heutige Verkehrssituation zwischen der Umfahrung Teufen und dem Autobahnanschluss Kreuzbleiche ist völlig unbefriedigend und inakzeptabel, sowohl für die Anwohner der Kantonsstrasse im Stadtgebiet von St. Gallen als auch für die Verkehrsteilnehmer aus den Kantonen AR und AI. Die aktuell geplante Dosieranlage mit Rückstauung des Verkehrs im Bereich Liebegg/Lustmühle ist keine Lösung, sondern eine Verlagerung des Problems. Das vorliegende Projekt Zubringer Güterbahnhof St. Gallen mit Liebeggtunnel ist aus Sicht der FDP AR der einzig gangbare und sehr sinnvolle Weg, die Stadt St. Gallen und insbesondere die Quartiere Riethüsli, Tschudiewies, St. Otmar und Oberstrasse vom Transitverkehr zur A1 zu befreien. Die FDP AR unterstützt deshalb das Projekt in der vorliegenden Form ausdrücklich. Der unterirdische Zubringer Güterbahnhof St. Gallen / Liebegg überzeugt, indem er</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> den Transitverkehr in den Untergrund bringt <input type="checkbox"/> die anliegenden Quartiere von (Transit-)Emissionen und Lärm verschont <input type="checkbox"/> den Knoten Kreuzbleiche / Rosenberg signifikant entlastet <input type="checkbox"/> die allgemeine Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss auch für den ÖV erhöht <input type="checkbox"/> den Veloverkehr mitbeinbezieht und sichere Velorouten fördert <input type="checkbox"/> eine städtebauliche Entwicklung des Güterbahnhofareals zulässt <input type="checkbox"/> keine Siedlungsflächen beansprucht <p>Wir sind überzeugt, dass das Projekt eine Chance für die Kantone SG, AR, AI und vor allem für die Stadt St. Gallen ist, indem Transitfahrten aus dem Appenzellerland kanalisiert und in den Untergrund verschoben, volkswirtschaftlich schädliche Stauzeiten reduziert werden und Platz für die Verkehrsteilnehmer des öffentlichen und langsameren Verkehrs geschaffen wird. Die FDP AR ist überzeugt, dass das vorliegende Projekt umsetzbar ist, einen hohen Kosten Nutzen Effekt ausweist und realisiert werden muss.</p> <p>Anmerkungen zum technischen Bericht</p> <p>Die FDP AR dankt den Verfassern für die Aufbereitung und Zurverfügungstellung der vielen detaillierten und qualitativ hochstehenden Unterlagen. Wir erkennen eine hohe Objektivität und Transparenz und teilen die Einschätzungen der Verfasser, soweit wir dies im Detail tun können. Offene Fragen / Anträge:</p> <p>1. Verkehrszunahme auf der Achse Teufen – Liebegg – Autobahn A1</p> <p>Aus Sicht der FDP AR überraschend ist die geschätzte Verkehrszunahme auf der Achse Teufen – Liebegg – Autobahn A1 (ca. 50 % gemäss Abschnitt 3.7. Verkehrsgrundlagen). Es geht aus unserer Sicht nicht aus den Unterlagen hervor, wie diese Verkehrszunahme zustande kommt. Wir können uns schlicht nicht vorstellen, dass diese Verkehrszunahme zusätzlicher Verkehr sein soll – es muss sich zum Grossteil um angepasstes Verhalten von Verkehrsteilnehmern handeln, welche heute über andere Wege auf die Autobahn gelangen. Sollte diese Interpretation zutreffen, wäre dies ein zusätzliches Argument für einen Anschluss Liebegg / Güterbahnhof. Hier wünschen wir uns von der Arbeitsgruppe zusätzliche Erklärungen oder Berechnungen.</p> <p>2. Verkehrszunahme auf der Achse Teufen – Liebegg – Autobahn A1</p> <p>Sollten die unterstellten Verkehrsgrundlagen gemäss 3.7. nachweislich eintreten, stellt sich die Frage, wie die gegebene Infrastruktur in AR auf den Einfallachsen</p> <p>Speicher – Teufen – Liebegg Appenzell – Gais – Bühler – Teufen – Liebegg Hundwil – Stein – Lustmühle – Liebegg</p> <p>angepasst werden müsste, um das zusätzliche Verkehrsaufkommen zu absorbieren.</p> <p>3. Veloschnellverkehrroute Teufen – Lustmühle – Liebegg</p> <p>Wir beantragen mit Blick in die elektromobile Zukunft der leichten Verkehrsträger zu prüfen, inwieweit eine vom (geringen) Fussgängerverkehr physisch getrennte Veloroute zwischen Teufen und Riethüsli realisierbar wäre.</p> <p>4. Verkehrsmassnahmen 5.1.2. Betriebs- und Gestaltungskonzept Teufener Strasse</p> <p>Wir können das Betriebs- und Gestaltungskonzept unterstützen unter der Bedingung, dass der Anschluss Liebegg – A1 realisiert wird. Jegliche Verlangsamung und Beeinträchtigung der einzigen Transitachse Mittelland AR zur A1 ohne Zubringer Liebegg lehnen wir konsequent ab.</p> <p>5. Politischer Prozess – was passiert zu welchem Zeitpunkt</p> <p>Es geht leider nicht aus den Unterlagen hervor, wie der politische Prozess weiter abläuft. Insbesondere interessiert uns, wie und wann die Bürger des Kantons AR über das Projekt abstimmen können und ob die Stimmbürger der Stadt St. Gallen den Transit Anschluss des Kantons AR an die A1 verhindern können. Hier erwarten wir eine Klärung des Vorgehens und der Abhängigkeiten.</p>	<p>Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Es wird geprüft ob in der weiteren Projektierung Ergänzungen zum Verkehr in die Projektdossiers aufgenommen werden. 2. Die Effekte sind im Projekt berücksichtigt, die Umweltverträglichkeitsprüfung wird allfällige weitere Bearbeitungsthemen aufzeigen. 3. Die entsprechenden Planungs- und Projektierungsarbeiten wurden unabhängig im vorliegenden Projekte durch den Kanton AR und die Stadt St.Gallen beauftragt. 4. Kenntnisnahme. 5. Das weitere Vorgehen wird unabhängig vom vorliegenden Mitwirkungsverfahren kommuniziert. 	X		
83696	<p>Nach genauer Lektüre der Argumentation des „Vereins gegen den Autobahn- anschluss am Güterbahnhof“ bin ich mit all ihren Argumenten einverstanden.</p> <p>Sie basieren auf präzisen Recherchen und Überlegungen, sind klar formuliert und sind meiner Meinung nach absolut stichhaltig.</p> <p>Anfügen möchte ich meinerseits die folgenden vier Punkte, die aus meiner Sicht gegen das offizielle Projekt sprechen:</p>	<p>„Engpässe bzw. tägliche Staus“:</p> <p>Alle täglich Autofahrenden wissen, dass es z.B. auf der Teufener Strasse jeden Tag zu etwa drei Staus kommt: stadtabwärts an Werktagen jeweils am Morgen und Mittag zwischen 7 und 8 Uhr und zwischen 13 und 14 Uhr. Stadtaufwärts etwa zwischen 17 und 18 Uhr. Solche Staus sind absolut verkraftbar. Es ist zudem nicht einzusehen, warum MIV-Benützer ihre Fahrzeiten nicht so einrichten können, dass sie in keinen Stau geraten bzw. kein Stau entsteht. Nachdenken lässt sich in diesem Zusammenhang übrigens auf die zukünftige Wahrscheinlichkeit vermehrter Homeoffice-Tätigkeiten.</p>	<p>Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.</p>			X
83692	<p>Nach genauer Lektüre der Argumentation des „Vereins gegen den Autobahn- anschluss am Güterbahnhof“ bin ich mit all ihren Argumenten einverstanden.</p> <p>Sie basieren auf präzisen Recherchen und Überlegungen, sind klar formuliert und sind meiner Meinung nach absolut stichhaltig.</p> <p>Anfügen möchte ich meinerseits die folgenden vier Punkte, die aus meiner Sicht gegen das offizielle Projekt sprechen:</p>	<p>Die offizielle Begründung (Stadt, Kantone SG und AR, Astra) für die Notwendigkeit des Tunnels (und auch des unterirdischen Kreisels) nimmt keine Notiz davon, wie die MIV-Mobilität 2040 aussehen könnte. Experten hingegen befürworten schon lange eine generell notwendige Verminderung des MIV, also eine dringende Veränderung des heutigen Strassenverkehrs. Der grosse Titel auf der Frontseite des St. Galler Tagblattes (6. Januar 2024) lautet: „Eine Mehrheit will künftig auf das eigene Auto verzichten“. (Die ganzseitige Umfrage-Dokumentation steht auf der Seite 12). Diese Erscheinung deutet vielleicht schon in die besagte Richtung.</p> <p>Mit anderen Worten: Es geht nicht an, dass man einfach die heutigen MIV-Zahlen in den betreffenden Strassenabschnitten (Teufener, Ober- und Geltenwilen-Strasse nimmt und sie dann linear auf 2040 hochrechnet. Es braucht neue Ansichten bzw. Visionen von Verkehrsforschern!</p> <p>Es geht nicht an, Zukunftsperspektiven dieser Art einfach als „ideologisch“ zu bezeichnen.</p>	<p>Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Verkehrsprognosen wurden im Jahr 2023 veröffentlicht und sind immer noch öffentlich einsehbar. In den veröffentlichten Dokumentationen wird aufgezeigt wie der zukünftige Verkehr abgeschätzt wurde.</p>			X

83691	Nach genauer Lektüre der Argumentation des „Vereins gegen den Autobahn-anschluss am Güterbahnhof“ bin ich mit all ihren Argumenten einverstanden. Sie basieren auf präzisen Recherchen und Überlegungen, sind klar formuliert und sind meiner Meinung nach absolut stichhaltig. Anfügen möchte ich meinerseits die folgenden vier Punkte, die aus meiner Sicht gegen das offizielle Projekt sprechen:	Die Zahlen, die das heutige Verkehrsaufkommen in der Stadt St. Gallen dokumentieren, beziehen sich lediglich auf die Anzahl der verkehrenden Fahrzeuge. Warum wird keine Statistik erhoben, die angibt, wie viele Personen jeweils in einem Fahrzeug sitzen? Mit eigenen Augen lässt sich, während eines signifikanten Zeitraums, leicht feststellen, dass es in aller Regel nur eine Person ist. Wären es mehr, bräuchte es kaum eine „Engpassbeseitigung“.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen. Entsprechende Statistiken werden durch das Bundesamt für Strassen erhoben und sind in die Erarbeitung der Verkehrsperspektiven 2050 eingeflossen welche die verkehrliche Grundlage für das vorliegende Projekt bilden.			X
83699	Nach genauer Lektüre der Argumentation des „Vereins gegen den Autobahn-anschluss am Güterbahnhof“ bin ich mit all ihren Argumenten einverstanden. Sie basieren auf präzisen Recherchen und Überlegungen, sind klar formuliert und sind meiner Meinung nach absolut stichhaltig. Anfügen möchte ich meinerseits die folgenden vier Punkte, die aus meiner Sicht gegen das offizielle Projekt sprechen:	FAZIT: Ich halte die infrage stehenden zwei Bau-Abschnitte (den Zubringer Güterbahnhof und demnach auch den unterirdischen Kreisell) für unnötig und finanziell nicht tragbar.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.			X
83697	Nach genauer Lektüre der Argumentation des „Vereins gegen den Autobahn-anschluss am Güterbahnhof“ bin ich mit all ihren Argumenten einverstanden. Sie basieren auf präzisen Recherchen und Überlegungen, sind klar formuliert und sind meiner Meinung nach absolut stichhaltig. Anfügen möchte ich meinerseits die folgenden vier Punkte, die aus meiner Sicht gegen das offizielle Projekt sprechen:	Finanzierung: Der Flyer „Zubringer Güterbahnhof“ / „Engpassbeseitigung St. Gallen“ zeigt auf der letzten Seite eine Grafik der Kostenbeiträge der Region (Bund, Kantone, Stadt und Gemeinde Teufen). In winziger Schrift ist ganz unten zu lesen: „Die Kostengenauigkeit liegt bei rund +/- 30%“ Ich habe noch nie eine Baukosten-Vorgabe gesehen, die nach dem Bau unterschritten worden ist?	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.			X
83700	Namens der FDP des Kantons St.Gallen danken wir für die Möglichkeit, im Rahmen des bis 8. Januar 2024 dauernden Mitwirkungsverfahrens zum Zubringer Güterbahnhof, St.Gallen Stellung beziehen zu dürfen. Wir beschränken uns im Folgenden auf den Gegenstand der Mitwirkung, das heisst auf die Gestaltung der Anschlüsse an die Stadt St.Gallen und den Tunnel Liebegg. Das im Rahmen der Mitwirkung vorgestellte Vorprojekt mit einem umfassenden technischen Bericht und Detailplänen ist aus unserer Sicht sehr sorgfältig ausgearbeitet. Wir betrachten sowohl den Projektauftrag wie die Projektorganisation als zielführend. Wir unterstützen die in Ziffer 2.3 des technischen Berichtes dargelegten Projektziele, nämlich • Entlastung des städtischen Verkehrsnetzes durch Reduktion des Durchgangverkehrs; • Reduktion von Lärmimmissionen durch Verlagerung vom Verkehr in den Untergrund; • Verbesserung der Verkehrsqualität der bestehenden Anschlüsse durch einen zusätzlichen Halbanchluss; • Beschleunigung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs; • Verbesserung der Erreichbarkeit von Stadt und Region.	Die im Bericht auf Seite 37 dargelegten Entlastungswirkungen des Projektes sind eindrücklich und werden durch uns unterstützt. Wir sind der Auffassung, dass das in den Jahren 2021 und 2022 überarbeitete und aktualisierte Verkehrsmodell des Kantons St.Gallen für die Region St.Gallen eher konservativ ist. Das jetzige Verkehrssystem basiert richtigerweise auf einem steigenden Verkehrswachstum, unter anderem als Folge der wachsenden Bevölkerung. Generell sind wir der Auffassung, dass das gewählte Projekt, welches sich nicht nur mit dem motorisierten Individualverkehr (unabhängig von der Antriebsart), sondern auch mit dem im Raume St.Gallen mehrheitlich strassengebundenen öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr (Velo- und Fusswegverkehr) befasst, richtig aufgesetzt ist. Auf Seite 44 des technischen Berichtes werden die flankierenden Massnahmen und der Langsamverkehr aufgelistet. Wir teilen die Auffassung, dass die freiwerdenden Kapazitäten im städtischen Strassennetz für Fuss- und Veloverkehr und öffentlichen Verkehr gesichert werden sollten. Wir weisen aber ausdrücklich da-rauf hin, dass die flankierenden Massnahmen auf städtischem Gebiet und auch auf dem Gebiet des Kantons Appenzell Ausserrhodens erst umgesetzt werden können und dürfen, wenn einerseits das Projekt 3. Röhre A1 mit Anschluss Güterbahnhof und andererseits die Projekte Zubringer Güterbahnhof inkl. Anschluss Liebegg rechtskräftig geworden und erstellt sind. Eine vorgezogene Teilkraftsetzung flankierender Massnahmen würden wir bekämpfen. Eine Umklassierung der Teufenerstrasse (heute Kantonstrasse zweiter Klasse) als Gemeindestrasse kann erst im Zeitpunkt der Realisierung des Projektes erfolgen; ebenfalls sind irgendwelche Massnahmen wie Tempo 30 etc. davon abhängig zu machen, dass das Projekt vorgängig realisiert worden ist. Von besonderer Bedeutung ist die Neugestaltung des Güterbahnhofsareales; wir haben gerne zur Kenntnis genommen, dass ein Abbruch der historischen Bauten auf dem Güterbahnhofsareal aufgrund der vorhandenen Planung nicht erforderlich ist. Wesentlich ist, dass der Anschluss an die St. Leonhardbrücke so aus-reichend geplant wird, dass der sich darauf abwickelnde Verkehr zum und von der Autobahn die erforderlichen Spuren aufweist. Wir würden uns einer Reduktion der entsprechenden Spuren auf jeden Fall widersetzen. Auch die Anschlüsse an die Oberstrasse (mit Kreisell am Knoten Oberstrasse) und an das städtische Strassennetz begrüßen wir sehr, ebenfalls die neu vorgesehene Führung des Langsamverkehrs mit einer neuen Überquerung des SBB-Areals ab der Paradiesstrasse. Unklar ist für uns, wie diese Fussgängerüberquerung sichergestellt wird. Wir würden es begrüßen, wenn auch diese Fussgängerüberquerung (bzw. Überquerung auch für den Radverkehr) Bestandteil des vorliegenden Projektes würde. Zu prüfen wäre, ob der Anschluss Liebegg in Bezug auf die Gütertransporte in Richtung Appenzellerland (LKW's und Lieferwagen) ausreichend dimensioniert ist. In diesem Zusammenhang ist daran zu erinnern, dass der Güterverkehr in diesem Bereich auch weiterhin auf der Strasse erfolgen wird. Heute zirkuliert er auf der Teufenerstrasse. Es muss verhindert werden, dass nach Fertigstellung des Anschlusses Liebegg und des Zubringers zum Güterbahnhof ein Teil des Schwerverkehrs trotzdem weiterhin die Teufenerstrasse benutzen kann (ausgenommen sind die nötigen Anlieferungen für die Gewerbebetriebe im Riethüsli).	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	X		
79629	Neue, besser Lösung	Querschnitt Mischverkehr aufgrund der seitlichen Einengungen nicht tolerierbar. Entspricht nicht den Normen bzw. den ASTRA-Richtlinien	Der Durchgang für Fussgänger ist weiterhin möglich. Die Trassierung ist genügend breit für den Veloverkehr und den Fussverkehr. Dieses Anliegen bzw. eine Optimierung dieser Engstelle wird in der nächsten Projektphase geprüft und falls möglich berücksichtigt bzw.umgesetzt.	X		
79626	Neue, bessere Lösung	Der Topografiesprung mit 6% Steigung/Gefälle und den langen Rampenbauwerken sind unattraktiv für den Veloverkehr und entsprechen nicht der Wunschlinie. Zudem ist die Unterführung bzgl. sozialer (subjektiver) Sicherheit ungünstig.	Die Velounterquerung wurde aufgrund der geltenden Normen geplant und projektiert. Aufgrund der Lage im Netz, die auf den Zu- und Abfahrtswegen zum Teil deutlich grössere Gefälle aufgrund der Topografie aufweisen (die Teufener Strasse in St.Gallen und die Hauptstrasse in Teufen weisen über längere Distanzen ein Gefälle bis 8% auf), wäre eine Anpassung der Rampen unverhältnismässig in Bezug zu Kosten und Nutzen. Auf eine Niveauquerung des Knotens Liebegg wurde aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus und der Wartezeiten für Velofahrende und Fussgängerinnen und Fussgänger verzichtet.			X

79627	Neue, bessere Lösung	Die lichte Höhe entspricht mit 3.5 Meter den Mindestanforderungen für kurze Unterführungen. Mit der Länge der Einhausung von > 80 Meter ist dieses Mass gemäss Norm/Empfehlungen zu erhöhen. Die Rampen sind mit > 60m und 6% Gefälle nicht mit den Empfehlungen des ASTRA konform. Die Trennung des Fuss- und Veloverkehrs ist im Gefälle empfohlen.	Die Velounterquerung wurde aufgrund der geltenden Normen geplant und projektiert. Aufgrund der Lage im Netz, die auf den Zu- und Abfahrtswegen zum Teil deutlich grössere Gefälle aufgrund der Topografie aufweisen (die Teufener Strasse in St.Gallen und die Hauptstrasse in Teufen weisen über längere Distanzen ein Gefälle bis 8% auf), wäre eine Anpassung der Rampen unverhältnismässig in Bezug zu Kosten und Nutzen. Auf eine Niveauquerung des Knotens Liebegg wurde aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus und der Wartezeiten für Velofahrende und Fussgängerinnen und Fussgänger verzichtet.			X
79621	Neue, bessere Lösung	Die Lichte Höhe entspricht nur den Minimalmassen für den Veloverkehr und sind aufgrund der langen Distanzen höher zu planen.	Die Unterführung am Knoten St.Leonhard dient einzig dem Fussverkehr. Um eine spätere eventuelle Nutzung für den Veloverkehr nicht auszuschliessen, wurde die lichte Höhe so ausgelegt, dass auch Velos diese Unterführung nutzen könnten.	X		
79632	Neue, bessere Lösung	Dito andere Bemerkungen	Der Durchgang für Fussgänger ist weiterhin möglich. Die Trassierung ist genügend breit für den Veloverkehr und den Fussverkehr. Dieses Anliegen bzw. eine Optimierung dieser Engstelle wird in der nächsten Projektphase geprüft und falls möglich berücksichtigt bzw.umgesetzt.	X		
79631	Neue, bessere Lösung	Dito andere Kommentare	Der Durchgang für Fussgänger ist weiterhin möglich. Die Trassierung ist genügend breit für den Veloverkehr und den Fussverkehr. Dieses Anliegen bzw. eine Optimierung dieser Engstelle wird in der nächsten Projektphase geprüft und falls möglich berücksichtigt bzw.umgesetzt.	X		
79628	Neue, bessere Lösung	Mischverkehr des Velo- mit dem Fussverkehrs ist auf den stark frequentierten Veloverbindungen nicht empfohlen. Der Raumbedarf ist > 5 Meter, insbesondere wegen der Einschränkungen des Lichtraumprofils aufgrund der Geländer	Im innerstädtischen Kontext sind getrennten Fuss- und Radwegverkehrsanlagen aufgrund der engen Platzverhältnisse nicht immer möglich. Aktuell werden Massnahmen zur Verbesserung der Situation bei Mischverkehrsflächen (bzw. Kriterien festgelegt) geprüft. Wo die Führung im Mischverkehr zu gefährlichen Situationen führen kann, soll wenn möglich darauf verzichtet und eine Separation angestrebt werden. Die Entscheidung zwischen Trennung und Mischen wird nach einer vertieften Situationsanalyse getroffen werden.	X		
79630	Neue, bessere Lösung	Querprofil ist ungenügend - siehe auch andere Kommentare zur Veloinfrastruktur	Dieses Anliegen wird berücksichtigt. Das Querprofil wird in der nächsten Projektphase detailliert geprüft bzw.optimiert.	X		
79616	Neue, bessere Lösung	Siehe andere Kommentare zur Veloinfrastruktur (Unterführung)	Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs am Knoten St.Leonhard-Strasse ist Gegenstand weiterer Prüfungen. Das kantonale Tiefbauamt prüft, wie der zur Verfügung stehende Raum weiter verbessert werden kann.	X		
79618	Neue, bessere Lösung	ungünstige Geometrie, mangelnde soziale Sicherheit – Widerspruch zu ASTRA-Richtlinien. siehe auch andere Kommentare zu LV-Unterführung	Die Federführung für den Pfortner in der Liebegg liegt beim Kanton Appenzell Ausserrhoden. Appenzell Ausserrhoden hat das Projekt zusammen mit der Stadt St.Gallen und dem Kanton St.Gallen erarbeitet und aufgelegt. Zum Projekt gingen Einsprachen ein. Über die Einsprachen wurde entschieden. Ein Entscheid wurde mit Beschwerde ans Obergericht weitergezogen. Das Urteil des Gerichts ist ausstehend. Als Massnahme gegen den Engpass auf der Autobahn ist die Dosieranlage ungeeignet. Der Pfortner ist deshalb keine Alternative zum vorliegenden Projekt.			X
79615	Neue, bessere Lösung	Unterführung / Linienführung für LV ungeeignet. Siehe auch Kommentare Tunnel Güterbahnhof Nord	Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs am Knoten St.Leonhard-Strasse ist Gegenstand weiterer Prüfungen. Das kantonale Tiefbauamt prüft, wie der zur Verfügung stehende Raum weiter verbessert werden kann.	X		
79620	Neue, bessere Lösung für den LV.	Anschlussbauwerke und Weiterführung des Fuss- und Veloverkehrs fehlt oder ist ungenügend. Umweg für LV ist beachtlich und widerspricht den ASTRA Richtlinien.	Dieses Anliegen wird berücksichtigt. Das Querprofil wird in der nächsten Projektphase detailliert geprüft bzw.optimiert.	X		
79617	Neue, bessere Lösung nötig.	Gefälle und Geometrien ungünstig – weite Distanzen. Siehe auch sonstige Kommentare zu Unterführungen für den LV	Wie das Areal Güterbahnhof konkret entwickelt wird, ist offen. Deshalb sind Anpassungen an der Unterführung noch möglich.	X		
79622	Neues, besser Lösung für den Veloverkehr – sichere und attraktive Velo-Anbindung an die Vonwilbrücke entlang Oberstrasse gewährleisten. Veloanbindung Ruckhalde in Projekt berücksichtigen / integrieren.	Sichere und attraktive Veloverbindung entlang Oberstrasse ist nicht gewährleistet. Anbindung LV-Verbindung Ruckhalde fehlt in Projektierung. Sicheres (alternatives) Queren des Kreisels(Velofurt) ist für den Veloverkehr nicht im Plan ersichtlich.	Die Weiterführung des Veloverkehrs vom Knoten Oberstrasse in Richtung Ost ist Bestandteil des Betriebs- und Gestaltungskonzepts BGK Oberstrasse. Es wird in einem separaten Projekt durch die Stadt St.Gallen weiterentwickelt wird. Im direkten Einflussbereich des Knotens Oberstrasse sind beidseitige Velostreifen vorgesehen. Aufgrund des Brückenbauwerks der Appenzeller Bahnen ist eine separate Führung des Veloverkehrs in diesem Bereich nicht möglich. Die Veloroute Ruckhalde (Riethüsli-Innenstadt) ist in der städtischen Planung noch nicht so weit fortgeschritten. Somit können aktuell keine konkreten Randbedingungen in das Projekt Zubringer Güterbahnhof einfließen. Die bereits vorliegenden Informationen seitens Stadt hat der Kanton in der Planung berücksichtigt. Grundsätzlich bleibt genügend Freiraum, um die Veloroute zu realisieren.			X
79634	Neues, besseres Projekt	Attraktive Weiterführung des Veloverkehrs ist im Projekt nicht enthalten - zu ergänzen.	Ein Projekt in der Grössenordnung des Zubringers Güterbahnhof hat Auswirkungen auf das weitere Strassennetz und die Siedlung. Deshalb werden neben dem Projekt weitere Massnahmen umgesetzt, sogenannte flankierende Massnahmen. Dazu gehören zum Beispiel die Betriebs- und Gestaltungskonzepte an Teufener- und Oberstrasse. Die flankierenden Massnahmen werden auf das Hauptprojekt abgestimmt. Die Planung erfolgt aber individuell in einem separaten Projekt. Deshalb finden sich keine detaillierten Plan- und Berichtsunterlagen zu den flankierenden Massnahmen in den vorliegenden Dokumenten. Zudem werden unabhängig vom vorliegenden Projekt diverse Massnahmen zugunsten von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr in der Region St.Gallen umgesetzt. Dies zum Beispiel über die Agglomerationsprogramme der Region St.Gallen-Bodensee. Der Kantonsrat St.Gallen hat im Rahmen des 18. Strassenbauprogramms 2024 bis 2028 (18.SBP) rund 111 Mio. Franken (grösste Position im 18. SBP) für Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehr sowie rund 36 Mio. Franken für Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr an Kantonsstrassen			X
79633	Neues, besseres Projekt	Gleisquerung in ungünstigem Winkel – Kapazitätsbeschränkung bzw. Wartezeiten durch Bahnquerung	Die Abstellgleise werden im Bereich des Knotens Oberstrasse aufgehoben. Die entsprechende Gleisquerung wird nicht stattfinden bzw. konnte vermieden werden.		X	
75864	Portal nach Westen verschieben	Kann das Portal weiter nach Westen, beispielsweise unter die Vonwilbrücke, verschoben werden? Fussgängerinnen und Fussgänger blicken von der Brücke nach diesem Plan in einen tiefen Spalt. Wäre auch aus Lärmschutzgründen interessant.	Die aktuell geplanten Tunnelportale sind bezüglich Lage so weit als möglich optimiert. Eine längere Überdeckung in diesem Bereich ist städtebaulich nicht sinnvoll, da eine Überdeckung bis zur Oberstrasse hin immer weiter ansteigen müsste und das Ortsbild massgeblich beeinträchtigen würde.			X
79148	Projekt unbedingt weiter verfolgen	Aus der Perspektive unseres Kantons begrüßen wir das Vorgehen, den Projektauftrag sowie die Projektorganisation wie vorliegend. Es ist zentral, dass das vorliegende Projekt kein reines Projekt der Stadt St. Gallen sein darf, sondern auch viele interkantonale Aspekte berührt und deshalb über die Kantonsgrenzen hinaus beurteilt werden muss. Diesem Umstand wird mit der bislang umfassenden Information und dem breit abgestützten Projektteam Rechnung getragen. Die formulierten Projektziele unterstützen wir ausdrücklich. Die Verlagerung des Transitverkehrs in den Untergrund muss dabei oberste Priorität geniessen, um die anderen Projektziele erreichen zu können. Insbesondere das Ziel der Entlastung des städtischen Durchgangsverkehrs vom Transitverkehr aus dem Appenzellerland aber auch aus dem Westen der Stadt zur A1 und die Beschleunigung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs von / zum Riethüsli, St. Georgen und in den Westen der Stadt, kann nur durch diese Verlagerung erreicht werden. Alles andere geht immer zulasten eines einzelnen Verkehrsträgers (Auto, LKW/Bus, Fahrrad) und/oder eines Ziels (Sicherheit, Raum, Lärmminimierung)	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.		X	

80153	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 taktill 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.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.		X	
79606	Reduktion Spurbild und/oder Änderung der Lage der Ausfahrt bzw. des Knotens.	Die Zufahrt zum Knoten St.Leonhard-Strasse ist sowohl städtebaulich wie auch verkehrstechnisch eine Zumutung. Die aufgrund der Bauweise und Linienführung resultierenden vier Fahrstreifen (Stautrecken) entsprechen nicht einer intuitiven und sicheren Verkehrsführung. Die dadurch resultierende komplexe Knotensituation ist nicht tragbar.	Die in der Situation aufgezeigten Fahrspuren direkt am Knoten sind für die Abwicklung des Verkehrsaufkommens notwendig.			X
80974	Antrag Wir beantragen, auf eine Weiterführung des Projekts vollständig zu verzichten. Stattdessen sollen die Mittel zur wirksamen Förderung des ÖV und des Langsamverkehrs verwendet werden.	1. Das vorliegende Projekt fördert in unverhältnismässiger Weise den MiV und verursacht enorm hohe Kosten. 2. In den im TB nur rudimentär ausgewiesenen Kosten sind die Kosten für eine notwendige Sanierung des Liebegg-Tunnels nach ca 30 - 40 Jahren offenbar noch nicht berücksichtigt. 3. Der Nutzen ist marginal und nicht quantifizierbar. Einer möglichen Entlastung der Teufenerstrasse (und der Demutstrasse?) steht die Mehrbelastung durch den zusätzlich erzeugten Mehrverkehr für die Davidstrasse und die St. Leonhardstrasse und dadurch für die Innenstadt gegenüber. 4. Das Kosten/Nutzen-Verhältnis ist damit bedenklich schlecht und unzumutbar für die Steuerzahler. 5. Die gemachten Verkehrsprognosen basieren auf veralteten Daten von 2017, die vor Eröffnung des Ruckhaldetunnels der Appenzellerbahnen und der damit ermöglichten Fahrplanverbesserungen erhoben wurden. Gegen die den Prognosen ebenfalls zugrunde liegende Annahme einer Schweiz mit 10 Mio. Einwohnern ist von der wählerstärksten Partei des Kantons und der Schweiz eine Volksinitiative lanciert worden. 6. Die Immissionen (Lärm, Abgase) während und nach dem Bau sind im TB nicht quantifiziert. Klar ist jedoch, dass die Belastung grosser Teile der Stadtbevölkerung während der vieljährigen Bauzeit unzumutbar ist. 7. Das vorliegende Projekt widerspricht den aktuellen Entwicklungen hin zu einer menschengerechten Mobilitätsbefriedigung unter Berücksichtigung der Klimaproblematik. Wir hoffen, dass Sie unseren Antrag und die Begründungen berücksichtigen können.	Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergtunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt. Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.			X
80105	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.	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 städtische Biodiversitätsstrategie, Fachbericht Hitzeminderung und die Baumstrategie eine Erhöhung bzw. Erhalt des Baumvolumens.	Im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung wird ebenfalls eine Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP) erstellt. Darin werden auch ökologische Aufwertungen im Perimeter des Zubringer Güterbahnhof dargestellt. Die LBP nimmt Rücksicht auf die Ziele und Massnahmen der städtischen Biodiversitäts- und Baumstrategie und wird diese soweit möglich berücksichtigen. Eine Koordination mit der Stadtplanung und mit Stadtgrün wird erfolgen. Die LBP enthält ebenfalls mögliche Gestaltungen und Begrünungen im Zusammenhang mit den oberirdischen Bauteilen (Tagbautunnel, Stützmauern, usw.).	X		
78088	Sämtliche Fuss- und Radverkehrsflächen sind normgerecht auszugestalten, insbesondere bezüglich der Breiten.	Trottoirs müssen gemäss Norm eine Mindestbreite von 2 Metern haben, je nach Situation auch deutlich mehr. Für den Radverkehr sind mindestens 1.5 Meter je Richtung vorzusehen. Insbesondere entlang der Geltenwilenstrasse sind diese MAssen massiv unterschritten. Teilweise sind da kombinierte Fuss- und Radwege geplant mit einer Breite von 1-1.5 Meter. Innerstädtisch sind kombinierte Wege nicht mehr zulässig. Bei diesem grossen Projekt mit Gebäudeabbrüchen und Milliardeninvestitionen kann nicht akzeptiert werden, dass für den Fussverkehr nur Restflächen übrig bleiben sollen. Diese sind integral in das Projekt einzuplanen und entsprechend zu berücksichtigen.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.		X	
79540	Sämtliche im Bereich Güterbahnhof-Areal gemäss Abbildung 83 miterfassten Vorgärten der Liegenschaften Schlosserstrasse Nr. 2 bis 28 sind von den vorgesehenen Installationsflächen auszunehmen. Diese, den Anwohnerinnen und Anwohnern als Sitzplatz, Garten, Garage oder Carport dienenden Bereiche sollen während der Bauphase des Zubringers Güterbahnhof nicht durch Installationsflächen belegt und zerstört werden.	Die unmittelbar nördlich an den Schlosserweg angrenzenden, bis zur Böschung des ehemaligen Bahndammes reichenden Parzellen werden von den jeweiligen Eigentümern der 14 Doppelfamilienhäuser seit Generationen im Pachtverhältnis als Vorgärten genutzt. Als solche zählen diese Flächen zum Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS). Auch ist es nicht mehr als billig, den von den gravierenden Emissionen während der 10-jährigen Bauzeit ohnehin schon übermässig betroffenen Anwohnern nicht auch noch die Zerstörung ihrer Vorgärten mitsamt den darauf gepflanzten Bäumen und errichteten Gartenhäusern, Hochbeeten sowie Garagen und Carports zuzumuten. Diese Stellungnahme schreibe ich auch im Namen meiner Frau Stefanie Klaus-Würfel, Miteigentümerin der Liegenschaften Schlosserstrasse 14 und 16 sowie in Vertretung von: Frau Elisabeth Aegler, Eigentümerin der Liegenschaft Schlosserstrasse 12 Frau Marianne Aegler Ott, Eigentümerin der Liegenschaften Schlosserstrasse 2 und 4 Herrn und Frau Wolfgang und Veronika Weinmann-Salaorni, Eigentümer der Liegenschaft Schlosserstrasses 18	Sämtliche Installationsflächen werden in den nächsten Projektphasen geprüft und verbessert. Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen und wo möglich berücksichtigt.	X		
79609	Schnitt mit Veloinfrastruktur auf Terrain ergänzen. Zusätzlicher Schnitt von Fahrbahnaufteilung (inkl. Veloweg) auf Höhe Terrain – Schnittstelle Projekt Knoten Oberstrasse..	Die Situation ist rein bautechnisch dargestellt und hilft nicht im Kontext mit den Zufahrten und der LV-Führung.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.		X	

75946	Sehr geehrte Damen und Herren	Wir haben heute eine funktionierende Situation mit der Anlieferung/Zufahrt und einen gültigen Baurechtsvertrag bis 2038. Die Baurechtsgeberin ist bereit, den bestehenden Baurechtsvertrag zum jetzigen Zeitpunkt langfristig zu verlängern.	Für das Logistikzentrum wurden alternative Erschliessungsmöglichkeiten geprüft. Zusammen mit der Post, den SBB und der Stadt hat der Kanton die bestmögliche Lösung definiert. Die zukünftig geplante Erschliessung des Logistikzentrums stellt gegenüber der heutigen Situation keine Verschlechterung für den Fuss- und Veloverkehr dar. Dank der klaren Strukturierung des neuen Einfahrtsbereichs wird die Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende gegenüber der heute unklaren Situation sogar verbessert. Die Kapazität der künftigen Erschliessung sowie des Knotens Oberstrasse wurde ebenfalls untersucht und als genügend nachgewiesen. Auf die westlich liegende Bushaltestelle hat weder die Erschliessung des Logistikzentrums noch das Projekt Zubringer Güterbahnhof einen Einfluss. Da die genannte Bushaltestelle nicht Bestandteil des Projekts Zubringer Güterbahnhof ist, ist die Sicherstellung des Behindertengleichstellungsgesetzes in einem separaten Projekt durch die Stadt St.Gallen zu gewährleisten.	X	
	<p>Die Anlieferung/Zufahrt auf das Areal der Post/SBB muss nochmals überarbeitet und ggf. angepasst werden. Wir sind im Austausch mit der SBB/Stadt und haben bis heute noch keine passende Lösung für alle Parteien gefunden.</p> <p>Die nächste Besprechung findet Ende Januar 2024 statt. Wir verweisen auf die Besprechungen zwischen den Parteien und verzichten auf eine detaillierte Erfassung, da sämtliche Punkte bereits dokumentiert sind.</p> <p>Wir möchten nochmals darauf hinweisen, dass die aufgeführten Projekte zwingend in den nächsten Monaten aufgegleist werden müssen und wir betr. Zufahrt eine Lösung finden müssen.</p> <p>Sämtliche Besprechungen wurden protokolliert - die entsprechenden Dateien haben wir hochgeladen.</p> <p>Gerne stehen wir jederzeit für einen Austausch und die Besprechung der genannten Punkten zur Verfügung.</p>	<p>Aufgrund des Projektes seitens ASTRA können die Vorhaben der Post nicht umgesetzt werden. Wir möchten darauf hinweisen, dass wir mit den Projekten nicht bis 2025 warten können und die Anlieferungssituation für einen funktionierenden Betrieb von Logistik-Services umgehend geklärt werden muss.</p> <p>Falls das Projekt gemäss Plänen umgesetzt wird, muss die Anlieferung nach Westen verschoben werden, was eine neue Ausgangslage für das ganze Objekt nach sich zieht. Dies bedingt, dass die Flächen bei der heutigen Anlieferung kompensiert werden müssen. Gleichzeitig müssen die anfallenden Kosten für die Verlegung der Anlieferung/Zufahrt durch das Projekt getragen werden. Die Zufahrt auf das Areal (bestehende Anlieferung) mit Lieferwagen ist auch nach Umsetzung des Projektes gewährleistet.</p> <p>Projekte Post (Kostengenauigkeit +30%): -Dringende Sanierungsmassnahmen, Kosten in Höhe von MCHF 3.5 -Integration Zustellung bis spätestens 2025 (Machbarkeit wurde erstellt), Kosten in Höhe von MCHF 4.0 -Umsetzung E-Mobilität, Kosten in Höhe von MCHF 2.5</p> <p>Wir gehen davon aus, dass die Machbarkeit der neuen Erschliessung (Zufahrt) und die daraus resultierenden Anpassungen des Objektes durch den Kanton oder ASTRA finanziert werden.</p> <p>Abschliessend möchten wir noch erwähnen, dass der jetzige Standort über einen Gleisanschluss verfügt und dadurch täglich 21 LKW-Fahrten auf den Strassen wegfallen.</p> <p>Projekt Erweiterung für die Zustellung, Stufe Machbarkeit: -Umbau- Umnutzung der bestehenden Halle (Schenkelbau Westen) und Erweiterungsbau (Halle kalt) bis Parzellengrenze SBB. Die Anlieferungssituation wurde nicht berücksichtigt. -Zu- und Wegfahrt ab Erweiterungsbau für E-Roller und PW (Beladen in Halle) mit zusätzlicher Ausfahrt via SBB-Parzelle (nicht geklärt)</p>			
80166	Sehr geehrte Damen und Herren Als Bewohnerin des Quartiers Riethüsli kenne ich die aktuelle Verkehrssituation sehr gut. Es ist wirklich Zeit nun zu handeln, das Projekt in Angriff zu nehmen, so dass wir zukünftig nicht noch mehr im Verkehr ersticken.	Egal mit welchem Verkehrsmittel man sich bewegt, der Verkehr stockt täglich, was nicht nur die Unzuverlässigkeit beispielsweise mit dem Bus einen Zug zu erreichen mit sich bringt, auch der gesamte Individualverkehr, die Blaulichtorganisationen sind blockiert. Die Zunahme der Wohnbevölkerung in der Schweiz wird auch vor den Toren der Stadt St. Gallen nicht halt machen. Wir müssen uns jetzt Gedanken zur Umsetzung machen, wie die Infrastruktur auch in Zukunft funktionsfähig sein kann. Durch den Tunnel in der Liebegg kann das Quartier entlastet, der Verkehrsfluss im Quartier verbessert und somit die Erreichbarkeit und Lebensqualität markant gesteigert werden. Zu bedenken ist auch, dass Fussgänger und der Langsamverkehr mit dieser Lösung mehr Sicherheit erhalten würde, durch den geringeren Oberflächenverkehr. Ich hoffe daher sehr, dass das Projekt schnell vorangetrieben und umgesetzt wird. Danke an alle Verantwortlichen.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	X	
80433	Sehr geehrte Frau Regierungsrätin Für die Möglichkeit, im Rahmen des bis 8. Januar 2024 laufenden Mitwirkungsverfahrens eine Stellungnahme abgeben zu können, bedanken wir uns. Wir beschränken uns im Folgenden auf eine grundsätzliche Stellungnahme zum Gegenstand der Mitwirkung, das heisst auf die Gestaltung der Anschlüsse an die Stadt St.Gallen und den Tunnel Liebegg. Wir begrüssen den Fortschritt bei der Umsetzung der Engpassbeseitigung St.Gallen, insbesondere bei der anstehenden Umsetzung des Teilprojekts Zubringer Güterbahnhof. Das im Rahmen der Mitwirkung vorgestellte Vorprojekt mit einem umfassenden technischen Bericht und Detailplänen ist aus unserer Sicht sehr sorgfältig ausgearbeitet. Wir betrachten sowohl den Projektauftrag wie die Projektorganisation als zielführend. Wir unterstützen insbesondere die in Ziffer 2.3 des technischen Berichtes dargelegten Projektziele, nämlich <ul style="list-style-type: none"> •Entlastung des städtischen Verkehrsnetzes durch Reduktion des Durchgangverkehrs; •Reduktion von Lärmimmissionen durch Verlagerung vom Verkehr in den Untergrund; •Verbesserung der Verkehrsqualität der bestehenden Anschlüsse durch einen zusätzlichen Halbanchluss; •Beschleunigung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs; •Verbesserung der Erreichbarkeit von Stadt und Region. 	Die im Verkehrsmodell prognostizierten Entlastungswirkungen, wovon die gesamte Region profitieren wird, sind beträchtlich. Der mit dem Projekt verfolgte ganzheitliche Ansatz, welcher sich mit dem motorisierten Individualverkehr, öffentlichen Verkehr sowie dem Langsamverkehr befasst, ist dabei richtig aufgesetzt und sollte auch weiterhin verfolgt werden. Positiv ist hervorzuheben, dass durch die flankierenden Massnahmen freierwerdende Kapazitäten im städtischen Strassennetz für den öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr gesichert werden sollten. Diese sollten parallel zu weiteren Projekten zur Verkehrsinfrastruktur in der Ostschweiz – namentlich u.a. dem Zubringer Appenzellerland – umgesetzt werden, um weiterhin einen bestens vernetzten, attraktiven und leistungsfähigen Wirtschaftsstandort Ostschweiz zu gewährleisten.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	X	
79913	Sehr klare Signalisierung oder bauliche Trennung von Veloverkehr zu Fussverkehr vorsehen.	Velofahrende werden in diesem Bereich, vor allem Richtung St.Gallen sehr schnell unterwegs sein. Zu Fuss Gehende beanspruchen häufig die Mitte des verfügbaren Bereichs. Diese beiden Aspekte bewirken ein Gefährdungspotential, vor allem für zu Fuss Gehende. Velofahrende müssen unnötig bremsen.	Ausserorts werden Fuss- und Velowege grundsätzlich zusammen geführt. Das hat mit den geringen Fussgängerfrequenzen zu tun. Das Anliegen wird aufgenommen und in einer nachfolgenden Projektierungsphase geprüft.	X	

81087	Wir beantragen, auf eine Weiterführung des Projekts vollständig zu verzichten. Stattdessen sollen die Mittel zur wirksamen Förderung des ÖV und des Langsamverkehrs verwendet werden.	<p>1. Das vorliegende Projekt widerspricht den aktuellen Entwicklungen hin zu einer menschengerechten Mobilitätsbefriedigung unter Berücksichtigung der Klimaproblematik. Es fördert in unverhältnismässiger und unverantwortlicher Weise den MiV und verursacht enorm hohe Kosten.</p> <p>2. Umweltziele, Absenkpfad Treibhausgase Die unten zitierten Klimaziele der Schweiz können mit solchen überrissenen Strassenprojekten kaum erreicht werden. Zitat: https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/inkuerze.html «Die Schweiz ist vom Klimawandel besonders betroffen: Die Erwärmung gegenüber der vorindustriellen Zeit beträgt heute gut 2 °C. Die im Inland verursachten Treibhausgasemissionen nahmen zwar ab, das Reduktionsziel für 2020 wurde jedoch knapp verfehlt. Bis 2030 will die Schweiz ihre Emissionen halbieren, bis 2050 strebt der Bundesrat Netto-Null-Treibhausgas-Emissionen an. Um die Emissionen im Einklang mit diesen Zielen zu vermindern, braucht es die Ausschöpfung aller technischen Potenziale, die Dekarbonisierung der Wirtschaft sowie die Schaffung von Rahmenbedingungen, die einen nachhaltigen Alltag ermöglichen. ... Rund drei Viertel der Verkehrsleistung im Personenverkehr (nur Landverkehr) entfallen auf den privaten motorisierten Strassenverkehr. »</p> <p>3. Der Nutzen ist marginal und nicht quantifizierbar. Einer Entlastung der Teufenerstrasse steht die Mehrbelastung durch den Mehrverkehr für die Innenstadt gegenüber. Eine moderne Stadt mit Lebensqualität öffnet dem MIV nicht alle Tore, sondern reduziert den Zustrom (Beispiele Paris, Barcelona u.v.a.)</p> <p>4. Das Kosten/Nutzen-Verhältnis ist damit bedenklich schlecht und unzumutbar für die Steuerzahler.</p> <p>5. Die Immissionen (Lärm, Abgase) während und nach dem Bau sind im TB nicht quantifiziert. Klar ist jedoch, dass die Belastung grosser Teile der Stadtbevölkerung während der vieljährigen Bauzeit unzumutbar ist.</p> <p>Wir hoffen, dass Sie unseren Antrag und die Begründungen berücksichtigen können.</p>	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr wie auch der öV und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl die Teufener Strasse als auch den Knoten Kreuzbleiche. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen haben die nationalen und kantonalen Parlamente das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergtunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei wurden ebenfalls die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p>			X
76954	siehe Beilage	<p>Für die Möglichkeit, im Rahmen des bis 8. Januar 2024 laufenden Mitwirkungsverfahrens eine Stellungnahme abgeben zu können, bedanken wir uns. Wir beschränken uns im Folgenden auf den Gegenstand der Mitwirkung, das heisst auf die Gestaltung der Anschlüsse an die Stadt St.Gallen und den Tunnel Liebegg. Das im Rahmen der Mitwirkung vorgestellte Vorprojekt mit einem umfassenden technischen Bericht und Detailplänen ist aus unserer Sicht sehr sorgfältig ausgearbeitet. Wir betrachten sowohl den Projektauftrag wie die Projektorganisation als zielführend. Wir unterstützen die in Ziffer 2.3 des technischen Berichtes dargelegten Projektziele, nämlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entlastung des städtischen Verkehrsnetzes durch Reduktion des Durchgangverkehrs; - Reduktion von Lärmimmissionen durch Verlagerung vom Verkehr in den Untergrund; - Verbesserung der Verkehrsqualität der bestehenden Anschlüsse durch einen zusätzlichen Halbanschluss; - Beschleunigung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs; - Verbesserung der Erreichbarkeit von Stadt und Region. <p>Die im Bericht auf Seite 37 dargelegten Entlastungswirkungen des Projektes sind eindrücklich und werden durch uns unterstützt. Wir sind der Auffassung, dass das in den Jahren 2021 und 2022 überarbeitete und aktualisierte Verkehrsmodell des Kantons St.Gallen für die Region St.Gallen eher konservativ ist. Das jetzige Verkehrssystem basiert richtigerweise auf einem steigenden Verkehrswachstum, unter anderem als Folge der wachsenden Bevölkerung. Generell sind wir der Auffassung, dass das gewählte Projekt, welches sich nicht nur mit dem motorisierten Individualverkehr (unabhängig von der Antriebsart), sondern auch mit dem im Raume St.Gallen mehrheitlich strassengebundenen öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr (Velo- und Fusswegverkehr) befasst, richtig aufgesetzt ist. Auf Seite 44 des technischen Berichtes werden die flankierenden Massnahmen und der Langsamverkehr aufgelistet. Wir teilen die Auffassung, dass die freiwerdenden Kapazitäten im städtischen Strassennetz für Fuss- und Veloverkehr und öffentlichen Verkehr gesichert werden sollten. Wir weisen aber ausdrücklich darauf hin, dass die flankierenden Massnahmen auf städtischem Gebiet und auch auf dem Gebiete des Kantons Appenzell Ausserrhodens erst umgesetzt werden können und dürfen, wenn einerseits das Projekt 3. Röhre A1 mit Anschluss Güterbahnhof und andererseits die Projekte Zubringer Güterbahnhof inkl. Anschluss Liebegg rechtskräftig geworden und erstellt sind. Eine vorgezogene Teilkraftsetzung flankierender Massnahmen würden wir bekämpfen. Eine Umklassierung der Teufenerstrasse (heute Kantonstrasse zweiter Klasse) als Gemeindestrassekann erst im Zeitpunkt der Realisierung des Projektes erfolgen; ebenfalls sind irgendwelche Massnahmen wie Tempo 30 etc. davon abhängig zu machen, dass das Projekt vorgängig realisiert worden ist. Von besonderer Bedeutung ist die Neugestaltung des Güterbahnhofsareals; wir haben gerne zur Kenntnis genommen, dass ein Abbruch der historischen Bauten auf dem Güterbahnhofsareal aufgrund der vorhandenen Planung nicht erforderlich ist. Wesentlich ist, dass der Anschluss an die St.Leonhardbrücke so ausreichend geplant wird, dass der sich darauf abwickelnde Verkehr zum und von der Autobahn die erforderlichen Spuren aufweist. Wir würden uns einer Reduktion der entsprechenden Spuren auf jeden Fall widersetzen. Auch die Anschlüsse an die Oberstrasse (mit Kreisel am Knoten Oberstrasse) und an das städtische Strassennetz begrüßen wir sehr, ebenfalls die neu vorgesehene Führung des Langsamverkehrs mit einer neuen Überquerung des SBB-Areals ab der Paradiesstrasse. Unklar ist für uns, wie diese Fussgängerüberquerung sichergestellt wird. Wir würden es begrüßen, wenn auch diese Fussgängerüberquerung (bzw. Überquerung auch für den Radverkehr) Bestandteil des vorliegenden Projektes würde. Zu prüfen wäre, ob der Anschluss Liebegg in Bezug auf die Gütertransporte in Richtung Appenzellerland (LKWs und</p>	<p>Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.</p>	X		

		<p>... (Lieferwagen) ausreichend dimensioniert ist. In diesem Zusammenhang ist daran zu erinnern, dass der Güterverkehr in diesem Bereich auch weiterhin auf der Strasse erfolgen wird. Heute zirkuliert er auf der Teufenerstrasse. Es muss verhindert werden, dass nach Fertigstellung des Anschlusses Liebegg und des Zubringers zum Güterbahnhof ein Teil des Schwerverkehrs trotzdem weiterhin die Teufenerstrasse benutzen kann (ausgenommen sind die nötigen Anlieferungen für die Gewerbebetriebe im Riethüsl). In diesem Sinne ersuchen wir Sie um Berücksichtigung unserer Anregungen und danken nochmals für die Gelegenheit zur Mitwirkung.</p>			
77086	siehe Beilage	<p>Für die Möglichkeit, im Rahmen des bis 8. Januar 2024 laufenden Mitwirkungsverfahrens eine Stellungnahme abgeben zu können, bedanken wir uns. Wir beschränken uns im Folgenden auf den Gegenstand der Mitwirkung, das heisst auf die Gestaltung der Anschlüsse an die Stadt St.Gallen und den Tunnel Liebegg.</p> <p>Das im Rahmen der Mitwirkung vorgestellte Vorprojekt mit einem umfassenden technischen Bericht und Detailplänen ist aus unserer Sicht sehr sorgfältig ausgearbeitet. Wir betrachten sowohl den Projektauftrag wie die Projektorganisation als zielführend.</p> <p>Wir unterstützen die in Ziffer 2.3 des technischen Berichtes dargelegten Projektziele, nämlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entlastung des städtischen Verkehrsnetzes durch Reduktion des Durchgangsverkehrs; - Reduktion von Lärmimmissionen durch Verlagerung vom Verkehr in den Untergrund; - Verbesserung der Verkehrsqualität der bestehenden Anschlüsse durch einen zusätzlichen Halbanschluss; - Beschleunigung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs; - Verbesserung der Erreichbarkeit von Stadt und Region. <p>Die im Bericht auf Seite 37 dargelegten Entlastungswirkungen des Projektes sind eindrücklich und werden durch uns unterstützt. Wir sind der Auffassung, dass das in den Jahren 2021 und 2022 überarbeitete und aktualisierte Verkehrsmodell des Kantons St.Gallen für die Region St.Gallen eher konservativ ist. Das jetzige Verkehrssystem basiert richtigerweise auf einem steigenden Verkehrswachstum, unter anderem als Folge der wachsenden Bevölkerung. Generell sind wir der Auffassung, dass das gewählte Projekt, welches sich nicht nur mit dem motorisierten Individualverkehr (unabhängig von der Antriebsart), sondern auch mit dem im Raum St.Gallen mehrheitlich strassengebundenen öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr (Velo- und Fusswegverkehr) befasst, richtig aufgesetzt ist.</p> <p>Auf Seite 44 des technischen Berichtes werden die flankierenden Massnahmen und der Langsamverkehr aufgelistet. Wir teilen die Auffassung, dass die freiwerdenden Kapazitäten im städtischen Strassennetz für Fuss- und Veloverkehr und öffentlichen Verkehr gesichert werden sollten. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass die flankierenden Massnahmen auf städtischem Gebiet und auch auf dem Gebiet des Kantons Appenzell Ausserrhoden erst umgesetzt werden können und dürfen, wenn einerseits das Projekt 3. Röhre A1 mit Anschluss Güterbahnhof und andererseits die Projekte Zubringer Güterbahnhof inkl. Anschluss Liebegg rechtskräftig geworden und erstellt sind. Eine vorgezogene Teilkraftsetzung flankierender Massnahmen würden wir bekämpfen. Eine Umklassierung der Teufenerstrasse (heute Kantonstrasse zweiter Klasse) als Gemeindestrasse kann erst im Zeitpunkt der Realisierung des Projektes erfolgen; ebenfalls sind irgendwelche Massnahmen wie Tempo 30 etc. davon abhängig zu machen, dass das Projekt vorgängig realisiert worden ist. Von besonderer Bedeutung ist die Neugestaltung des Güterbahnhofsareals; wir haben gerne zur Kenntnis genommen, dass ein Abbruch der historischen Bauten auf dem Güterbahnhofsareal aufgrund der vorhandenen Planung nicht erforderlich ist. Wesentlich ist, dass der Anschluss an die St.Leonhardbrücke so ausreichend geplant wird, dass der sich darauf abwickelnde Verkehr zum und von der Autobahn die erforderlichen Spuren aufweist. Wir würden uns einer Reduktion der entsprechenden Spuren auf jeden Fall widersetzen.</p> <p>Auch die Anschlüsse an die Oberstrasse (mit Kreisell am Knoten Oberstrasse) und an das städtische Strassennetz begrüßen wir sehr, ebenfalls die neu vorgesehene Führung des Langsamverkehrs mit einer neuen Überquerung des SBB-Areals ab der Paradiesstrasse. Unklar ist für uns, wie diese Fussgängerüberquerung sichergestellt wird. Wir würden es begrüßen, wenn auch diese Fussgängerüberquerung (bzw. Überquerung auch für den Radverkehr) Bestandteil des vorliegenden Projektes würde.</p> <p>Zu prüfen wäre, ob der Anschluss Liebegg in Bezug auf die Gütertransporte in Richtung Appenzellerland (LKWs und Lieferwagen) ausreichend dimensioniert ist. In diesem Zusammenhang ist daran zu erinnern, dass der Güterverkehr in diesem Bereich auch weiterhin auf der Strasse erfolgen wird. Heute zirkuliert er auf der Teufenerstrasse. Es muss verhindert werden, dass nach Fertigstellung des Anschlusses Liebegg und des Zubringers zum Güterbahnhof ein Teil des Schwerverkehrs trotzdem weiterhin die Teufenerstrasse benutzen kann (ausgenommen sind die nötigen Anlieferungen für die Gewerbebetriebe im Riethüsl).</p> <p>In diesem Sinne ersuchen wir Sie um Berücksichtigung unserer Anregungen und danken nochmals für die Gelegenheit zur Mitwirkung.</p>	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	X	
79614	Spurbild ändern	Knoten städtebaulich und verkehrstechnisch nicht vertretbar. Siehe Kommentare Tunnel Güterbahnhof Nord	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.		X
79619	Spurreduktion und radikale Überarbeitung der Projektgeometrien bzw. Änderung der Lage des Knotens/der Ausfahrt.	Komplexe Knotenorganisation (nicht intuitiv). Neues noch anspruchsvolleres Nadelöhr für den städtischen Verkehr, insbesondere den ÖV und Veloverkehr. Siehe auch weitere Kommentare zum Knoten im Bericht und auf anderen Plänen.	Die in der Situation aufgezeigten Fahrspuren direkt am Knoten sind für die Abwicklung des Verkehrsaufkommens notwendig.		X
79608	Strassengeometrien bzw. Velowegangebot Richtung Vonwilbrücke ergänzen. Anschluss Ruckhalde LV-Verbindung berücksichtigen und entsprechende Geometrien ergänzen. Querungen für den Veloverkehr ohne Benutzung des Kreisells ermöglichen (Velofurten)	Veloverbindungen wurden nicht vollumfänglich berücksichtigt, sind jedoch substantiell für die Beurteilung des Anschlusses und die Lage des Portals.	<p>Die Platzverhältnisse im Bereich der östlichen Knotenzufahrt sind wegen der Brücke für die Appenzeller Bahnen beschränkt. Deshalb ist es nicht möglich, den Veloverkehr in diesem Abschnitt getrennt vom Autoverkehr zu führen. Jedoch wurde in der Testplanung Güterbahnhof die Zugänglichkeit des Areals von der Oberstrasse herkommend ebenfalls thematisiert. In der Testplanung wurden zwei Veloverkehrsverbindungen ab der Oberstrasse zum Areal definiert. Werden diese realisiert, steht ab der Oberstrasse in rund 240 Meter Entfernung zum Knoten Oberstrasse ein neuer Zugang zum Areal zur Verfügung.</p> <p>Die Veloroute Ruckhalde (Riethüsl-Innenstadt) ist in der städtischen Planung noch nicht so weit fortgeschritten. Somit können aktuell keine konkreten Randbedingungen in das Projekt Zubringer Güterbahnhof einfließen. Die bereits vorliegenden Informationen seitens Stadt hat der Kanton in der Planung berücksichtigt. Grundsätzlich bleibt genügend Freiraum, um die Veloroute zu realisieren.</p>	X	

79596	Terminprogramm ist so zu koordinieren, dass die Einschränkungen geringer ausfallen und die Auswirkungen auf die Stadt minimaler sind.	Die Eingriffe verursachen grosse Einschränkungen und Belastungen über einen langen Zeitraum, welche aus unserer Sicht weder für den LV noch alle anderen Betroffenen zumutbar sind. Insbesondere im Bereich Güterbahnhof ist das Terminprogramm so zu straffen, dass eine maximale Belastung von 3 bis 4 Jahren erfolgt.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.		X	
80205	Tunnelportal "Liebegg" mit Wattbachbrücke ca. 250 m weiter westlich platzieren.	Grösserer Abstand des bergmännischen Tunnels vom Quartier Oberhofstetten. Die Nachteile der längeren Tunnelstrecke und längeren Wattbachbrücke wird durch eine optimalere Anschlussmöglichkeit in die bestehende Strassenführung - in beide Richtungen - und allenfalls weniger Probleme mit "unterfahrenen" Liegenschaftsbesitzer wieder ausgeglichen.	Die vorgeschlagene Verschiebung wäre nicht verhältnismässig. Dadurch würden erhebliche Mehrkosten generiert sowie die Benützung des Tunnels aus dem Quartier Riethüsli unattraktiver gemacht, was wiederum zu einer stärkeren Belastung der Teufener Strasse führen würde.			X
76069	Überprüfung des gesamten Grossprojektes mit dem Fokus auf Klimaverträglichkeit Kontrolle und Überprüfung der Dimension des Projektes mit der übergeordneten Zielerreichung von Netto Null CO2 Ausstoss bis 2050	Gründe gegen das Grossprojekt: Wer Strassen säät, erntet Verkehr Jahrzehnte wurde zuwenig in den ÖV investiert, es rächt sich jetzt Motorisierter Individualverkehr sollte nicht belohnt werden Keiner redet von Einschränkung unserer Mobilität (z.B. Arbeitsort - Wohnort innerhalb 15', Attraktiver Ausbau des ÖV's, Mitfahrgelegenheiten) Haben Sie sich schon gefragt warum v.a. RadfahrerInnen gegen das Projekt sind, obwohl die Verkehrsstruktur auch für den Langsamverkehr verbessert würde? Der Verkehr wird zunehmen im Rotbachtal, weil der direkte Autobahnzubringer Appenzellerlandbesucher anziehen wird, Pendler von Speicher und Trogen werden diesen lukrativen Weg wählen (Dölf Biasottos Steiner Bloch wird nicht mehr möglich sein!) Die Vergangenheit und die Erfahrung von Autostrassengrossprojekten zeigen, dass wir mit unserer Mobilität noch mehr Verkehr anziehen Ein Systemwechsel und Steuerung in Richtung Ressourcenschonung und Kreislaufdenken ist dringend angesagt, wenn wir "überleben" wollen	Bei Infrastrukturprojekten dieser Grössenordnung wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Dabei werden die entstehenden Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt untersucht und beurteilt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) festgehalten. Der Bericht enthält ein Pflichtenheft mit weiteren Massnahmen für die nächsten Projektphasen. Die Umweltverträglichkeit befindet sich in Erarbeitung und wird mit der Auflage abgeschlossen. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof untersteht aufgrund von Ziffer 11.2 des Anhangs der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) der Pflicht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Auskunft über die Umweltauswirkungen und die erforderlichen Massnahmen zum Schutz der Umwelt gibt der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB), der von einem auf diesem Gebiet anerkannten Ingenieurbüro erarbeitet wird. Der UVB wird vom Bundesamt für Umwelt (BAFU), dem Bundesamt für Kultur (BAK) sowie den kantonalen Fachstellen der Kantone St.Gallen (AFU, AREG, ANJF, AWE, Denkmalpflege) und Appenzell Ausserrhodens (ARW, AfU) beurteilt.			X
78449	Überprüfung des Gesamtvorhabens im Kontext der Klimaziele von Bund, Kanton und Stadt.	Die Schweiz, der Kanton und die Stadt St.Gallen haben das Klimaziel Netto-Null bis 2050. Der Verkehr hat einen Anteil von über einem Drittel an den CO2-Emissionen. Der Hauptanteil der Emissionen stammt aus dem motorisierten Individualverkehr. Um das ambitionierte Klimaziel zu erreichen, muss eine Verlagerung auf den öffentlichen sowie Fuss- und Veloverkehr erfolgen und es dürfen insbesondere keine so riesigen Investitionen in den Ausbau der Infrastruktur für den MiV getätigt werden. Denn ein grösseres Angebot führt auch zu einer grösseren Nachfrage und das ist für die Erreichung der Klimaziele ein falscher Anreiz resp. die falsche Entwicklung.	Bei Infrastrukturprojekten dieser Grössenordnung wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Dabei werden die entstehenden Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt untersucht und beurteilt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) festgehalten. Der Bericht enthält ein Pflichtenheft mit weiteren Massnahmen für die nächsten Projektphasen. Die Umweltverträglichkeit befindet sich in Erarbeitung und wird mit der Auflage abgeschlossen. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof untersteht aufgrund von Ziffer 11.2 des Anhangs der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) der Pflicht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Auskunft über die Umweltauswirkungen und die erforderlichen Massnahmen zum Schutz der Umwelt gibt der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB), der von einem auf diesem Gebiet anerkannten Ingenieurbüro erarbeitet wird. Der UVB wird vom Bundesamt für Umwelt (BAFU), dem Bundesamt für Kultur (BAK) sowie den kantonalen Fachstellen der Kantone St.Gallen (AFU, AREG, ANJF, AWE, Denkmalpflege) und Appenzell Ausserrhodens (ARW, AfU) beurteilt.			X
75538	Unattraktive Engstelle	Gibt es Ideen, diese unattraktive Engstelle aufzuwerten?	Der Durchgang für Fussgänger ist weiterhin möglich. Die Trassierung ist genügend breit für den Veloverkehr und den Fussverkehr. Dieses Anliegen bzw. eine Optimierung dieser Engstelle wird in der nächsten Projektphase geprüft und falls möglich berücksichtigt bzw.umgesetzt.	X		
78714	Unterhaltskosten ausweisen	Mehrere aufwendige Tunnels, ein unterirdischer Kreisel sowie Brücken sind geplant. Die Kosten für den Unterhalt, die Instandhaltung sowie für einen allfälligen Rückbau werden nicht aufgelistet. Wie hoch werden diese Kosten geschätzt? Ist bei diesen Kosten auch ein Teiler geplant bzw. wer begleicht diese?	Der Kanton unterscheidet zwischen Unterhalts- und Investitionskosten. Die Unterhaltskosten werden nicht im vorliegenden Projekt ausgewiesen. Sie werden über die laufende Rechnung des Kantons beglichen. Bei der Erstellung des Zubringers Güterbahnhof handelt es sich um Investitionskosten. Die Kosten für die Unterhaltsarbeiten werden gemäss Strassenklassierung respektive Strassengesetz zwischen dem Bund, den Kantonen und der Stadt St.Gallen aufgeteilt.			X
76729	Velo- und Fussgängerbereich auf dem Boden klar markieren. Die Breite von 4.5m sollte erhöht werden, damit die Sicherheit von Velofahrer und Fussgänger erhöht werden kann. Idealerweise wäre eine separierte Spur für Velofahrer angebracht, so wie am Bodensee zum Teil umgesetzt.	Sicherheit erhöhen. Konflikte zwischen Velofahrer und Fussgänger vermeiden.	Im städtischen Gebiet sind die Platzverhältnisse begrenzt. Deshalb ist es nicht überall möglich, separate Spuren für den Fussverkehr, Velos sowie weitere Fahrzeuge zu führen. Die Mischverkehrsflächen werden in der weiteren Planung und Projektierung nochmals überprüft.	X		
76726	Velofahrer aus dem Westen werden wohl via Mittelinsel-Einspurstrecke vor dem Kreisel auf den Veloweg durch das Güterbahnhofareal sicher einbiegen können. Es muss auch eine sichere Einbiegung der Velofahrer aus dem Osten geben.	Es fehlt eine sichere Einbieg-Spur in das Güterbahnhofareal für Velofahrer aus dem Osten.	Die Platzverhältnisse im Bereich der östlichen Knotenzufahrt sind wegen der Brücke für die Appenzeller Bahnen beschränkt. Deshalb ist es nicht möglich, den Veloverkehr in diesem Abschnitt getrennt vom Autoverkehr zu führen. Jedoch wurde in der Testplanung Güterbahnhof die Zugänglichkeit des Areals von der Oberstrasse herkommend ebenfalls thematisiert. In der Testplanung wurden zwei Veloverkehrsverbindungen ab der Oberstrasse zum Areal definiert. Werden diese realisiert, steht ab der Oberstrasse in rund 240 Meter Entfernung zum Knoten Oberstrasse ein neuer Zugang zum Areal zur Verfügung.			X
76473	Veloführung auf der St. Leonhardbrücke muss vom Fussgängerverkehr getrennt werden. Es muss einen Abgang für Fussgänger zur neuen Fussgängerunterführung gebaut werden, am besten behindertengerecht. Dann kann auf die Fussgängerstreifen vor dem Tunnelportal und über die Geltenwilerstrasse eventuell verzichtet werden, was einen flüssigeren MIV-Verkehr ermöglichen würde. Für den Veloverkehr ist eine separate Velobrücke zu bauen, welche auf der Südseite das Tunnelportal überquert und in den Veloweg durch das Güterbahnhofareal mündet. Die Davidstrasse muss als Velo-Schnellroute umfunktioniert werden, damit der schnelle Veloverkehr vom Güterbahnhofareal an den Fussgängerzonen vorbeigeleitet wird.	Die geplante Variante hier verschlechtert die Situation für Velofahrer und erzeugt noch mehr Konflikte zwischen Fussgänger und Velofahrer. Man sieht schon an der aktuellen Lösung jetzt, dass diese Kombination schlecht ist. Die Verkehrsprognosen gehen auch von mehr Veloverkehr aus, was hier nicht berücksichtigt wurde.	Im städtischen Gebiet sind die Platzverhältnisse begrenzt. Deshalb ist es nicht überall möglich, separate Spuren für den Fussverkehr, Velos sowie weitere Fahrzeuge zu führen. Die Mischverkehrsflächen werden in der weiteren Planung und Projektierung nochmals überprüft.	X		
78412	Veloführung im Kreisel ist zu entflechten.	Die Unfallgefahr muss vermieden werden.	Der Raum an dieser Stelle ist beschränkt. Deshalb konnten nicht alle Verkehrswege mit einer separaten Veloführung ausgestattet werden. Wo möglich, wurde dies jedoch umgesetzt. Die vorgesehene Lösung entspricht den Normen und ist sicher.			X
78826	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.	Die Unterführung am Knoten St.Leonhard dient einzig dem Fussverkehr. Um eine spätere eventuelle Nutzung für den Veloverkehr nicht auszuschliessen, wurde die lichte Höhe so ausgelegt, dass auch Velos diese Unterführung nutzen könnten.	X		

78778	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.	Die bauzeitlichen Auswirkungen auf die Umwelt werden in der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) untersucht und beurteilt. Dabei werden auch Massnahmen und Auflagen zur Minimierung der Immissionen formuliert, die wiederum Eingang in die Projektierung finden (z. B. Anpassung Bauablauf, Formulierung von Einschränkungen für die Ausführung, Beschränkung von Transporten, Wahl von Transportrouten, allfällige Lärmschutzmassnahmen, usw.). Grundsätzlich gilt jedoch die Einhaltung der einschlägigen Gesetze und Normen (z. B. Baulärm-Richtlinie BAFU, Luftreinhaltung auf Baustellen, usw.). Für das Projekt Zubringer Güterbahnhof wird vom Tiefbauamt eine sachkundige Umweltbaubegleitung (UBB) eingesetzt. Diese überwacht die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zur Umwelt in der Bauphase.	X		
78804	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)	Ein Projekt in der Grössenordnung des Zubringers Güterbahnhof hat Auswirkungen auf das weitere Strassennetz und die Siedlung. Deshalb werden neben dem Projekt weitere Massnahmen umgesetzt, sogenannte flankierende Massnahmen. Dazu gehören zum Beispiel die Betriebs- und Gestaltungskonzepte an Teufener- und Oberstrasse. Die flankierenden Massnahmen werden auf das Hauptprojekt abgestimmt. Die Planung erfolgt aber individuell in einem separaten Projekt. Deshalb finden sich keine detaillierten Plan- und Berichtsunterlagen zu den flankierenden Massnahmen in den vorliegenden Dokumenten. Zudem werden unabhängig vom vorliegenden Projekt diverse Massnahmen zugunsten von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr in der Region St.Gallen umgesetzt. Dies zum Beispiel über die Agglomerationsprogramme der Region St.Gallen-Bodensee. Der Kantonsrat St.Gallen hat im Rahmen des 18. Strassenbauprogramms 2024 bis 2028 (18.SBP) rund 111 Mio. Franken (grösste Position im 18. SBP) für Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehr sowie rund 36 Mio. Franken für Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr an Kantonsstrassen	X		
79597	Verkehrsschema auf übrigen Strassen im Betrachtungsperimeter in Varianten aufzeigen und neu beurteilen.	Die Verkehrsführung an Knoten und auf Strassen wird kaum verändert bzw. zum Teil komplexer gestaltet. Das Projekt stellt jedoch einen immensen Eingriff in das Verkehrssystem dar und benötigt weitergehende Eingriffe im Verkehrsnetz bzw. in der Verkehrsführung an Knoten und auf den übrigen Strassen, als bisher vorgesehen. Die BGK's tragen diesem Aspekt zu wenig Rechnung, da sämtliche Verkehrsbeziehungen weiterhin angeboten werden. Den Verkehr zu kanalisieren heisst jedoch auch, den MIV- und LW-Verkehr andernorts einzuschränken und gewisse Verkehrsbeziehungen explizit für diese Verkehrsmittel insbesondere an Knoten oder in die eine oder andere Fahrtrichtung nicht mehr anzubieten. Die Konkretisierung eines neuen Verkehrsregimes und weitergehende flankierende Massnahmen fehlen und sind entsprechend zu ergänzen.	Ein Projekt in der Grössenordnung des Zubringers Güterbahnhof hat Auswirkungen auf das weitere Strassennetz und die Siedlung. Deshalb werden neben dem Projekt weitere Massnahmen umgesetzt, sogenannte flankierende Massnahmen. Dazu gehören zum Beispiel die Betriebs- und Gestaltungskonzepte an Teufener- und Oberstrasse. Die flankierenden Massnahmen werden auf das Hauptprojekt abgestimmt. Die Planung erfolgt aber individuell in einem separaten Projekt. Deshalb finden sich keine detaillierten Plan- und Berichtsunterlagen zu den flankierenden Massnahmen in den vorliegenden Dokumenten. Zudem werden unabhängig vom vorliegenden Projekt diverse Massnahmen zugunsten von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr in der Region St.Gallen umgesetzt. Dies zum Beispiel über die Agglomerationsprogramme der Region St.Gallen-Bodensee. Der Kantonsrat St.Gallen hat im Rahmen des 18. Strassenbauprogramms 2024 bis 2028 (18.SBP) rund 111 Mio. Franken (grösste Position im 18. SBP) für Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehr sowie rund 36 Mio. Franken für Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr an Kantonsstrassen	X		
79224	Verzicht auf Nachtarbeit Schutz der Mietenden vor negativen Emissionen (Lärm, Licht Staub, LKW Fahrten)	Die zu erwartenden Emissionen verringern die Lebensqualität in unserer Liegenschaften an der Schlosserstrasse 2 und 4, über Jahre hinweg. Damit keine Wertminderung stattfindet, sind geeignete Massnahmen zu ergreifen , dies in Rücksprache mit uns.	Gemäss Baulärmrichtlinie des BAFU sind Arbeiten in der Nacht zulässig, die Massnahmen werden jedoch verschärft. Grundsätzlich sind im Bauablauf keine Nachtarbeiten vorgesehen, ausser, wo zwingend notwendig (z.B. Gleisbereiche SBB/AB). Einzelne Arbeitsschritte können Nachtarbeiten erforderlich machen. Dabei wird sowohl in der Planung als auch in der Ausführung darauf geachtet, dass Nachtarbeiten auf ein absolut notwendiges Minimum beschränkt werden. Ebenfalls sind die Emissionen (Lärm, Licht, Staub, etc.) auf das Minimum zu reduzieren.	X		
83673	Verzicht sowohl auf den Liebegg-Tunnel, als auch auf den Zubringer Güterbahnhof.	Der Bau eines Liebegg-Tunnels verschandelt die dortige Landschaft und ist ein krasser Eingriff in den dortigen Wald und das Wattbach-Tobel. Dies sowohl für Wildtiere wie Rehe, als auch für Vögel. Das Abholzen von grossen alten Bäumen für einen Strassenbau sollte heute nicht mehr einfach erlaubt sein. Auch mit einer Neupflanzung dauert es mindestens 100 Jahre, bis Wald in der selben Höhe und Dichte nachgewachsen ist. Wir brauchen jedoch Bäume als Luftverbesserer und Hitzeregulatoren heute.	Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt. Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.			X
83683	Verzicht sowohl auf den Liebegg-Tunnel, als auch auf den Zubringer Güterbahnhof.	Der Bau eines Liebegg-Tunnels verschandelt die dortige Landschaft und ist ein krasser Eingriff in den dortigen Wald und das Wattbach-Tobel. Dies sowohl für Wildtiere wie Rehe, als auch für Vögel. Das Abholzen von grossen alten Bäumen für einen Strassenbau sollte heute nicht mehr einfach erlaubt sein. Auch mit einer Neupflanzung dauert es mindestens 100 Jahre, bis Wald in der selben Höhe und Dichte nachgewachsen ist. Wir brauchen jedoch Bäume als Luftverbesserer und Hitzeregulatoren heute.	Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt. Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.			X

83676	Verzicht sowohl auf den Liebegg-Tunnel, als auch auf den Zubringer Güterbahnhof.	Der Güterbahnhofanschluss bei der St. Leonhardsbrücke ist überrissen und unnötig. Für Fussgänger:innen und Velofahrer:innen wird es kompliziert, so eine Kreuzung zu überqueren und lange Wartezeiten sind vorprogrammiert. Dies geht in die falsche Richtung, nachdem der Velo-Verkehr gefördert werden sollte. Die eingezeichnete Bepflanzung ist reine Augenwischerei, weil auf einem Tunneldach keine grossen Bäume wachsen können.	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen.</p> <p>80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschritt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschritt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p>			X
83687	Verzicht sowohl auf den Liebegg-Tunnel, als auch auf den Zubringer Güterbahnhof.	Der Güterbahnhofanschluss bei der St. Leonhardsbrücke ist überrissen und unnötig. Für Fussgänger:innen und Velofahrer:innen wird es kompliziert, so eine Kreuzung zu überqueren und lange Wartezeiten sind vorprogrammiert. Dies geht in die falsche Richtung, nachdem der Velo-Verkehr gefördert werden sollte. Die eingezeichnete Bepflanzung ist reine Augenwischerei, weil auf einem Tunneldach keine grossen Bäume wachsen können.	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen.</p> <p>80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschritt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschritt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p>			X
83674	Verzicht sowohl auf den Liebegg-Tunnel, als auch auf den Zubringer Güterbahnhof.	Die ausgeführten Verbesserungen entlang der Teufenerstrasse sind allesamt HEUTE bereits realisierbar. Die Gemeinde Köniz hat ein Vorzeigemodell geschaffen, wo bewiesen wird, dass mit Temporeduktion der Verkehr flüssiger und auch schneller von A nach B kommt. Eine Bepflanzung links und/oder rechts der Teufenerstrasse würde für bessere Luft sorgen, das Strassenbild verschönern, den Verkehr beruhigen und längerfristig noch mehr Menschen vom Auto auf das Velo locken.	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen.</p> <p>80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschritt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschritt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p>			X
83684	Verzicht sowohl auf den Liebegg-Tunnel, als auch auf den Zubringer Güterbahnhof.	Die ausgeführten Verbesserungen entlang der Teufenerstrasse sind allesamt HEUTE bereits realisierbar. Die Gemeinde Köniz hat ein Vorzeigemodell geschaffen, wo bewiesen wird, dass mit Temporeduktion der Verkehr flüssiger und auch schneller von A nach B kommt. Eine Bepflanzung links und/oder rechts der Teufenerstrasse würde für bessere Luft sorgen, das Strassenbild verschönern, den Verkehr beruhigen und längerfristig noch mehr Menschen vom Auto auf das Velo locken.	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen.</p> <p>80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschritt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschritt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p>			X

83677	Verzicht sowohl auf den Liebegg-Tunnel, als auch auf den Zubringer Güterbahnhof.	Dieses Gesamtprojekt mit seinem Milliarden-Budget soll gemäss Planung im Jahr 2040 fertig sein. Es steht in keinem Verhältnis zu unseren heutigen Problemen. Ein Systemwechsel und ein Umdenken, kreative und mutige neue Ideen sind gefragt. Für mich hat das Verlassen der eigenen Komfortzone stets einen persönlichen Gewinn gebracht. So eine Erkenntnis wünschte ich mir für eine grössere Bevölkerungsschicht.	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen.</p> <p>80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p>			X
83688	Verzicht sowohl auf den Liebegg-Tunnel, als auch auf den Zubringer Güterbahnhof.	Dieses Gesamtprojekt mit seinem Milliarden-Budget soll gemäss Planung im Jahr 2040 fertig sein. Es steht in keinem Verhältnis zu unseren heutigen Problemen. Ein Systemwechsel und ein Umdenken, kreative und mutige neue Ideen sind gefragt. Für mich hat das Verlassen der eigenen Komfortzone stets einen persönlichen Gewinn gebracht. So eine Erkenntnis wünschte ich mir für eine grössere Bevölkerungsschicht.	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen.</p> <p>80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p>			X
83671	Verzicht sowohl auf den Liebegg-Tunnel, als auch auf den Zubringer Güterbahnhof.	Gemäss einer Umfrage der Wirtschaftsprüfer von Deloitte wird der Anteil von Personen mit einem Auto im Haushalt in den nächsten 10 Jahren von 80 Prozent auf 40 Prozent sinken. Es ergibt keinen Sinn, heute ein Strassenprojekt für zig Milliarden zu planen, welches in einem Zeitraum fertig gestellt sein wird, in welchem wir überhaupt nicht wissen, wie die Welt von morgen dann aussehen wird, wo aber bereits vor der Fertigstellung weniger Privatautos unterwegs sein werden.	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen.</p> <p>80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p>			X
83681	Verzicht sowohl auf den Liebegg-Tunnel, als auch auf den Zubringer Güterbahnhof.	Gemäss einer Umfrage der Wirtschaftsprüfer von Deloitte wird der Anteil von Personen mit einem Auto im Haushalt in den nächsten 10 Jahren von 80 Prozent auf 40 Prozent sinken. Es ergibt keinen Sinn, heute ein Strassenprojekt für zig Milliarden zu planen, welches in einem Zeitraum fertig gestellt sein wird, in welchem wir überhaupt nicht wissen, wie die Welt von morgen dann aussehen wird, wo aber bereits vor der Fertigstellung weniger Privatautos unterwegs sein werden.	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen.</p> <p>80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p>			X

83678	Verzicht sowohl auf den Liebegg-Tunnel, als auch auf den Zubringer Güterbahnhof.	Im September 2023 hat eine Studie von Greenpeace Zentral- und Osteuropa gezeigt, dass seit 1995 das Autobahnnetz in Europa um 30'000 Kilometer gewachsen, die Bahnstrecken aber um 6,5 Prozent geschrumpft sind. Insgesamt wurden 66 Prozent mehr Geld (1545 Milliarden Euro) für Strassen ausgegeben als für den Schienenverkehr (931 Milliarden Euro). Und dies, obwohl Autos und Co. für 72 Prozent der klimaschädlichen Verkehrsemissionen in Europa verantwortlich sind. Dass nun das Schweizer Parlament 5,3 Milliarden für den Ausbau unseres eigenen Autobahnnetzes spricht, geht genau in die verkehrte Richtung und trägt zum Verlust von wertvollem Kulturland und somit auch zur Verringerung der Biodiversität bei. Die Klimaziele unseres Landes können mit solchen Projekten, nicht zeitnah erreicht werden.	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen.</p> <p>80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p>			X
83682	Verzicht sowohl auf den Liebegg-Tunnel, als auch auf den Zubringer Güterbahnhof.	Mit dem Ausbau von Strassen ziehen wir mehr Verkehr an und werden die gesteckten Klimaziele verfehlen. Dies selbst dann, wenn die Autos allesamt elektrisch fahren würden. Der Strom kommt nicht ohne Eingriffe in die Natur einfach so vom Himmel. Erneuerbare Energien sind zwar zu unterstützen, jedoch nicht um jeden Preis* - und deshalb bin ich ein Verfechter von WENIGER Individualverkehr. *die Biodiversität hat für mich einen höheren Stellenwert, als Stromerzeugung mit dem Ziel, einfach so weiterzuleben wie bisher.	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen.</p> <p>80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p>			X
83672	Verzicht sowohl auf den Liebegg-Tunnel, als auch auf den Zubringer Güterbahnhof.	Mit dem Ausbau von Strassen ziehen wir mehr Verkehr an und werden die gesteckten Klimaziele verfehlen. Dies selbst dann, wenn die Autos allesamt elektrisch fahren würden. Der Strom kommt nicht ohne Eingriffe in die Natur einfach so vom Himmel. Erneuerbare Energien sind zwar zu unterstützen, jedoch nicht um jeden Preis* - und deshalb bin ich eine Verfechterin von WENIGER Individualverkehr. * die Biodiversität hat für mich einen höheren Stellenwert, als Stromerzeugung mit dem Ziel, einfach so weiterzuleben wie bisher.	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen.</p> <p>80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p>			X
83675	Verzicht sowohl auf den Liebegg-Tunnel, als auch auf den Zubringer Güterbahnhof.	Mit einer schon lange diskutierten Pfortneranlage kann der Rückstau Richtung Stadt für die Busse umgangen werden und der öV wird somit nochmals attraktiver.	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen.</p> <p>80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p>			X

83685	Verzicht sowohl auf den Liebegg-Tunnel, als auch auf den Zubringer Güterbahnhof.	Mit einer schon lange diskutierten Pfortneranlage kann der Rückstau Richtung Stadt für die Busse umgangen werden und der öV wird somit nochmals attraktiver.	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen.</p> <p>80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergtunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschritt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschritt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p>			X
83679	Verzicht sowohl auf den Liebegg-Tunnel, als auch auf den Zubringer Güterbahnhof.	Zudem ist es altbekannt, dass mehr Strassen mehr Verkehr anziehen, selbst wenn neue Strassen kurzzeitig tatsächlich für eine Entspannung sorgen können. Allerdings braucht es nach ein paar Jahren einfach nochmals mehr Strassen; bestes Beispiel ist der Gubrist-Tunnel.....	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen.</p> <p>80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergtunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschritt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschritt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p>			X
83663	vgl. Anhang	<p>Gerne geben wir eine Rückmeldung</p> <ul style="list-style-type: none"> - zum geplanten Ausbau der Stadtautobahn und - zum Mitwirkungsprozess nach Ihrer Vorstellung und - zu den von Ihnen vorgegebenen Themen <p>Grundsätzlich Ein Ausbau der Stadtautobahn ist nicht sinnvoll. Wollen wir als Gesellschaft den Fortbestand der Zivilisation sichern, haben nicht klimaneutrale Projekte keine Umsetzungsberechtigung. Ihr Projekt ist unzeitgemäss. Der individuelle Personen- und Güterverkehr mit Auto und Lastwagen muss rigoros eingedämmt werden (road pricing, distanzabhängige Transportsteuer). Noch mehr Verkehr erträgt die Stadt und ihre Bewohnerinnen nicht. Durch den öffentlichen Verkehr (ÖV) besteht ausreichend Zugang zur Stadt. Sollte der ÖV nicht genügen, kann die Transportkapazität ausgebaut werden. Die Förderung des Veloverkehrs hat oberste Priorität. Die Eindämmung des individuellen Autoverkehrs ermöglicht die Sperrung ganzer oder halber Strassen. Die frei werdenden Strassen werden für den Velo- und Langsamverkehr genutzt und begrünt (siehe Studie ETH Zürich https://ebikecity.baug.ethz.chn). Der Ausbau der Stadtautobahn ist unnötig und das ganze Projekt, konzeptmässig verankert in der Mitte des letzten Jahrhunderts, ist antiquiert und unzeitgemäss. Mitwirkungsprozess Ein Mitwirkungsprozess ist eine wunderbare Möglichkeit, bei einem Projekt alle Betroffenen einzubinden, alle Meinungen zu erfahren und eine ergebnisoffene Abklärung zu führen. Wird ein fertig ausgearbeitetes Projekt präsentiert und den Mitwirkenden keinerlei Möglichkeit geboten, grundsätzliche Fragen aufzuwerfen, handelt es sich nicht um einen Prozess der Mitwirkung, sondern um den Versuch einer Legitimation eines vorgegebenen Planungsstandes. Ein solcher Prozess ist eine reine Farce. Ein Mitwirkungsprozess wie vorliegend durchgeführt dient lediglich zur Bemäntelung des Vorhabens an sich. Zudem gibt es im Bereich der Gestaltung von Strassen nach gesetzlichen Vorgaben minimalen Gestaltungsraum. Fazit Zukunftsfähige Stadt- und Verkehrskonzepte erfordern grundlegend neue Konzeptionen und sehen anders aus: Weniger Individualverkehr Begründung des Stadtraums als oberste Maxime Förderung des öffentlichen Verkehrs Privilegierung des Langsamverkehrs auf Kosten des bisherigen motorisierten Individualverkehrs Stilllegung von Strassen und Umwandlung in öffentlich nutzbare Flächen und Parks Nichts davon ist im vorgelegten Projekt abgebildet. Das Auto ist ein Auslaufmodell aus dem letzten Jahrhundert. Verabschieden Sie sich bitte von diesen überholten Denkmustern. Bitte gestalten Sie eine lebenswerte Stadt — nicht für uns. für Ihre Enkel. Sie werden unter den</p>	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen.</p> <p>80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergtunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschritt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschritt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p>			X

		<p>bisher und jetzt verursachten Fehlern zu leiden haben. Mit den Worten eines unbekanntes Dichters: Tut etwas Mutiges verschrottet Eure Autos! Rückmeldung zu den von Ihnen vorgegebenen Punkten Technischer Bericht, Übergeordnete Pläne, Tunnel Liebegg, Tunnel Güterbahnhof Nord / Süd, Brücke Wattbach, St. Leonhardsbrücke/-strasse, Knoten St. Leonhardstrasse, Knoten Oberstrasse Ein Ausbau der Stadtautobahn ist nicht sinnvoll. Noch mehr Verkehr erträgt die Stadt und ihre Bewohnerinnen nicht. Zukunftsfähige Stadt- und Verkehrskonzepte erfordern grundlegend neue Konzeptionen und sehen anders aus: Weniger Individualverkehr Begrünung des Stadtraums als oberste Maxime Förderung des öffentlichen Verkehrs Privilegierung des Langsamverkehrs auf Kosten des bisherigen motorisierten Individualverkehrs Stilllegung von Strassen und Umwandlung in öffentlich nutzbare Flächen und Parks Der Ausbau der Stadtautobahn ist unnötig und das ganze Projekt, konzeptmässig verankert in der Mitte des letzten Jahrhunderts, ist antiquiert und unzeitgemäss.</p>				
83664	vgl. Anhang	<p>Gerne geben wir eine Rückmeldung - zum geplanten Ausbau der Stadtautobahn und - zum Mitwirkungsprozess nach Ihrer Vorstellung und - zu den von Ihnen vorgegebenen Themen Grundsätzlich Ein Ausbau der Stadtautobahn ist nicht sinnvoll. Wollen wir als Gesellschaft den Fortbestand der Zivilisation sichern, haben nicht klimaneutrale Projekte keine Umsetzungsberechtigung. Ihr Projekt ist unzeitgemäss. Der individuelle Personen- und Güterverkehr mit Auto und Lastwagen muss rigoros eingedämmt werden (road pricing, distanzabhängige Transportsteuer). Noch mehr Verkehr erträgt die Stadt und ihre Bewohnerinnen nicht. Durch den öffentlichen Verkehr (ÖV) besteht ausreichend Zugang zur Stadt. Sollte der ÖV nicht genügen, kann die Transportkapazität ausgebaut werden. Die Förderung des Veloverkehrs hat oberste Priorität. Die Eindämmung des individuellen Autoverkehrs ermöglicht die Sperrung ganzer oder halber Strassen. Die frei werdenden Strassen werden für den Velo- und Langsamverkehr genutzt und begrünt (siehe Studie ETH Zürich https://ebikecity.baug.ethz.chn). Der Ausbau der Stadtautobahn ist unnötig und das ganze Projekt, konzeptmässig verankert in der Mitte des letzten Jahrhunderts, ist antiquiert und unzeitgemäss. Mitwirkungsprozess Ein Mitwirkungsprozess ist eine wunderbare Möglichkeit, bei einem Projekt alle Betroffene einzubinden, alle Meinungen zu erfahren und eine ergebnisoffene Abklärung zu führen. Wird ein fertig ausgearbeitetes Projekt präsentiert und den Mitwirkenden keinerlei Möglichkeit geboten, grundsätzliche Fragen aufzuwerfen, handelt es sich nicht um einen Prozess der Mitwirkung, sondern um den Versuch einer Legitimation eines vorgegebenen Planungsstandes. Ein solcher Prozess ist eine reine Farce. Ein Mitwirkungsprozess wie vorliegend durchgeführt dient lediglich zur Bemäntelung des Vorhabens an sich. Zudem gibt es im Bereich der Gestaltung von Strassen nach gesetzlichen Vorgaben minimalen Gestaltungsraum. Fazit Zukunftsfähige Stadt- und Verkehrskonzepte erfordern grundlegend neue Konzeptionen und sehen anders aus: Weniger Individualverkehr. Begrünung des Stadtraums als oberste Maxime. Förderung des öffentlichen Verkehrs. Privilegierung des Langsamverkehrs auf Kosten des bisherigen motorisierten Individualverkehrs. Stilllegung von Strassen und Umwandlung in öffentlich nutzbare Flächen und Parks. Nichts davon ist im vorgelegten Projekt abgebildet. Das Auto ist ein Auslaufmodell aus dem letzten Jahrhundert. Verabschieden Sie sich bitte von diesen überholten Denkmustern. Bitte gestalten Sie eine lebenswerte Stadt — nicht für uns, für Ihre Enkel. Sie werden unter den bisher und jetzt verursachten Fehlern zu leiden haben. Mit den Worten eines unbekanntes Dichters: Tut etwas Mutiges verschrottet Eure Autos! Rückmeldung zu den von Ihnen vorgegebenen Punkten Technischer Bericht, Übergeordnete Pläne, Tunnel Liebegg, Tunnel Güterbahnhof Nord / Süd, Brücke Wattbach, St. Leonhardsbrücke/-strasse, Knoten St. Leonhardstrasse, Knoten Oberstrasse Ein Ausbau der Stadtautobahn ist nicht sinnvoll. Noch mehr Verkehr erträgt die Stadt und ihre Bewohnerinnen nicht. Zukunftsfähige Stadt- und Verkehrskonzepte erfordern grundlegend neue Konzeptionen und sehen anders aus: Weniger Individualverkehr Begrünung des Stadtraums als oberste Maxime Förderung des öffentlichen Verkehrs Privilegierung des Langsamverkehrs auf Kosten des bisherigen motorisierten Individualverkehrs Stilllegung von Strassen und Umwandlung in öffentlich nutzbare Flächen und Parks</p>	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbaus Schritt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbaus Schritt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt. Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p>		X	

		<p>Der Ausbau der Stadtautobahn ist unnötig und das ganze Projekt, konzeptmässig verankert in der Mitte des letzten Jahrhunderts, ist antiquiert und unzeitgemäss.</p> <p>Ein Ausbau der Stadtautobahn ist nicht sinnvoll. Noch mehr Verkehr erträgt die Stadt und ihre Bewohnerinnen nicht. Zukunftsfähige Stadt- und Verkehrskonzepte erfordern grundlegend neue Konzeptionen und sehen anders aus: Weniger Individualverkehr. Begrünung des Stadtraums als oberste Maxime. Förderung des öffentlichen Verkehrs. Privilegierung des Langsamverkehrs auf Kosten des bisherigen motorisierten Individualverkehrs. Stilllegung von Strassen und Umwandlung in öffentlich nutzbare Flächen und Parks. Der Ausbau der Stadtautobahn ist unnötig und das ganze Projekt, konzeptmässig verankert in der Mitte des letzten Jahrhunderts, ist antiquiert und unzeitgemäss.</p> <p>Ein Ausbau der Stadtautobahn ist nicht sinnvoll. Noch mehr Verkehr erträgt die Stadt und ihre Bewohnerinnen nicht. Zukunftsfähige Stadt- und Verkehrskonzepte erfordern grundlegend neue Konzeptionen und sehen anders aus: Weniger Individualverkehr, Begrünung des Stadtraums als oberste Maxime, Förderung des öffentlichen Verkehrs, Privilegierung des Langsamverkehrs auf Kosten des bisherigen motorisierten Individualverkehrs, Stilllegung von Strassen und Umwandlung in öffentlich nutzbare Flächen und Parks</p> <p>Der Ausbau der Stadtautobahn ist unnötig und das ganze Projekt, konzeptmässig verankert in der Mitte des letzten Jahrhunderts, ist antiquiert und unzeitgemäss. Wir bitten um Kenntnisnahme und danken im Voraus für Ihre Einsicht und Ihre Überprüfung auf die Enkeltauglichkeit Ihres Projektes. Auf das Ihre Nachkommen trotz Erhitzung des Planeten noch in dieser Stadt atmen und leben können.</p>			
83786	vgl. Anhang	<p>Wir bedanken uns für die Möglichkeit einer Stellungnahme im Rahmen des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens zum Zubringer Güterbahnhof, St. Gallen. Wir äussern uns gerne zu den inhaltlichen Fragestellungen namentlich der Gestaltung der städtischen Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen Ost und West und dem Zubringer Liebegg.</p> <p>1. Chance für ein neues, lebendiges Stadtquartier Räumliche Wirkung auf die Stadtentwicklung</p> <p>Das Areal Güterbahnhof bietet eine grosse Chance für die innere Entwicklung der Stadt St.Gallen und verspricht eine einzigartige Möglichkeit, im Kontext des geschützten Ortsbildes von nationaler Bedeutung ISOS, ein vielfältiges, zukunftsfähiges, urbanes Stadtquartier zu entwickeln und die bestehenden Quartiere besser zu vernetzen. Grundsätzlich ist die räumliche Belastung einer innerstädtischen Autobahninfrastruktur äusserst hoch. In der Testplanung mit Beurteilungsbericht vom 04.07.2022 war «die übergeordnete Frage, ob ein Anschluss realisiert werden soll, (...) nicht Gegenstand der Testplanung». Zwei wichtige zugrundegelegte Leitsätze der Testplanung, «Verkehr und Städtebau sollen aufeinander abgestimmt werden, damit nicht Konflikte, sondern Synergien zum Tragen kommen und zu einer qualitativen Stadtentwicklung beitragen» und «eine qualitätsvolle Einbettung der Verkehrsbauwerke und Zubringerstrassen soll ermöglicht werden» konnten gemäss dem Schlussbericht nicht gelöst werden. «Nach Einschätzung des Beurteilungsgremiums konnte mit der Testplanung noch keine Lösung für eine qualitative städtebauliche Integration des Anschlusses Güterbahnhof, insbesondere im Kopfbereich an der Geltenwilenstrasse, gefunden werden.» Die Fachverbände stellen fest, dass die Chance für eine lebendige Quartierentwicklung des Güterbahnhofs im Rahmen der Engpassbeseitigung genutzt werden muss, der Teilzubringer St. Leonhard Strasse jedoch im Bereich der Zufahrt ungelöst bleibt. Damit bleibt die Frage der Zielkonflikte Quartierentwicklung versus Verkehrsinfrastruktur für den MIV ein hohes Risiko</p> <p>2.Ortsbild- und Denkmalschutz Identität für Stadterweiterung Güterbahnhof</p> <p>Der integrale Erhalt des Güterexpeditionsgebäudes und der Teilerhalt der Unterstation des Elektrizitätswerkes werden sehr begrüsst, da ihnen die Rolle wichtiger Identifikationsbauten innerhalb der neuen Quartierentwicklung zukommt. Aus Sicht des Ortsbild- und Denkmalschutzes stellen sich jedoch auch herausfordernde Fragen im Zusammenhang mit dem gesetzlich geforderten «ungeschmälernten Erhalt» bzw. der «grösstmöglichen Schonung» des Ortsbildes von nationaler Bedeutung (ISOS). Der geplante 6-spurige Verkehrsknoten an der St.Leonhardbrücke ist aufgrund seiner Dimensionierung dominant und bringt erhebliche Auswirkungen auf das Ortsbild. Damit wird eine Begutachtung und Beurteilung durch die zuständigen eidgenössischen Fachkommissionen erforderlich (NHG Art. 7) und müsste im Rahmen des vorliegenden erweiterten Vorprojektes eingeholt werden. Die Fachverbände erwarten eine Überprüfung der Dimensionierung der Verkehrsinfrastruktur im Abgleich zur ortsbaulichen Sensibilität der Schutzgegenstände.</p> <p>3.Landschaft und Umwelt Naturschutz</p> <p>Wie im technischen Bericht dargestellt (S.125), findet die Ausfahrt Liebegg-Tunnel mit der Brücke Wattbach an einem landschaftlichen, sensiblen Ort mit schützenswerten Lebensräumen und nach NHV geschützten Waldgesellschaften statt. Der Bericht enthält die Absichtserklärung, dass das Projekt zu keiner Verschlechterung der bestehenden Situation führt. Aus dem technischen Bericht geht nicht hervor, ob die Absichtserklärung auf fachgutachterliche Expertisen gestützt ist, bzw. es wird nicht aufgezeigt, mit welchen Massnahmen sich die Verschlechterung der Situation vermeiden lässt.</p> <p>4.Ganzheitliche Nachhaltigkeitsbeurteilung Einseitige Betrachtungsweise Verkehr</p> <p>Die Fachverbände vermisse eine gesamtheitliche Betrachtungsweise des Grossprojektes in der erweiterten Vorprojektphase. Der technische Bericht fokussiert weitgehend auf einer Betrachtung der verkehrstechnischen Massnahmen und deren verkehrsplanerischer Sichtweise, wobei beim Verkehr primär der MIV im Zentrum steht. Ein</p>	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	X	

		<p>Grossbauvorhaben in der geplanten Dimension soll übergreifende Themen wie Ökologie, Wirtschaft, Gesellschaft und bauliche Umwelt in einem Bericht darlegen und in der Gesamtsicht mit den zu erwartenden langfristigen Effekten berücksichtigen und auslegen. Den ortsbaulichen Ansprüchen als Ausdruck dieser Themen ist hohe Priorität einzuräumen. Übergeordnet fehlt den Fachverbänden ein Nachweis denkbarer und/oder begründet ausgeschlossener Alternativen zur Teilsperre Güterbahnhof.</p> <p>5.Übergeordnete Abstimmung Langsamverkehr I Rückwärtsorientierter Modalsplit Die Ziele des technischen Berichts fokussieren wie auf Seite 26 desselben gelistet primär auf den motorisierten Individualverkehr (MIV). Die Entlastung des städtischen Verkehrsnetzes durch die Engpassbeseitigung (z.B. der Teufenerstrasse durch den direkten Zubringer Liebegg) wird begrüsst. Das Mobilitätskonzept 2040 der Stadt St.Gallen formulierte einen zukunftsgerichteten Modalsplit zugunsten des öffentlichen- und Langsamverkehrs mit einer Plafonierung weiterer Strasseninfrastrukturen. Das Kapitel «Flankierende Massnahmen und Langsamverkehr» im Technischen Bericht (S. 44-46) fokussiert ausschliesslich auf den heute bestehenden kantonalen Veloweg durch das Güterbahnhofsareal und die Verbindung Liebegg Teufenerstrasse. Die Fachverbände fordern hier eine übergeordnete Abstimmung des öV's und des Fuss- und Veloverkehrs nicht nur in den geplanten Brennpunkten Zubringer Güterbahnhof Oberstrasse/St.Leonhard und Liebegg, sondern auch den Einbezug einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung und einer adäquaten Verlagerungsstrategie unter den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Abschliessend wird festgestellt, dass die vorgesehene Autobahnbindung des Appenzellerlandes lediglich in Fahrtrichtung Zürich berücksichtigt ist. Dies wird mit einem wesentlich geringeren Verkehrsaufkommen Richtung St.Margrethen und dem technischen Aufwand begründet. Reisende aus dem Appenzellerland werden weiterhin über die Engstelle St.Leonhardbrücke geführt. Es wird bedauert, dass im Rahmen dieses Grossprojektes diese Schwachstelle offenbar nicht behoben werden kann. Wir ersuchen Sie um Berücksichtigung unserer Anregungen und bedanken uns nochmals bestens für die Möglichkeit zur Stellungnahme.</p>			
83788	vgl. Anhang	<p>Wir bedanken uns für die Möglichkeit einer Stellungnahme im Rahmen des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens zum Zubringer Güterbahnhof, St. Gallen. Wir äussern uns gerne zu den inhaltlichen Fragestellungen namentlich der Gestaltung der städtischen Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen Ost und West und dem Zubringer Liebegg.</p> <p>1. Chance für ein neues, lebendiges Stadtquartier I Räumliche Wirkung auf die Stadtentwicklung Das Areal Güterbahnhof bietet eine grosse Chance für die innere Entwicklung der Stadt St.Gallen und verspricht eine einzigartige Möglichkeit, im Kontext des geschützten Ortsbildes von nationaler Bedeutung ISOS, ein vielfältiges, zukunftsfähiges, urbanes Stadtquartier zu entwickeln und die bestehenden Quartiere besser zu vernetzen. Grundsätzlich ist die räumliche Belastung einer innerstädtischen Autobahninfrastruktur äusserst hoch. In der Testplanung mit Beurteilungsbericht vom 04.07.2022 war «die übergeordnete Frage, ob ein Anschluss realisiert werden soll, (...) nicht Gegenstand der Testplanung». Zwei wichtige zugrundegelegte Leitsätze der Testplanung, «Verkehr und Städtebau sollen aufeinander abgestimmt werden, damit nicht Konflikte, sondern Synergien zum Tragen kommen und zu einer qualitativen Stadtentwicklung beitragen» und «eine qualitätsvolle Einbettung der Verkehrsbauwerke und Zubringerstrassen soll ermöglicht werden» konnten gemäss dem Schlussbericht nicht gelöst werden. «Nach Einschätzung des Beurteilungsgremiums konnte mit der Testplanung noch keine Lösung für eine qualitative städtebauliche Integration des Anschlusses Güterbahnhof, insbesondere im Kopfbereich an der Geltenwilenstrasse, gefunden werden.» Die Fachverbände stellen fest, dass die Chance für eine lebendige Quartierentwicklung des Güterbahnhofsareals im Rahmen der Engpassbeseitigung genutzt werden muss, der Teilzubringer St. Leonhard Strasse jedoch im Bereich der Zufahrt ungelöst bleibt. Damit bleibt die Frage der Zielkonflikte Quartierentwicklung versus Verkehrsinfrastruktur für den MIV ein hohes Risiko</p> <p>2.Ortsbild- und Denkmalschutz I Identität für Stadterweiterung Güterbahnhof Der integrale Erhalt des Güterexpeditionsgebäudes und der Teilerhalt der Unterstation des Elektrizitätswerkes werden sehr begrüsst, da ihnen die Rolle wichtiger Identifikationsbauten innerhalb der neuen Quartierentwicklung zukommt. Aus Sicht des Ortsbild- und Denkmalschutzes stellen sich jedoch auch herausfordernde Fragen im Zusammenhang mit dem gesetzlich geforderten «ungeschmäleren Erhalt» bzw. der «grösstmöglichen Schonung» des Ortsbildes von nationaler Bedeutung (ISOS). Der geplante 6-spurige Verkehrsknoten an der St.Leonhardbrücke ist aufgrund seiner Dimensionierung dominant und bringt erhebliche Auswirkungen auf das Ortsbild. Damit wird eine Begutachtung und Beurteilung durch die zuständigen eidgenössischen Fachkommissionen erforderlich (NHG Art. 7) und müsste im Rahmen des vorliegenden erweiterten Vorprojektes eingeholt werden. Die Fachverbände erwarten eine Überprüfung der Dimensionierung der Verkehrsinfrastruktur im Abgleich zur ortsbaulichen Sensibilität der Schutzgegenstände.</p> <p>3.Landschaft und Umwelt I Naturschutz Wie im technischen Bericht dargestellt (S.125), findet die Ausfahrt Liebegg-Tunnel mit der Brücke Wattbach an einem landschaftlichen, sensiblen Ort mit schützenswerten Lebensräumen und nach NHV geschützten Waldgesellschaften statt. Der Bericht enthält die Absichtserklärung, dass das Projekt zu keiner Verschlechterung der bestehenden Situation führt. Aus dem technischen Bericht geht nicht hervor, ob die Absichtserklärung auf fachgutachterliche Expertisen gestützt ist, bzw. es wird nicht aufgezeigt, mit welchen Massnahmen sich die Verschlechterung der Situation vermeiden lässt.</p> <p>4.Ganzheitliche Nachhaltigkeitsbeurteilung I Einseitige Betrachtungsweise Verkehr Die Fachverbände vermischen eine gesamtheitliche Betrachtungsweise des Grossprojektes in der erweiterten Vorprojektphase. Der technische Bericht fokussiert weitgehend auf einer Betrachtung der verkehrstechnischen Massnahmen und deren verkehrsplanerischer Sichtweise, wobei beim Verkehr primär der MIV im Zentrum steht. Ein Grossbauvorhaben in der geplanten Dimension soll übergreifende Themen wie Ökologie, Wirtschaft, Gesellschaft und</p>	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	X	

		<p>bauliche Umwelt in einem Bericht darlegen und in der Gesamtsicht mit den zu erwartenden langfristigen Effekten berücksichtigen und auslegen. Den ortsbaulichen Ansprüchen als Ausdruck dieser Themen ist hohe Priorität einzuräumen. Übergeordnet fehlt den Fachverbänden ein Nachweis denkbarer und/oder begründet ausgeschlossener Alternativen zur Teilsperre Güterbahnhof.</p> <p>5. Übergeordnete Abstimmung Langsamverkehr Rückwärtsorientierter Modalsplit</p> <p>Die Ziele des technischen Berichts fokussieren wie auf Seite 26 desselben gelistet primär auf den motorisierten Individualverkehr (MIV). Die Entlastung des städtischen Verkehrsnetzes durch die Engpassbeseitigung (z.B. der Teufenerstrasse durch den direkten Zubringer Liebegg) wird begrüsst. Das Mobilitätskonzept 2040 der Stadt St.Gallen formulierte einen zukunftsgerichteten Modalsplit zugunsten des öffentlichen- und Langsamverkehrs mit einer Plafonierung weiterer Strasseninfrastrukturen. Das Kapitel «Flankierende Massnahmen und Langsamverkehr» im Technischen Bericht (S. 44-46) fokussiert ausschliesslich auf den heute bestehenden kantonalen Veloweg durch das Güterbahnhofsareal und die Verbindung Liebegg Teufenerstrasse. Die Fachverbände fordern hier eine übergeordnete Abstimmung des öV's und des Fuss- und Veloverkehrs nicht nur in den geplanten Brennpunkten Zubringer Güterbahnhof Oberstrasse/St.Leonhard und Liebegg, sondern auch den Einbezug einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung und einer adäquaten Verlagerungsstrategie unter den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Abschliessend wird festgestellt, dass die vorgesehene Autobahnbindung des Appenzellerlandes lediglich in Fahrtrichtung Zürich berücksichtigt ist. Dies wird mit einem wesentlich geringeren Verkehrsaufkommen Richtung St.Margrethen und dem technischen Aufwand begründet. Reisende aus dem Appenzellerland werden weiterhin über die Engstelle St.Leonhardbrücke geführt. Es wird bedauert, dass im Rahmen dieses Grossprojektes diese Schwachstelle offenbar nicht behoben werden kann. Wir ersuchen Sie um Berücksichtigung unserer Anregungen und bedanken uns nochmals bestens für die Möglichkeit zur Stellungnahme.</p>			
83787	vgl. Anhang	<p>Wir bedanken uns für die Möglichkeit einer Stellungnahme im Rahmen des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens zum Zubringer Güterbahnhof, St. Gallen. Wir äussern uns gerne zu den inhaltlichen Fragestellungen namentlich der Gestaltung der städtischen Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen Ost und West und dem Zubringer Liebegg.</p> <p>1. Chance für ein neues, lebendiges Stadtquartier Räumliche Wirkung auf die Stadtentwicklung</p> <p>Das Areal Güterbahnhof bietet eine grosse Chance für die innere Entwicklung der Stadt St.Gallen und verspricht eine einzigartige Möglichkeit, im Kontext des geschützten Ortsbildes von nationaler Bedeutung ISOS, ein vielfältiges, zukunftsfähiges, urbanes Stadtquartier zu entwickeln und die bestehenden Quartiere besser zu vernetzen. Grundsätzlich ist die räumliche Belastung einer innerstädtischen Autobahninfrastruktur äusserst hoch. In der Testplanung mit Beurteilungsbericht vom 04.07.2022 war «die übergeordnete Frage, ob ein Anschluss realisiert werden soll, (...) nicht Gegenstand der Testplanung». Zwei wichtige zugrundegelegte Leitsätze der Testplanung, «Verkehr und Städtebau sollen aufeinander abgestimmt werden, damit nicht Konflikte, sondern Synergien zum Tragen kommen und zu einer qualitativen Stadtentwicklung beitragen» und «eine qualitätsvolle Einbettung der Verkehrsbauwerke und Zubringerstrassen soll ermöglicht werden» konnten gemäss dem Schlussbericht nicht gelöst werden. «Nach Einschätzung des Beurteilungsgremiums konnte mit der Testplanung noch keine Lösung für eine qualitative städtebauliche Integration des Anschlusses Güterbahnhof, insbesondere im Kopfbereich an der Geltenwilenstrasse, gefunden werden.» Die Fachverbände stellen fest, dass die Chance für eine lebendige Quartierentwicklung des Güterbahnhofsareals im Rahmen der Engpassbeseitigung genutzt werden muss, der Teilzubringer St. Leonhard Strasse jedoch im Bereich der Zufahrt ungelöst bleibt. Damit bleibt die Frage der Zielkonflikte Quartierentwicklung versus Verkehrsinfrastruktur für den MIV ein hohes Risiko</p> <p>2.Ortsbild- und Denkmalschutz Identität für Stadterweiterung Güterbahnhof</p> <p>Der integrale Erhalt des Güterexpeditionsgebäudes und der Teilerhalt der Unterstation des Elektrizitätswerkes werden sehr begrüsst, da ihnen die Rolle wichtiger Identifikationsbauten innerhalb der neuen Quartierentwicklung zukommt. Aus Sicht des Ortsbild- und Denkmalschutzes stellen sich jedoch auch herausfordernde Fragen im Zusammenhang mit dem gesetzlich geforderten «ungeschmälerter Erhalt» bzw. der «grösstmöglichen Schonung» des Ortsbildes von nationaler Bedeutung (ISOS). Der geplante 6-spurige Verkehrsknoten an der St.Leonhardbrücke ist aufgrund seiner Dimensionierung dominant und bringt erhebliche Auswirkungen auf das Ortsbild. Damit wird eine Begutachtung und Beurteilung durch die zuständigen eidgenössischen Fachkommissionen erforderlich (NHG Art. 7) und müsste im Rahmen des vorliegenden erweiterten Vorprojektes eingeholt werden. Die Fachverbände erwarten eine Überprüfung der Dimensionierung der Verkehrsinfrastruktur im Abgleich zur ortsbaulichen Sensibilität der Schutzgegenstände.</p> <p>3.Landschaft und Umwelt Naturschutz</p> <p>Wie im technischen Bericht dargestellt (S.125), findet die Ausfahrt Liebegg-Tunnel mit der Brücke Wattbach an einem landschaftlichen, sensiblen Ort mit schützenswerten Lebensräumen und nach NHV geschützten Waldgesellschaften statt. Der Bericht enthält die Absichtserklärung, dass das Projekt zu keiner Verschlechterung der bestehenden Situation führt. Aus dem technischen Bericht geht nicht hervor, ob die Absichtserklärung auf fachgutachterliche Expertisen gestützt ist, bzw. es wird nicht aufgezeigt, mit welchen Massnahmen sich die Verschlechterung der Situation vermeiden lässt.</p> <p>4.Ganzheitliche Nachhaltigkeitsbeurteilung Einseitige Betrachtungsweise Verkehr</p> <p>Die Fachverbände vermisse eine gesamtheitliche Betrachtungsweise des Grossprojektes in der erweiterten Vorprojektphase. Der technische Bericht fokussiert weitgehend auf einer Betrachtung der verkehrstechnischen Massnahmen und deren verkehrsplanerischer Sichtweise, wobei beim Verkehr primär der MIV im Zentrum steht. Ein</p>	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	X	

Grossbauvorhaben in der geplanten Dimension soll übergreifende Themen wie Ökologie, Wirtschaft, Gesellschaft und bauliche Umwelt in einem Bericht darlegen und in der Gesamtsicht mit den zu erwartenden langfristigen Effekten berücksichtigen und auslegen. Den ortsbaulichen Ansprüchen als Ausdruck dieser Themen ist hohe Priorität einzuräumen. Übergeordnet fehlt den Fachverbänden ein Nachweis denkbarer und/oder begründet ausgeschlossener Alternativen zur Teilsperre Güterbahnhof.

5.Übergeordnete Abstimmung Langsamverkehr | Rückwärtsorientierter Modalsplit

Die Ziele des technischen Berichts fokussieren wie auf Seite 26 desselben gelistet primär auf den motorisierten Individualverkehr (MIV). Die Entlastung des städtischen Verkehrsnetzes durch die Engpassbeseitigung (z.B. der Teufenerstrasse durch den direkten Zubringer Liebegg) wird begrüsst. Das Mobilitätskonzept 2040 der Stadt St.Gallen formulierte einen zukunftsgerichteten Modalsplit zugunsten des öffentlichen- und Langsamverkehrs mit einer Plafonierung weiterer Strasseninfrastrukturen. Das Kapitel «Flankierende Massnahmen und Langsamverkehr» im Technischen Bericht (S. 44-46) fokussiert ausschliesslich auf den heute bestehenden kantonalen Veloweg durch das Güterbahnhofsareal und die Verbindung Liebegg Teufenerstrasse. Die Fachverbände fordern hier eine übergeordnete Abstimmung des öV's und des Fuss- und Veloverkehrs nicht nur in den geplanten Brennpunkten Zubringer Güterbahnhof Oberstrasse/St.Leonhard und Liebegg, sondern auch den Einbezug einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung und einer adäquaten Verlagerungsstrategie unter den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Abschliessend wird festgestellt, dass die vorgesehene Autobahnanbindung des Appenzellerlandes lediglich in Fahrtrichtung Zürich berücksichtigt ist. Dies wird mit einem wesentlich geringeren Verkehrsaufkommen Richtung St.Margrethen und dem technischen Aufwand begründet. Reisende aus dem Appenzellerland werden weiterhin über die Engstelle St.Leonhardbrücke geführt. Es wird bedauert, dass im Rahmen dieses Grossprojektes diese Schwachstelle offenbar nicht behoben werden kann. Wir ersuchen Sie um Berücksichtigung unserer Anregungen und bedanken uns nochmals bestens für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

83790	vgl. Anhang	<p>Für die Möglichkeit, im Rahmen des bis 8. Januar 2024 laufenden Mitwirkungsverfahrens eine Stellungnahme abgeben zu können, bedanken wir uns. Wir beschränken uns im Folgenden auf den Gegenstand der Mitwirkung, das heisst auf die Gestaltung der Anschlüsse an die Stadt St. Gallen und den Tunnel Liebegg. Das im Rahmen der Mitwirkung vorgestellte Vorprojekt mit einem umfassenden technischen Bericht und Detailplänen ist aus unserer Sicht sehr sorgfältig ausgearbeitet. Wir betrachten sowohl den Projektauftrag wie die Projektorganisation als zielführend. Wir unterstützen die in Ziffer 2.3 des technischen Berichtes dargelegten Projektziele, nämlich insbesondere die Entlastung des städtischen Verkehrsnetzes durch Reduktion des Durchgangsverkehr, die Reduktion von Lärmimmissionen durch Verlagerung vom Verkehr in den Untergrund, die Verbesserung der Verkehrsqualität der bestehenden Anschlüsse durch einen zusätzlichen Halbanchluss, die Beschleunigung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs und die markante Verbesserung der Erreichbarkeit von Stadt und Region. Die im Bericht auf Seite 37 dargelegten Entlastungswirkungen des Projektes sind eindrücklich und werden durch uns unterstützt. Wir sind der Auffassung, dass das in den Jahren 2021 und 2022 überarbeitete und aktualisierte Verkehrsmodell des Kantons St. Gallen für die Region St. Gallen eher konservativ ist. Das jetzige Verkehrssystem basiert richtigerweise auf einem steigenden Verkehrswachstum, unter anderem als Folge der wachsenden Bevölkerung. Generell sind wir der Auffassung, dass das gewählte Projekt, welches sich nicht nur mit dem motorisierten Individualverkehr (unabhängig von der Antriebsart), sondern auch mit dem im Raume St. Gallen mehrheitlich strassengebundenen öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr (Velo- und Fusswegverkehr) befasst, richtig aufgesetzt ist. Auf Seite 44 des technischen Berichtes werden die flankierenden Massnahmen und der Langsamverkehr aufgelistet. Wir teilen die Auffassung, dass die freiwerdenden Kapazitäten im städtischen Strassennetz für Fuss- und Veloverkehr und öffentlichen Verkehr gesichert werden sollten. Wir weisen aber ausdrücklich darauf hin, dass die flankierenden Massnahmen auf städtischen Gebiet und auch auf dem Gebiete des Kantons Appenzell Aussers Rhodes erst umgesetzt werden können und dürfen, wenn einerseits das Projekt 3. Röhre AI mit Anschluss Güterbahnhof und andererseits die Projekte Zubringer Güterbahnhof inkl. Anschluss Liebegg rechtskräftig geworden und erstellt sind. Eine vorgezogene Teillinkeftsetzung flankierender Massnahmen würden wir bekämpfen. Eine Umklassierung der Teufenerstrasse (heute Kantonstrasse zweiter Klasse) als Gemeindestrasse kann erst im Zeitpunkt der Realisierung des Projektes erfolgen; ebenfalls sind irgendwelche Massnahmen wie Tempo 30 etc. davon abhängig zu machen, dass das Projekt vorgängig realisiert worden ist.</p> <p>Von besonderer Bedeutung ist die Neugestaltung des Güterbahnhofsareales; wir haben gerne zur Kenntnis genommen, dass ein Abbruch der historischen Bauten auf dem Güterbahnhofsareal aufgrund der vorhandenen Planung nicht erforderlich ist. Wesentlich ist, dass der Anschluss an die St. Leonhardbrücke so ausreichend geplant wird, dass der sich darauf abwickelnde Verkehr zum und von der Autobahn die erforderlichen Spuren aufweist. Wir würden uns einer Reduktion der entsprechenden Spuren auf jeden Fall widersetzen. Auch die Anschlüsse an die Oberstrasse (mit Kreisel am Knoten Oberstrasse) und an das städtische Strassennetz begrünnen wir sehr, ebenfalls die neu vorgesehene Führung des Langsamverkehrs mit einer neuen Überquerung des SBB-Areals ab der Paradiesstrasse. Unklar ist für uns, wie diese Fussgängerüberquerung sichergestellt wird. Wir würden es begrünnen, wenn auch diese Fussgängerüberquerung (bzw. Überquerung auch für den Radverkehr) Bestandteil des vorliegenden Projektes würde. Zu prüfen wäre, ob der Anschluss Liebegg in Bezug auf die Gütertransporte in Richtung Appenzellerland (LKWs und Lieferwagen) ausreichend dimensioniert ist. In diesem Zusammenhang ist daran zu erinnern, dass der Güterverkehr in diesem Bereich auch weiterhin auf der Strasse erfolgen wird. Heute zirkuliert er auf der Teufenerstrasse. Es muss verhindert werden, dass nach Fertigstellung des Anschlusses Liebegg und des Zubringers zum Güterbahnhof ein Teil des Schwerverkehrs trotzdem weiterhin die Teufenerstrasse benutzen kann (ausgenommen sind die nötigen Anlieferungen für die Gewerbebetriebe im Riethüsli). In diesem Sinne ersuchen wir Sie um Berücksichtigung unserer Anregungen und danken nochmals für die Gelegenheit zur Mitwirkung.</p>	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	X		
-------	-------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------	---	--	--

Namens der TCS Sektion St. Gallen - Appenzell I.Rh. danken wir für die Möglichkeit, im Rahmen der bis 08. Januar 2024 dauernden Vernehmlassungsfrist zum «Zubringer Güterbahnhof, St. Gallen» Stellung beziehen zu dürfen. Das vorgestellte Vorprojekt «Zubringer Güterbahnhof St. Gallen» mit dem umfassenden technischen Bericht und den dazugehörigen Detailplänen ist aus unserer Sicht sehr gut und sorgfältig ausgearbeitet. Den Projektauftrag sowie die Projektorganisation erachten wir als zielführend und lösungsorientiert. Wir unterstützen die in Ziffer 2.3 des technischen Berichtes dargelegten Projektziele:

- Entlastung des städtischen Verkehrsnetzes durch Reduktion des Durchgangsverkehrs; - Reduktion von Lärmimmissionen durch Verlagerung vom Verkehr in den Untergrund; - Verbesserung der Verkehrsqualität der bestehenden Anschlüsse durch einen zusätzlichen Halbanschluss;
- Beschleunigung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs; - Verbesserung der Erreichbarkeit von Stadt und Region.

Aus unserer Sicht fasst sodann Ziffer 3.3 eines unserer Kernanliegen, die Verkehrssicherheit, sehr gut zusammen: «Die Kriterien des Oberziels Solidarisch und Sicher werden mit dem Projekt ebenfalls erfüllt, da die Verkehrssicherheit durch die getrennte Verkehrsführung des MIV (unterirdisch) insbesondere vom Fuss- und Veloverkehr - schwächere Verkehrsteilnehmer - schützt und die Verkehrssicherheit dadurch verbessert wird.» Die im Bericht auf Seite 37 dargelegten Entlastungswirkungen des Projektes sind eindrücklich und werden durch uns unterstützt. Wir sind der Auffassung, dass das in den Jahren 2021 und 2022 überarbeitete und aktualisierte Verkehrsmodell des Kantons St. Gallen für die Region St. Gallen eher konservativ ist. Das jetzige Verkehrssystem basiert richtigerweise auf einem steigenden Verkehrswachstum, unter anderem als Folge der wachsenden Bevölkerung. Generell sind wir der Auffassung, dass das gewählte Projekt, welches sich nicht nur mit dem motorisierten Individualverkehr (unabhängig von der Antriebsart), sondern auch mit dem im Raume St. Gallen mehrheitlich strassengebundenen öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr (Velo- und Fussverkehr, welcher beinahe 100% strassengebunden ist) befasst, richtig aufgesetzt ist. Die gesamtverkehrliche Würdigung in Ziffer 4.1.2 befürworten wir ebenfalls. Diese positiven Auswirkungen des Projekts seien hier nochmals aufgeführt:

Der Engpass auf der A1 und die daraus folgenden Staubildungen und Verlagerungen auf das untergeordnete städtische Strassennetz können behoben werden. Die Verkehrssicherheit auf der Autobahn aber auch den städtischen Strassen verbessert sich. Durch die unterirdische Verkehrsführung können die städtischen Strassen vom Verkehr entlastet werden dadurch:

- Es reduzieren sich die Konflikte mit dem Langsamverkehr
- Es verbessert sich die Verkehrssituation für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr
- Es reduzieren sich Immissionsauswirkungen auf die angrenzenden Quartiere.

Die Erreichbarkeit der Stadt und Region St. Gallen wird für den MIV aber auch den strassengebundenen öffentlichen Verkehr verbessert. Im Ergebnis gewinnen die Stadt St. Gallen, deren Quartiere und das Umland merklich an Lebensqualität.

Auf Seite 44 des technischen Berichtes werden die flankierenden Massnahmen und der Langsamverkehr aufgelistet. Wir teilen die Auffassung, dass die freiwerdenden Kapazitäten im städtischen Strassennetz für Fuss- und Veloverkehr und öffentlichen Verkehr gesichert werden sollten. Wir weisen aber ausdrücklich darauf hin, dass die flankierenden Massnahmen auf städtischem Gebiet und auch auf dem Gebiet des Kantons Appenzell Ausserrhoden erst umgesetzt werden können und dürfen, wenn einerseits das Projekt 3. Röhre A1 mit Anschluss Güterbahnhof und andererseits die Projekte Zubringer Güterbahnhof inkl. Anschluss Liebegg rechtskräftig geworden und erstellt sind. Eine vorgezogene Teilkraftsetzung flankierender Massnahmen würden wir bekämpfen. Eine Umklassierung der Teufener Strasse (heute Kantonstrasse zweiter Klasse) als Gemeindestrasse kann erst im Zeitpunkt der Realisierung des Projektes erfolgen; ebenfalls sind irgendwelche Massnahmen wie Tempo 30 etc. davon abhängig zu machen, dass das Projekt vorgängig realisiert worden ist. Von besonderer Bedeutung ist die Neugestaltung des Güterbahnhofsareals; wir haben gerne zur Kenntnis genommen, dass ein Abbruch der historischen Bauten auf dem Güterbahnhofsareal aufgrund der vorhandenen Planung nicht erforderlich ist. Aus Sicht des Beurteilungsgremiums soll das Güterbahnhofsareal möglichst nicht durch die Autobahninfrastruktur räumlich belastet werden. Diesen Ansatz unterstützen wir. Das Güterbahnhofsareal soll nach Fertigstellung des Zubringers entwickelt und genutzt werden können, sodass dies städtebaulich und verkehrstechnisch ein Ort der Begegnung werden kann. Wesentlich ist, dass der Anschluss an die St. Leonhardbrücke so ausreichend geplant wird, dass der sich darauf abwickelnde Verkehr zum und von der Autobahn die erforderlichen Spuren aufweist. Wir würden uns einer Reduktion der entsprechenden Spuren auf jeden Fall widersetzen. Weiter möchten wir hervorheben, dass heute ca. 2'500 - 3'000 Personen täglich am Knoten St. Leonhardstrasse von verspäteten ÖV- Angeboten betroffen sind und diese zukünftig auf reibungslosere Verbindungen zählen können. Auch die Anschlüsse an die Oberstrasse mit dem neuen Kreisell am Knoten Oberstrasse, welcher sich sehr gut ins Gesamtbild dieses Abschnittes einfügt, und an das städtische Strassennetz begrüssen wir sehr. Die neu vorgesehene Führung des Langsamverkehrs mit einer neuen Überquerung des SBB-Areals ab der Paradiesstrasse ist eine grosse Verbesserung gegenüber der heutigen Situation. Unklar ist für uns, wie diese Fussgängerüberquerung sichergestellt wird. Wir würden es begrüssen, wenn auch diese Fussgängerüberquerung (bzw. die Überquerung auch für den Radverkehr) Bestandteil des vorliegenden Projektes würde. Zu prüfen wäre weiter, ob der Anschluss Liebegg in Bezug auf die Gütertransporte in Richtung Appenzellerland (LKW's und Lieferwagen) ausreichend dimensioniert ist. In diesem Zusammenhang ist daran zu erinnern, dass der Güterverkehr in diesem Bereich auch weiterhin auf der Strasse erfolgen wird. Heute zirkuliert er auf der Teufener Strasse. Es muss verhindert werden, dass nach Fertigstellung des Anschlusses Liebegg und des Zubringers zum Güterbahnhof ein Teil des Schwerverkehrs trotzdem weiterhin die Teufener Strasse benutzen kann (ausgenommen sind die nötigen Anlieferungen für die Gewerbebetriebe im Riethüsli). Die geplante Galerie / Tunnel für den Langsam- und Veloverkehr im Bereich Liebegg mit einer Länge von ca. 120m erachten wir als äusserst sinnvoll. Die Velofahrenden und Fussgänger werden in diesem Bereich sehr gut vom übrigen Verkehr geschützt und getrennt. Sie können die Strecke auch unabhängig von wetterbedingten Einflüssen im Trockenen zurücklegen. Die Einmündung des Tunnelportales bei der Liebegg ersehen wir als sehr gelungen. Aus unserer Sicht wird dafür nur minimal Wald preisgegeben, welcher an anderer Stelle mit neuen Bepflanzungen kompensiert wird. Wir möchten an dieser Stelle darauf hinweisen, dass nach Möglichkeit ein Abtransport des Aushub- und Bergbaumaterials per Bahn nochmals geprüft wird. Um einen möglichst effizienten und CO2 schonenden Abtransport zu gewährleisten, ist drauf zu achten, mehrere Transportmöglichkeiten zu benutzen und in den Prozess einzuschliessen. Wir begrüssen ebenfalls, dass die Abtransporte zu möglichst vertraglichen Zeiten für die Bewohner durchgeführt werden und - wo möglich - auf lärmreduzierte Verfahren gesetzt wird. Die betroffenen Gebiete, unter welchen das Tunnel verlaufen wird, werden weiterhin ans Fernwärmenetz der St. Gallen angeschlossen werden können (Feldi); auch die Immobilienbesitzer werden weiterhin die Möglichkeit haben, Erdwärmeheizungen zu nutzen. Wir danken Ihnen für Ihre Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.

78801	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 Güterbahnhofareal ist als «Hauptroute 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 Aussichtsroute Heiden—St.Gallen“	Die Bauabläufe sind grundsätzlich so vorgesehen, dass die Einschränkungen für alle Verkehrsteilnehmenden möglichst geringgehalten werden. Gewisse Einschränkungen sind aber unumgänglich. Es wird Bauphasen geben, während denen umleitende Verkehrsführungen (z. B. für den Fuss- und Veloverkehr) eingerichtet werden müssen. Die Umleitungen werden mit den zuständigen Verfügungsbehörden (Stadtpolizei, Kantonspolizei) besprochen und entsprechend umgesetzt sowie signalisiert. Im Grundsatz werden auch provisorische Verkehrsführungen gemäss geltender Normen projektiert und erstellt. Die bisher vorgesehenen provisorischen Umleitungen werden zudem in den nachfolgenden Projektphasen überprüft und wo möglich optimiert.	X		
80120	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 Güterbahnhofareal ist als «Hauptroute 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 Aussichtsroute Heiden—St.Gallen“	Die Bauabläufe sind grundsätzlich so vorgesehen, dass die Einschränkungen für alle Verkehrsteilnehmenden möglichst geringgehalten werden. Gewisse Einschränkungen sind aber unumgänglich. Es wird Bauphasen geben, während denen umleitende Verkehrsführungen (z. B. für den Fuss- und Veloverkehr) eingerichtet werden müssen. Die Umleitungen werden mit den zuständigen Verfügungsbehörden (Stadtpolizei, Kantonspolizei) besprochen und entsprechend umgesetzt sowie signalisiert. Im Grundsatz werden auch provisorische Verkehrsführungen gemäss geltender Normen projektiert und erstellt. Die bisher vorgesehenen provisorischen Umleitungen werden zudem in den nachfolgenden Projektphasen überprüft und wo möglich optimiert.	X		
80186	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-Fürstenland-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).	Die Bauabläufe sind grundsätzlich so vorgesehen, dass die Einschränkungen für alle Verkehrsteilnehmenden möglichst geringgehalten werden. Gewisse Einschränkungen sind aber unumgänglich. Es wird Bauphasen geben, während denen umleitende Verkehrsführungen (z. B. für den Fuss- und Veloverkehr) eingerichtet werden müssen. Die Umleitungen werden mit den zuständigen Verfügungsbehörden (Stadtpolizei, Kantonspolizei) besprochen und entsprechend umgesetzt sowie signalisiert. Im Grundsatz werden auch provisorische Verkehrsführungen gemäss geltender Normen projektiert und erstellt. Die bisher vorgesehenen provisorischen Umleitungen werden zudem in den nachfolgenden Projektphasen überprüft und wo möglich optimiert.	X		
76890	Vorschlag zur Prüfung! Siehe PDF im Anhang.	Erhebliche Kostenreduktion für den Kanton St. Gallen. Keine Belastung der Stadt St. Gallen durch Bauarbeiten. Umfahrung statt Belastung der Stadt.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.			X
76718	Während allen Bauphasen muss die AB-Haltestelle Güterbahnhof für die umliegende Bevölkerung erreichbar bleiben. Am besten würde der Zugang immer von der Ecke Schlosserweg und von dem Post-Verteilzentrum her erhalten bleiben. Alternativ könnte schon vor dem Baustart die Zylipassarelle erstellt werden.	Für die umliegenden Anwohner verschlechtert sich die ÖV-Anbindung, wenn die Haltestelle nicht mehr erreichbar ist.	Die Haltestelle wird aufgrund der Lage im Hauptbaubereich temporär aufgehoben. Mögliche Alternativen und Verbesserungen	X		
79298	Während des Baus ist der Velo- und Fussweg Güterbahnhofstrasse vollständig gesperrt. Für die Umleitung ist eine andere Variante als die vorgelegte via Geltenwilenstrasse – Oberstrasse zu finden.	Die Veloroute durch das Güterbahnhofareal ist als «Hauptroute sicher» im Velowegnetz der Stadt eingetragen. Die vorgesehene Umleitung für die gesamte Dauer der Bauzeit via Geltenwilenstrasse – Oberstrasse ist aufgrund der Höhendifferenz und aus Sicherheitsüberlegungen nicht zumutbar. Velowege sind 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). Weiter führen 5 Routen von «Schweiz mobil» durch das Güterbahnhofareal: 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 Aussichtsroute Heiden—St.Gallen“	Die Bauabläufe sind grundsätzlich so vorgesehen, dass die Einschränkungen für alle Verkehrsteilnehmenden möglichst geringgehalten werden. Gewisse Einschränkungen sind aber unumgänglich. Es wird Bauphasen geben, während denen umleitende Verkehrsführungen (z. B. für den Fuss- und Veloverkehr) eingerichtet werden müssen. Die Umleitungen werden mit den zuständigen Verfügungsbehörden (Stadtpolizei, Kantonspolizei) besprochen und entsprechend umgesetzt sowie signalisiert. Im Grundsatz werden auch provisorische Verkehrsführungen gemäss geltender Normen projektiert und erstellt. Die bisher vorgesehenen provisorischen Umleitungen werden zudem in den nachfolgenden Projektphasen überprüft und wo möglich optimiert. Ihr Anliegen wird wo möglich berücksichtigt.	X		
80145	Was ist der Grund für diese weit nach hinten gezogenen Haltelinie?	Dies verkürzt doch den Stauraum.	Die Haltebalken wurden unter anderem aufgrund der notwendigen Schleppkurvengeometrien für die Fahrmanöver am Knoten gewählt.			X
78822	Was ist der Grund für diese weit vorgezogenen Haltelinie?	So wird doch Stauraum reduziert.	Die Haltebalken wurden unter anderem aufgrund der notwendigen Schleppkurvengeometrien für die Fahrmanöver am Knoten gewählt.			X
78789	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	Sämtliche Installationsflächen werden in den nächsten Projektphasen geprüft und verbessert. Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen und wo möglich berücksichtigt.	X		
80180	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	Sämtliche Installationsflächen werden in den nächsten Projektphasen geprüft und verbessert. Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen und wo möglich berücksichtigt.	X		

79599	Weitere Kosten sind im Bericht aufzuführen.	Die Kosten sind unvollständig. Es sind auch die Unterhalts- und Betriebskosten sowie die Kosten flankierender Massnahmen im Bericht zu erwähnen und deren Kostenteiler aufzuzeigen. Von Interesse sind auch die bereits getätigten Ausgaben (Gesamtkosten) für die bisherigen Planungs- und Prozessarbeiten sowie sämtlicher Abklärungen, Studien und Gutachten.	Diese Kostenschätzungen befinden sich zurzeit in Erarbeitung und werden in der nächsten Projektierungsphase aufgezeigt.		X	
78853	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.	Eine Beleuchtung ist in jedem Fall vorgesehen. Die Beleuchtung dient nicht nur der Verkehrssicherheit. Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende sollen sich auch sicher fühlen. Eine Darstellung der Beleuchtung in den Plänen ist zum aktuellen Projektierungsstand aber noch nicht stufengerecht.		X	
78177	Wir bedanken uns für die Möglichkeit der Mitwirkung Zubringer Güterbahnhof. Wir haben festgestellt, dass auf der St. Leonhardsbrücke keine Busspuren mehr vorgesehen sind. Dies ist ein Umstand, den wir keinesfalls akzeptieren können und der zu deutlichen Problemen für den öffentlichen Verkehr führen wird. Die geplante Verkehrssituation am Knoten St. Leonhard weist daher erhebliche Probleme auf, folgende Probleme sehen wir: <ul style="list-style-type: none"> •Aus einer Fahrspur im Tunnel werden vier Fahrspuren. Zwei davon führen nach links auf die St. Leonhardsbrücke, was in den Hauptverkehrszeiten zu erheblichen Verkehrsbehinderungen führt. •Besonders betroffen ist die St. Leonhardstrasse, die ihre Busspur in Richtung St. Leonhardbrücke verliert (betroffen sind PostAuto mit der Linie 120/121 nach Engelburg, für die VBSG zahlreiche Linien und bei Re-gibus-die Linie 151 im 10'-Takt). Die Autos, die Richtung Osten zur Autobahn fahren, benutzen dann die heutige Busspur (beim Anschluss Güterbahnhof gibt es keine Einfahrt Richtung Rorschach), während die Autos, die Richtung Westen in die Oberstrasse oder ins Appenzellerland fahren, links abbiegen, um geradeaus zu fahren. Dies wird zu einem erheblichen Verkehrsaufkommen führen. •Der Halbanschluss Güterbahnhof schöpft das Potenzial des Güterbahnhofs, des südwestlichen Stadtteils und der Liebegg nicht aus. Autofahrer aus Richtung Rorschach müssen über die Kreuzbleiche und dann über die St. Leonhardbrücke in den Güterbahnhof-Tunnel einfahren, was zu Staus auf der St. Leonhardbrücke führt, insbesondere wenn der unterirdische Kreisel zu Spitzenzeiten blockiert ist. •In der Gegenrichtung aus dem Appenzellerland (Gais-Teufen, Appenzell-Stein) nach Rorschach verschärft sich die Situation weiter. Es muss die Ausfahrt Stadt benutzt werden und endet dann im heutigen Stau vor der Einfahrt in den Kreuzbleichtunnel. •In Fahrtrichtung Bahnhof über die St. Leonhardbrücke wird die Busspur ebenfalls aufgehoben und es bleibt nur eine Abbiegespur in die St. Leonhardstrasse. •Es stellt sich die Frage, warum die Geltenwilenstrasse zweispurig bleiben muss. Der Zubringer über die St. Leonhardsbrücke könnte auch einspurig geführt werden, insbesondere wenn der Güterbahnhof-Tunnel ge-baut wird. Dies würde eine Busspur auf der St. Leonhardsbrücke ermöglichen. 	Unsere Planer sind der Meinung, dass dieses Konzept noch grössere Mängel aufweist. Insbesondere die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs wurden zu wenig berücksichtigt. Wenn zusätzliche Fahrspuren für den öV wegfallen, verlieren wir an Attraktivität, was unweigerlich wieder zu mehr Verkehr führt. Wir bitten Sie daher, das Konzept nochmals zu überdenken und dem ÖV den Vorzug zu geben. Für weitere Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung	Der Einfluss des Projekts auf den öffentlichen Verkehr kann nicht auf den Knoten St.Leonhard-Strasse reduziert werden. Dafür ist eine Betrachtung des Gesamtsystems notwendig. Sämtliche Busse, die über den Knoten St.Leonhard-Strasse verkehren, passieren ebenfalls den Knoten Kreuzbleiche. An der Kreuzbleiche kommt es heute in den Spitzenstunden regelmässig zu Verspätungen von über 3 Minuten. Ohne Engpassbeseitigung werden diese Verspätungen weiter zunehmen. Ist die Engpassbeseitigung umgesetzt, kommt es von der Kreuzbleiche bis zum Bahnhof zu keinen Verkehrsbehinderungen. Alle Knoten sind genügend dimensioniert, um die anfallenden Verkehrsmengen zu bewältigen. Zudem wird zwischen der Haltestelle Stahl und der Kreuzbleiche eine neue Busspur geschaffen. Eine Spur für den Autoverkehr wird dazu reduziert. Zudem bevorzugen alle Lichtsignalanlagen die Busse. Somit werden mit dem neuen Verkehrssystem sämtliche Behinderungen für den öffentlichen Verkehr zwischen Kreuzbleiche und Bahnhof behoben.	X		

80279	<p>Wir sind uns dessen bewusst, dass einzelne unserer Forderungen weitreichend sind und dass sie sich teilweise wiederholen oder sich widersprechen. Dieser Umstand verdeutlicht die Komplexität dieses Projekts und die Kompromisse, die Projektverfasser und Befürworter für dessen Umsetzung einzugehen bereit sind.</p> <p>Die Projektpläne sind zu ergänzen. Es sind in mindestens gleichem Detaillierungsgrad Pläne zu erstellen, welche sämtliche Erkenntnisse und Planungen von Astra, Kanton und Stadt in einem Syntheseplan vereinigen. Konkret betrifft dies:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anschlussbauwerke des Astra, also den unterirdischen Kreisel mit allen technischen Räumen und deren Zugänge, Notausgänge und Belüftungseinrichtungen. • Die Ergebnisse der Testplanung Güterbahnhof, insbesondere der Syntheseplan mit <ul style="list-style-type: none"> ◦ den darin vorgeschlagenen oberirdischen Verkehrswegen für den Velo- und Fussverkehr sowie für die Arealerschliessung. ◦ der Zylipasserelle 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 Areals ◦ sämtlichen in den Skizzen dargestellten Bäumen entlang der Erschliessungsstrasse, auf und um die Plätze und ihren Wurzelräumen. • Aktuelle Planungen der Stadt betreffend Veloschnellrouten <ul style="list-style-type: none"> ◦ 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 St.Gallen eine Erhöhung bzw. Erhalt des Baumvolumens. Dies ist ebenfalls in die Planung einzubeziehen. <p>Mittels Syntheseplan, der alles oben Beschriebene vereinigt, ist der Nachweis zu erbringen, dass sämtliche Versprechen bezüglich freier Nutzung und Gestaltung des Güterbahnhofareals trotz unterirdischer Verkehrswege eingehalten werden können.</p>	<p>Für die Entscheidung zur Ausführung des Projekts Zubringer Güterbahnhof und Liebeggtunnel ist eine Güterabwägung zwischen allen Vor und Nachteilen unerlässlich. Dazu sind die in dieser Mitwirkung gewünschten Auskünfte und zusätzlichen Studien unerlässlich. Geschätzte Kosten von gegen 870 Mio. Franken für den gesamten Zubringer Güterbahnhof mit Liebeggtunnel und allen Anschlüssen und eine extrem lange Bauzeit, verbunden mit vielen Einschränkungen mitten in der Stadt, rechtfertigen diesen zusätzlichen Aufwand.</p> <p>Die Einhaltung der Versprechen bezüglich Nutzung und Gestaltung des Güterbahnhofareals, 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.</p>	<p>Der Detaillierungsgrad der Pläne des erweiterten Vorprojekts Zubringer Güterbahnhof geht bereits über den üblichen Detaillierungsgrad eines Vorprojekts hinaus. Dies insbesondere, um der Komplexität gerecht zu werden und in genügender Projektierungsschärfe ein genehmigungsfähiges Projekt zu erarbeiten. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof stellt jedoch nur die für das Projekt relevanten Einflüsse (Drittprojekte, etc.) und Bauwerke dar. Zusammenhängende Teilprojekte der Engpassbeseitigung, zu denen auch der unterirdische Kreisel Güterbahnhof gehört, werden gleichzeitig zur Auflage gebracht und in einem Bericht die übergeordneten Zusammenhänge erläutert. Städtische Projekte (z. B. Zylipasserelle, Veloschnellroute, usw.) sind nicht Bestandteil des Projekts Zubringer Güterbahnhof und werden grundsätzlich nicht dargestellt, aber wo nötig darauf verwiesen. Wichtige Randbedingungen aus den städtischen Projekten werden im Projekt Zubringer Güterbahnhof soweit möglich berücksichtigt (z. B. Veloroute Riethüsli-Innenstadt und Riethüsli-Lustmühle, usw.).</p>	X			
-------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---	--	--	--

80440	Wir stellen Ihnen hier unsere Rückmeldung in Form eines pdf-Dokuments zu. Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme!	Wir bedanken uns für die Möglichkeit, im Rahmen des bis 8. Januar 2024 laufenden Mitwirkungsverfahrens eine Stellungnahme abgeben zu können. Wir beschränken uns dabei auf die Gestaltung der Anschlüsse an die Stadt St. Gallen und den Tunnel Liebegg. Das im Rahmen der Mitwirkung vorgestellte Vorprojekt mit einem umfassenden technischen Bericht und Detailplänen ist aus Sicht der Wirtschaft Region St.Gallen (WISG) sehr sorgfältig ausgearbeitet. Wir betrachten sowohl den Projektauftrag wie die Projektorganisation als zielführend. Wir unterstützen die in Ziffer 2.3 des technischen Berichtes dargelegten Projektziele, nämlich - Entlastung des städtischen Verkehrsnetzes durch Reduktion des Durchgangsverkehrs; - Reduktion von Lärmimmissionen durch Verlagerung vom Verkehr in den Untergrund; - Verbesserung der Verkehrsqualität der bestehenden Anschlüsse durch einen zusätzlichen Halbanschluss; - Beschleunigung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs; - Verbesserung der Erreichbarkeit von Stadt und Region. Die im Bericht auf Seite 37 dargelegten Entlastungswirkungen des Projektes sind überzeugend. Das in den Jahren 2021 und 2022 überarbeitete und aktualisierte Verkehrsmodell des Kantons St. Gallen für die Region St. Gallen ist aus unserer Sicht eher konservativ. Das jetzige Verkehrssystem basiert richtigerweise auf einem steigenden Verkehrswachstum, unter anderem als Folge der wachsenden Bevölkerung. Generell sind wir der Auffassung, dass das gewählte Projekt richtig aufgesetzt ist: Es befasst sich nicht nur mit dem motorisierten Individualverkehr (unabhängig von der Antriebsart), sondern auch mit dem im Raum St. Gallen mehrheitlich strassengebundenen öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr (Velo- und Fusswegverkehr). Auf Seite 44 des technischen Berichtes werden die flankierenden Massnahmen und der Langsamverkehr aufgelistet. Wir teilen die Auffassung, dass die freiwerdenden Kapazitäten im städtischen Strassennetz für Fuss- und Veloverkehr und öffentlichen Verkehr gesichert werden sollten. Wir weisen jedoch ausdrücklich darauf hin, dass die flankierenden Massnahmen auf städtischem Gebiet und auch auf dem Gebiet des Kantons Appenzell Ausserrhodens erst umgesetzt werden können und dürfen, wenn einerseits das Projekt 3. Röhre A1 mit Anschluss Güterbahnhof und andererseits die Projekte Zubringer Güterbahnhof inkl. Anschluss Liebegg rechtskräftig geworden und erstellt sind. Eine vorgezogene Teilkraftsetzung flankierender Massnahmen würden wir bekämpfen. Eine Umklassierung der Teufenerstrasse (heute Kantonstrasse zweiter Klasse) als Gemeindestrasse kann erst im Zeitpunkt der Realisierung des Projektes erfolgen, und auch irgendwelche Massnahmen wie Tempo 30 etc. sind davon abhängig zu machen, dass das Projekt vorgängig realisiert worden ist. Von besonderer Bedeutung ist die Neugestaltung des Güterbahnhofsareals. Wir haben zur Kenntnis genommen, dass ein Abbruch der historischen Bauten auf dem Güterbahnhofsareal aufgrund der vorhandenen Planung nicht erforderlich ist. Wesentlich ist, dass der Anschluss an die St. Leonhardbrücke so ausreichend geplant wird, dass er die erforderlichen Spuren für den Verkehr zum und von der Autobahn aufweist. Wir würden uns einer Reduktion der entsprechenden Spuren auf jeden Fall widersetzen. Auch die Anschlüsse an die Oberstrasse (mit Kreisel am Knoten Oberstrasse) und an das städtische Strassennetz begrüßen wir sehr, ebenfalls die neu vorgesehene Führung des Langsamverkehrs mit einer neuen Überquerung des SBB-Areals ab der Paradiesstrasse. Unklar ist für uns, wie diese Fussgängerüberquerung sichergestellt wird. Wir würden es begrüßen, wenn auch diese Fussgängerüberquerung (bzw. Überquerung auch für den Radverkehr) Bestandteil des vorliegenden Projektes würde. Zu prüfen ist aus unserer Sicht auch, ob der Anschluss Liebegg in Bezug auf die Gütertransporte in Richtung Appenzellerland (LKW's und Lieferwagen) ausreichend dimensioniert ist. In diesem Zusammenhang ist daran zu erinnern, dass der Güterverkehr in diesem Bereich auch weiterhin auf der Strasse erfolgen wird. Heute zirkuliert er auf der Teufenerstrasse. Es muss verhindert werden, dass nach Fertigstellung des Anschlusses Liebegg und des Zubringers zum Güterbahnhof ein Teil des Schwerverkehrs trotzdem weiterhin die Teufenerstrasse benutzen kann (ausgenommen sind die nötigen Anlieferungen für die Gewerbebetriebe im Riethüsli). Wir danken herzlich für die Möglichkeit der Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Überlegungen.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	X		
78790	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.	Die Wattbachstrasse wird nicht definitiv asphaltiert. Sie wird während der Bauzeit für die Zufahrt zum Installationsplatz stark frequentiert. Dies auch von schweren Baumaschinen. Anpassungen am Strassenkörper sind wahrscheinlich. Mit einem Asphaltbelag kann die regelmässige und grössere Staubeentwicklung minimiert werden. Die Anpassungen werden nach Fertigstellung wieder zurückgebaut. Die Wattbachstrasse wird wieder in den Ursprungszustand versetzt – der natürliche Kiesweg kommt also zurück.	X		
80095	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.	Die Wattbachstrasse wird nicht definitiv asphaltiert. Sie wird während der Bauzeit für die Zufahrt zum Installationsplatz stark frequentiert. Dies auch von schweren Baumaschinen. Anpassungen am Strassenkörper sind wahrscheinlich. Mit einem Asphaltbelag kann die regelmässige und grössere Staubeentwicklung minimiert werden. Die Anpassungen werden nach Fertigstellung wieder zurückgebaut. Die Wattbachstrasse wird wieder in den Ursprungszustand versetzt – der natürliche Kiesweg kommt also zurück.	X		
78065	zu 7.2: Fuss- und Veloführung St. Leonhardbrücke: an dieser innerstädtischen Lage ist eine getrennte Führung des Fuss- und Radverkehrs zu planen.	an dieser innerstädtischen Lage ist eine gemeinsame Führung des Fuss- und Radverkehrs nicht zulässig und daher getrennt zu planen	Im städtischen Gebiet sind die Platzverhältnisse begrenzt. Deshalb ist es nicht überall möglich, separate Spuren für den Fussverkehr, Velos sowie weitere Fahrzeuge zu führen. Die Mischverkehrsflächen werden in der weiteren Planung und Projektierung nochmals überprüft.	X		
78084	zu 8.11.1: Die Rampenneigung für den Fussverkehr mit 8% ist auf normgerechte 6% anzupassen	Entgegen der Beschreibung ist die Neigung nicht "knapp überschritten" sondern 30% über der Norm. Für Personen im Rollstuhl, gehbehinderte Personen und auch Eltern mit Kinderwagen sind solche Rampen je nach Konstitution kaum bis nicht zu überwinden. Bei einem Projekt dieser Grössenordnung dürfen keine solchen Einschränkungen gemacht werden.	Kenntnisnahme. Wird in der nächsten Projektierungsphase geprüft.	X		
78085	zu 8.13: Die gemeinsame Rad- und Fussverkehrsführung auf der St. Leonhardsbrücke ist zu trennen und auf normgerechte Breiten auszubauen.	Gemeinsame Führungen von Fuss- und Radverkehr sind innerstädtisch nicht mehr zulässig. Es sind mindestens 1.5 Meter für den Veloverkehr und mindestens 2 Meter für den Fussverkehr vorzusehen. Wenn die Brücke schon verbreitert wird wegen zusätzlicher MIV-Fahrsuren (trotz gemäss Modell abnehmendem Verkehr) müssen auch die Fuss- und Veloverbindungen normgerecht ausgebildet werden.	Im städtischen Gebiet sind die Platzverhältnisse begrenzt. Deshalb ist es nicht überall möglich, separate Spuren für den Fussverkehr, Velos sowie weitere Fahrzeuge zu führen. Die Mischverkehrsflächen werden in der weiteren Planung und Projektierung nochmals überprüft.	X		
77974	zu Pt. 3.3, Ziel Solidarisch und Sicher: dieses Ziel soll auch für die Anschluss- und Kreuzungsbereiche gelten und umgesetzt werden.	Hier wird einseitig auf die getrennten Abschnitte mit unterirdischer MIV-Führung Bezug genommen. Die Probleme entstehen aber an den Anschluss- und Kreuzungsbereichen, wo für den Fussverkehr deutlich längere Wege, gefährliche Verflechtungen mit dem Veloverkehr und teils noch unklare Anschlüsse entstehen.	Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs am Knoten St.Leonhard-Strasse ist Gegenstand weiterer Prüfungen. Das kantonale Tiefbauamt prüft, wie der zur Verfügung stehende Raum weiter verbessert werden kann.	X		

77970	Zufahrt Post Verteilzentrum klären, sichern, dass diese nicht über die Fuss- und Veloverbindung erfolgt.	Die Zufahrt zum Post Verteilzentrum scheint aufgrund des Berichtes unklar. Wir sehen die Gefahr, dass diese schlussendlich über die Fuss- und Veloverkehrsverbindung zum Güterbahnhofareal erfolgt und diese Verbindung damit massiv an Qualität einbüsst. Es ist unbedingt jetzt schon sicherzustellen, dass hier eine gute Lösung gefunden wird, wo nicht wieder der Fuss- und Veloverkehr einen Kompromiss eingehen müssen. Im Bereich Oberstrasse entstehen eh schon Verschlechterungen, insbesondere für den Fussverkehr, der wegen des Kreisels längere Wege erfährt.	Die Erschliessung des Post-Logistikzentrums wurde parallel zur Mitwirkung der Engpassbeseitigung geplant. Die dortige Veloverbindung wurde mit der Stadt St.Gallen koordiniert.		X	
80360	zur Genehmigung und Weiterplanung	Ich möchte dem Team des «Zubringer Güterbahnhof» für euren Beitrag zur kulturellen und sozialen Entwicklung in St.Gallen danken. Ihr schafft neue Räume für Begegnungen und stärkt damit den Gemeinschaftssinn in unserer Stadt. Die Idee den Verkehr unter den Boden zu verlagern, damit oberhalb neues Entstehend kann ist absolt nachvollziehbar und legitim.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.		X	
78819	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.	Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs am Knoten St.Leonhard-Strasse ist Gegenstand weiterer Prüfungen. Das kantonale Tiefbauamt prüft, wie der zur Verfügung stehende Raum weiter verbessert werden kann.	X		
79320	Zwischen dem Fuss- und Veloverkehr ist eine bauliche Trennung vorzusehen oder Velos sind nicht auf dem Trottoir zu führen.	Mischzonen für Fuss- und Veloverkehr werden von beiden Verkehrsarten schlecht bewertet und führen zu Konflikten zwischen Velofahrerinnen und Fussgängern. Dieser Mangel besteht bereits heute. Eine Markierung ist keine Trennung. Sie wird von beiden Verkehrsarten kaum beachtet.	Im städtischen Gebiet sind die Platzverhältnisse begrenzt. Deshalb ist es nicht überall möglich, separate Spuren für den Fussverkehr, Velos sowie weitere Fahrzeuge zu führen. Die Mischverkehrsflächen werden in der weiteren Planung und Projektierung nochmals überprüft.	X		
80143	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.	Im städtischen Gebiet sind die Platzverhältnisse begrenzt. Deshalb ist es nicht überall möglich, separate Spuren für den Fussverkehr, Velos sowie weitere Fahrzeuge zu führen. Die Mischverkehrsflächen werden in der weiteren Planung und Projektierung nochmals überprüft.	X		
80142	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.	Im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung wird ebenfalls eine Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP) erstellt. Darin werden auch ökologische Aufwertungen im Perimeter des Zubringer Güterbahnhof dargestellt. Die LBP nimmt Rücksicht auf die Ziele und Massnahmen der städtischen Biodiversitäts- und Baumstrategie und wird diese soweit möglich berücksichtigen. Eine Koordination mit der Stadtplanung und mit Stadtgrün wird erfolgen. Die LBP enthält ebenfalls mögliche Gestaltungen und Begrünungen im Zusammenhang mit den oberirdischen Bauteilen (Tagbautunnel, Stützmauern, usw.).	X		
78782	Zwischendeponien sind auf ein Minimum zu reduzieren.	Die gezeigten Zwischendeponien beanspruchen knappen Platz. So kann die Fläche des Installationsplatzes reduziert werden.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen. Die Projektteile Zubringer Güterbahnhof des ASTRA (Tunnel Feldli inkl. Kreisel) und der Region (Anschlüsse St.Leonhard-Strasse, Oberstrasse und Liebegg) werden sowohl planerisch als auch im Bauablauf koordiniert projektiert. Soweit möglich, werden sämtliche Synergien ausgeschöpft und alle Abläufe auf die beiden Projektteile abgestimmt. Als Ziel gilt die Minimierung sämtlicher Installations-, Zwischendeponieflächen und Transporte. In den nachfolgenden Projektphasen werden weitere Verbesserungen geprüft.	X		
79928	1. Auf den Güterbahnhofanschluss ist zu verzichten. 2. Es sind alle Bestandteile der Engpassbeseitigung gemeinsam zu beurteilen und in EINEM Mitwirkungsschritt gleichzeitig zu behandeln.	1. Der Anschluss ist nicht nötig, nicht menschen- und umweltverträglich, ein Rückschritt in veraltetes Verkehrsplanungsdenken und viel zu teuer. Die Interessensabwägung erscheint einseitig zu Gunsten des motorisierten Individualverkehrs vorgenommen zu sein (vor allem für schnelle Erreichbarkeit und Stauvermeidung). 2. Die gewählte Trennung ist im Sinne der Einheit der Materie nicht sachgemäss, da diese Trennung nur auf der Finanzierung resp. der Zuständigkeit basiert. Der Tunnel von der A1 bis zum Kreisel Güterbahnhof hat keine Auswirkung auf die beworbene Entlastung der Teufener Strasse, er stellt in sich selbst eine Sackgasse dar ohne die Aus- und Zufahrts-Rampen im GÜba und ohne Tunnel zur Liebegg.	Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosentunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschritt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschritt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt. Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.			X

76553	Auf den Anschluss Güterbahnhof mit Anschluss Liebegg ist zu verzichten.	Der Ausbau der Strassenkapazität entspricht einem Verkehrslösungsdenken des letzten Jahrhunderts: Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten, dies ist mehrfach bewiesen.	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen.</p> <p>80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p>			X
80236	<p>Das geplante neue Teilstück Zubringer Güterbahnhof – Liebeggtunnel ist als Einheit zu betrachten und zu beurteilen. Obwohl die Entlastung der Stadtquartiere St.Gallen-West als primäres Ziel in den Vordergrund gestellt wird, ist es offensichtlich, dass das Vorhaben bedeutende regionale Auswirkungen hat. Die neue Streckenführung ermöglicht die hindernisfreie Zufahrt aus dem Raum Teufen auf die A1. Die Attraktivität dieses neuen Teilstücks erweitert das Einzugsgebiet massiv. Das gesamte Appenzeller-Mittelland sowie Appenzell-Innerrhoden werden davon profitieren. Dies bedeutet, dass es sich hier faktisch um einen neuen «Zubringer Appenzellerland» handelt! Resultat: der A1 wird signifikant mehr Verkehr zugeführt. Das erwähnte Gebiet gewinnt deutlich an Attraktivität als Wohngebiet. Die Auswirkungen: steigende Bodenpreise, mehr Pendlerverkehr (arbeiten im Unterland, wohnen in AR/AI), mehr Tourismusverkehr). Somit wird es nur eine Frage der Zeit sein, bis auch diese neue Achse wieder an ihre Kapazitätsgrenze stösst. Weitere Folge: Verkehrsströme werden sich verlagern: statt über das stauanfällige Herisau fährt man/frau dereinst über den neuen Zubringer ins Appenzellerland – das wird dann das Motto sein!</p> <p>Zugegeben: die geäusserten Gedanken sind Hypothesen. Bei jeder Planung einer neuen Verbindung ist jedoch die Analyse der Auswirkungen ein nicht zu vernachlässigender Faktor. Da ich aus den mir zur Verfügung stehenden Informationen keine solchen Analysen der Auswirkungen entnehmen kann *), folgende Fragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> •wie wurden diese Auswirkungen im vorliegenden Fall analysiert? •welche Ergebnisse ergaben sich im Detail? <p>*)</p> <ul style="list-style-type: none"> •Es wird lediglich folgende Aussage gemacht: «Wir verbessern die Erreichbarkeit von Stadt und Region. Wirtschaft, Tourismus und Kultur profitieren.» •Im Erklärvideo wird folgende nebulöse Aussage gemacht: «Mit dem Zubringer Güterbahnhof wird die Kapazität der Autobahn erweitert.» 	gem. Text "Antrag"	Die genannten Überlegungen wurden mit den Verkehrsprognosen mittels Verkehrsmodell überprüft. Dabei ist die Attraktivitätssteigerung aufgrund der neuen Infrastruktur berücksichtigt.	X		

78366	Das Projekt ist sowohl in Bezug auf den Bau (Verwendung nachhaltiger Baumaterialien, Optimierung Transport) als auch auf den Betrieb in Bezug auf seine Auswirkung auf das Klima einzuschätzen und zu optimieren.	Die Klimaauswirkungen eines Bauprojekts in dieser Grössenordnung müssen mit einbezogen werden. Der Faktor Klima bzw. die CO2-Belastung muss zumindest mitbewertet werden, bei einer Variantenabklärung. Ohne eine Abschätzung der Klimaauswirkungen, kann das Bauprojekt weder optimiert, noch realistisch eingeschätzt werden.	<p>Bei Infrastrukturprojekten dieser Grössenordnung wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Dabei werden die entstehenden Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt untersucht und beurteilt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) festgehalten. Der Bericht enthält ein Pflichtenheft mit weiteren Massnahmen für die nächsten Projektphasen. Die Umweltverträglichkeit befindet sich in Erarbeitung und wird mit der Auflage abgeschlossen. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof untersteht aufgrund von Ziffer 11.2 des Anhangs der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) der Pflicht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Auskunft über die Umweltauswirkungen und die erforderlichen Massnahmen zum Schutz der Umwelt gibt der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB), der von einem auf diesem Gebiet anerkannten Ingenieurbüro erarbeitet wird. Der UVB wird vom Bundesamt für Umwelt (BAFU), dem Bundesamt für Kultur (BAK) sowie den kantonalen Fachstellen der Kantone St.Gallen (AFU, AREG, ANJF, AWE, Denkmalpflege) und Appenzell Ausserrhoden (ARW, AfU) beurteilt.</p> <p>Die bauzeitlichen Auswirkungen auf die Umwelt werden in der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) untersucht und beurteilt. Dabei werden auch Massnahmen und Auflagen zur Minimierung der Immissionen formuliert, die wiederum Eingang in die Projektierung finden (z. B. Anpassung Bauablauf, Formulierung von Einschränkungen für die Ausführung, Beschränkung von Transporten, Wahl von Transportrouten, allfällige Lärmschutzmassnahmen, usw.). Grundsätzlich gilt jedoch die Einhaltung der einschlägigen Gesetze und Normen (z. B. Baulärm-Richtlinie BAFU, Luftreinhaltung auf Baustellen, usw.). Für das Projekt Zubringer Güterbahnhof wird vom Tiefbauamt eine sachkundige Umweltbaubegleitung (UBB) eingesetzt. Diese überwacht die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zur Umwelt in der Bauphase.</p>	X		
78889	Das Projekt ist sowohl in Bezug auf den Bau (Verwendung nachhaltiger Baumaterialien, Optimierung Transport) als auch auf den Betrieb in Bezug auf seine Auswirkung auf das Klima einzuschätzen und zu optimieren.	Die Klimaauswirkungen eines Bauprojekts in dieser Grössenordnung sollten mit einbezogen werden. Der Faktor Klima muss zumindest mitbewertet werden, bei einer Variantenabklärung. Ohne eine Abschätzung der Klimaauswirkungen, kann das Bauprojekt weder optimiert, noch realistisch eingeschätzt werden.	<p>Bei Infrastrukturprojekten dieser Grössenordnung wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Dabei werden die entstehenden Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt untersucht und beurteilt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) festgehalten. Der Bericht enthält ein Pflichtenheft mit weiteren Massnahmen für die nächsten Projektphasen. Die Umweltverträglichkeit befindet sich in Erarbeitung und wird mit der Auflage abgeschlossen. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof untersteht aufgrund von Ziffer 11.2 des Anhangs der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) der Pflicht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Auskunft über die Umweltauswirkungen und die erforderlichen Massnahmen zum Schutz der Umwelt gibt der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB), der von einem auf diesem Gebiet anerkannten Ingenieurbüro erarbeitet wird. Der UVB wird vom Bundesamt für Umwelt (BAFU), dem Bundesamt für Kultur (BAK) sowie den kantonalen Fachstellen der Kantone St.Gallen (AFU, AREG, ANJF, AWE, Denkmalpflege) und Appenzell Ausserrhoden (ARW, AfU) beurteilt.</p> <p>Die bauzeitlichen Auswirkungen auf die Umwelt werden in der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) untersucht und beurteilt. Dabei werden auch Massnahmen und Auflagen zur Minimierung der Immissionen formuliert, die wiederum Eingang in die Projektierung finden (z. B. Anpassung Bauablauf, Formulierung von Einschränkungen für die Ausführung, Beschränkung von Transporten, Wahl von Transportrouten, allfällige Lärmschutzmassnahmen, usw.). Grundsätzlich gilt jedoch die Einhaltung der einschlägigen Gesetze und Normen (z. B. Baulärm-Richtlinie BAFU, Luftreinhaltung auf Baustellen, usw.). Für das Projekt Zubringer Güterbahnhof wird vom Tiefbauamt eine sachkundige Umweltbaubegleitung (UBB) eingesetzt. Diese überwacht die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zur Umwelt in der Bauphase.</p>	X		
80107	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.	Auch wenn die Teilsperre 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 bei Autobahnbauten im letzten Jahrhundert, trotzdem gilt es mit richtiger Planung und geeigneten Massnahmen Auswirkungen, welche zu einer künftigen Stadtrepaturen führen könnten, zu verhindern.	<p>Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ihr Anliegen wird wo möglich berücksichtigt.</p>	X		
80287	Die Projektteile "Anschluss Güterbahnhof" und entsprechend das "Tunnel Liebegg" lehnen wir mit Verweis auf die erhebliche Beeinträchtigung von Natur und Landschaft sowie des Ortsbildes dezidiert ab. Die gewünschte Verkehrsbelastung kann mit einem verbesserten Verkehrsmanagement wie ursprünglich vom ASTRA im Rahmen seines Schlussberichts 2012 vorgeschlagen, erreicht werden. 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 aufgegleist werden müsste.	s. beiliegende Stellungnahme	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen.</p> <p>80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p>			X

80074	So umsetzen wie vorgeschlagen.	Ich unterstütze das ganze Projekt und finde es absolut notwendig. Immer mehr Siedlungsbau verursacht auch Mehrverkehr im iV und öV. Um oberirdisch Platz zu schaffen, macht es absolut Sinn, unterirdische neue Verkehrswege zu schaffen.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.		X	
78895	Allgemein: Die Verbindung der Appenzellerbahnen in die Stadt St.Gallen darf nicht durch eine Verbesserung des Angebotes für den MIV konkurrenziert werden.	Der Ruckhalte Tunnel AB ist ein Vorzeigebispiel einer Verbesserung der Anbindung des Appenzellerlandes an die Stadt St.Gallen. Durch die Schaffung der zusätzlichen Kapazitäten mit dem Tunnel Liebegg für den MIV werden die Anreize in Form einer kürzeren Fahrtzeit und dem Vermeiden von Stau für das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr zunichte gemacht.	Um den künftigen Verkehr aufzufangen, braucht es alle Verkehrsmittel: Busse, Züge, Autos und Velos. Deshalb ist das Projekt Zubringer Güterbahnhof keine Konkurrenz zur Verbindung der Appenzeller Bahnen. Gerade der öffentliche Verkehr in den Zentren profitiert von einem ausgebauten Strassennetz, da auch Busse auf ein gut funktionierendes Strassennetz angewiesen sind.			X
76420	Bitte längerfristige Verkehrsprognosen angeben (z.B. bis 2100)	Verkehrsprognosen bis 2040 sind irrelevant für dieses Projekt, da dieses erst frühestens 2040 abgeschlossen sein wird. Das Bauwerk steht ab 2040 für ca. 100 Jahren. Wenn der Verkehr längerfristig abnimmt, braucht es dieses Bauwerk nicht.	Längerfristige Verkehrsprognosen sind nicht verfügbar. Bereits die gemachten Betrachtungen bis ins Jahr 2050 wurden durch den Bund in den Verkehrsperspektiven 2050 mittels Szenarien ermittelt. Bei einer weiteren Schätzung in die Zukunft werden die Prognosen zu unzuverlässig.			X
78370	Das Schaffen eines durchdachten Fuss- und Radverkehrsangebotes durch Neugestaltung auf der Teufenerstrasse wird sehr begrüsst und ist notwendig. Dies soll weiter ausgearbeitet werden und unabhängig vom Projekt Anschluss Güterbahnhof rasch umgesetzt werden..	Die heutige Situation heute ist unbefriedigend in Bezug auf Verkehrssicherheit für Fuss und Velo. Projekte für eine Neugestaltung mit mehr Bäumen, Grünflächen und Platz für Fuss- und Veloverkehr liegen bereits vor und sollen rasch realisiert werden. Da muss der Kanton im Interesse der Stadtbevölkerung und der zeitgemässen Strassenraumgestaltung Hand bieten auch wenn es sich um eine Kantonsstrasse handelt.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.		X	
79973	Der Anschluss des Post-Areals ist mit dem Projekt aufzuzeigen, sicherzustellen und zu finanzieren.	2.6.5 Laut Bericht ist die heutige Erschliessung des Post-Areals nicht mehr möglich. Diese Erschliessung des Areals Güterbahnhof beeinflusst zusätzlich die heutige Erschliessung des Logistikzentrums. Die gemäss Bericht vorhandenen "verschiedenen Varianten" können wegen der schwierigen räumlichen Verhältnisse einen erheblichen Einfluss auf die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr haben. Ein herauschieben dieser Frage ist inakzeptabel.	Für das Logistikzentrum wurden alternative Erschliessungsmöglichkeiten geprüft. Zusammen mit der Post, den SBB und der Stadt hat der Kanton die bestmögliche Lösung definiert. Die zukünftig geplante Erschliessung des Logistikzentrums stellt gegenüber der heutigen Situation keine Verschlechterung für den Fuss- und Veloverkehr dar. Dank der klaren Strukturierung des neuen Einfahrtsbereichs wird die Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende gegenüber der heute unklaren Situation sogar verbessert. Die Kapazität der künftigen Erschliessung sowie des Knotens Oberstrasse wurde ebenfalls untersucht und als genügend nachgewiesen. Auf die westlich liegende Bushaltestelle hat weder die Erschliessung des Logistikzentrums noch das Projekt Zubringer Güterbahnhof einen Einfluss. Da die genannte Bushaltestelle nicht Bestandteil des Projekts Zubringer Güterbahnhof ist, ist die Sicherstellung des Behindertengleichstellungsgesetzes in einem separaten Projekt durch die Stadt St.Gallen zu gewährleisten.		X	
79971	Die Auswirkungen auf Strassen mit erheblichem Mehrverkehr sind zu untersuchen, auch wenn sie ausserhalb des eigentlichen Projektperimeters liegen. Diese sind ebenfalls durch das Projekt tangiert.	2.2 Laut Aufgabenstellung gilt: "Alle bestehenden Verkehrsinfrastrukturanlagen (einschliesslich des Langsamverkehrs), Infrastrukturanlagen der Bahnen (SBB und AB) und Gewässer, welche durch das Projekt tangiert werden, sind Bestandteil des Projektumfangs. Im Rahmen der Projektbearbeitung sind die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer zu prüfen und in das Projekt aufzunehmen. Hierzu zählen insbesondere der motorisierte Individualverkehr, Ausnahmetransporte, der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr." Strassenbereiche mit erheblichen Verkehrszunahmen wurden nicht untersucht (z.B. Anschlussstrassen Lustmühle, Oberstrasse westlich des Knotens Oberstrasse, Strassen im Umfeld des Knotens St. Leonhard).	Bei Infrastrukturprojekten dieser Grössenordnung wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Dabei werden die entstehenden Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt untersucht und beurteilt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) festgehalten. Der Bericht enthält ein Pflichtenheft mit weiteren Massnahmen für die nächsten Projektphasen. Die Umweltverträglichkeit befindet sich in Erarbeitung und wird mit der Auflage abgeschlossen. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof untersteht aufgrund von Ziffer 11.2 des Anhangs der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) der Pflicht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Auskunft über die Umweltauswirkungen und die erforderlichen Massnahmen zum Schutz der Umwelt gibt der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB), der von einem auf diesem Gebiet anerkannten Ingenieurbüro erarbeitet wird. Der UVB wird vom Bundesamt für Umwelt (BAFU), dem Bundesamt für Kultur (BAK) sowie den kantonalen Fachstellen der Kantone St.Gallen (AFU, AREG, ANJF, AWE, Denkmalpflege) und Appenzell Ausserrhoden (ARW, AFU) beurteilt.		X	
78494	Die Projektziele (2.3) können durch den Bau der Teilsperre mit Anschluss Liebegg nicht erreicht werden. Deshalb ist auf das Projekt zu verzichten und andere, ökologisch verträglichere und kostengünstigere Massnahmen sind zu bevorzugen.	Projektziel 1: Entlastung des städtischen Verkehrsnetzes durch Reduktion des Durchgangsverkehrs: Auf Seite 39 wird ersichtlich, dass auch das städtische Verkehrsnetz deutlich mehrbelastet wird (Leonhards-Strasse, Rosenbergstrasse, Davidstrasse, Oberstrasse West). Projektziel 2: Reduktion von Lärmemissionen durch Verlagerung von Verkehr in den Untergrund: Das Projekt wird Mehrverkehr auf dem städtischen Verkehrsnetz auch auf der Oberfläche zur Folge haben und somit die Lärmbelastung auf den erwähnten Strassen zunehmen. Das Ziel der Reduktion kann durch andere Massnahmen (Temporeduktion, Verkehrsbeschränkung, ruhigere Fahrzeuge) erreicht werden. Projektziel 3: Behebung der Überlastung der Nationalstrasse im Raum St.Gallen Das Projekt gibt eine Mehrbelastung auf dem Sitterviadukt (siehe Seite 39, Abb.9). Im Schorentunnel (-3'000 Fahrzeuge) wird eine marginale Reduktion erreicht. Diese wird durch den Mehrverkehr (+10'000 Fahrzeuge) mehr als aufgehoben. Im Saldo resultiert eine Zunahme des Verkehrs auf der Nationalstrasse (siehe Seite 37/38 Tabelle 2) Projektziel 4: Verbesserung der Verkehrsqualität der bestehenden Anschlüsse durch einen zusätzlichen Halbanchluss. Eine Verbesserung des Anschlusses Kreuzbleiche in Richtung Zürich kann erreicht werden, da jedoch Richtung St. Margrethen eine Mehrbelastung entsteht und das gesamte Nationalstrassennetz mehrbelastet wird. Projektziel 5: Beschleunigung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs. Auf der Leonhardsbrücke wird mit dem Projekt stadteinwärts die Busspur wegfallen. Stadtauswärts wird keine eigene Busspur geschaffen. Auf der Oberstrasse wird der strassengebundene öffentliche Verkehr durch die Verkehrszunahme des MiV zusätzlich behindert. Projektziel 6: Verbesserung der Erreichbarkeit von Stadt und Region. Widerspruch zum Verkehrsreglement der Stadt St. Gallen, das vom Volk angenommen wurde. Eine Verbesserung der Erreichbarkeit muss durch andere Verkehrsträger als den MiV erreicht werden. Da die Erreichbarkeit überwiegend zu Stosszeiten gefährdet ist, sind Massnahmen zur zeitlichen Steuerung des MiV zweckmässiger und bedeutend kostengünstiger. Die Vergleiche der Verkehrsentwicklung mit DTV vernachlässigt diesen Aspekt völlig.	Die Erreichung der Projektziele wird über den gesamten Beurteilungspereimeter betrachtet, dabei werden positive wie negative Effekte zusammengeführt. In der Summe ergibt sich eine positive Wirkung in den entsprechenden Kriterien.			X

78931	Die Projektziele (2.3) können durch den Bau der Teilsperre mit Anschluss Liebegg nicht erreicht werden. Deshalb ist auf das Projekt zu verzichten und andere, ökologisch verträglichere und kostengünstigere Massnahmen sind zur Erreichung der Projektziele zu bevorzugen.	<p>Projektziel 1: Entlastung des städtischen Verkehrsnetzes durch Reduktion des Durchgangsverkehrs: Auf Seite 39 wird ersichtlich, dass auch das städtische Verkehrsnetz deutlich mehrbelastet wird (Leonhards-Strasse, Rosenbergstrasse, Davidstrasse, Oberstrasse West).</p> <p>Projektziel 2: Reduktion von Lärmemissionen durch Verlagerung von Verkehr in den Untergrund: Das Projekt wird Mehrverkehr auf dem städtischen Verkehrsnetz auch auf der Oberfläche zur Folge haben, und somit wird die Lärmbelastung auf den erwähnten Strassen zunehmen. Das Ziel der Lärmreduktion kann durch andere Massnahmen (Temporeduktion, Verkehrsbeschränkung, ruhigere Fahrzeuge) erreicht werden.</p> <p>Projektziel 3: Behebung der Überlastung der Nationalstrasse im Raum St. Gallen: Das Projekt ergibt eine Mehrbelastung auf dem Sitterviadukt (siehe Seite 39, Abb. 9). Im Schorentunnel (-3'000 Fahrzeuge) wird eine marginale Reduktion erreicht. Diese wird durch den Mehrverkehr (+10'000 Fahrzeuge) mehr als aufgehoben. Im Saldo resultiert eine Zunahme des Verkehrs auf der Nationalstrasse (siehe Seite 37/38 Tabelle 2).</p> <p>Projektziel 4: Verbesserung der Verkehrsqualität der bestehenden Anschlüsse durch einen zusätzlichen Halbanchluss. Eine Verbesserung des Anschlusses Kreuzbleiche in Richtung Zürich kann erreicht werden. Jedoch entsteht Richtung St. Margrethen eine Mehrbelastung und das gesamte Nationalstrassennetz wird mehrbelastet.</p> <p>Projektziel 5: Beschleunigung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs: Auf der Leonhardsbrücke wird mit dem Projekt stadteinwärts die Busspur wegfallen. Stadtauswärts wird keine eigene Busspur geschaffen. Auf der Oberstrasse wird der strassengebundene öffentliche Verkehr durch die Verkehrszunahme des MIV zusätzlich behindert.</p> <p>Projektziel 6: Verbesserung der Erreichbarkeit von Stadt und Region: Das Projekt verstösst gegen das geltende Verkehrsreglement der Stadt St. Gallen. Eine Verbesserung der Erreichbarkeit muss durch andere Verkehrsträger als den MIV erreicht werden. Da die Erreichbarkeit überwiegend zu Stosszeiten gefährdet ist, sind Massnahmen zur zeitlichen Steuerung des MIV zweckmässiger und bedeutend kostengünstiger. Die Vergleiche der Verkehrsentwicklung mit DTV vernachlässigt den zeitlichen Verlauf (Tageszeit, Wochentag) der Verkehrsbelastung völlig.</p>	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen.</p> <p>80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p>			X
76895	Die Projektziele (2.3), die aus Sicht der SP St.Gallen durchaus sinnvoll sind, können durch den Bau der Teilsperre mit Anschluss Liebegg nicht erreicht werden, deshalb ist auf das Projekt zu verzichten und andere Massnahmen sind zu bevorzugen.	<p>Projektziel 1: Entlastung des städtischen Verkehrsnetzes durch Reduktion des Durchgangsverkehrs: Auf Seite 39 (Abbildung 9) wird ersichtlich, dass auch das städtische Verkehrsnetz deutlich mehrbelastet wird (Leonhards-Strasse, Rosenbergstrasse, Davidstrasse, Oberstrasse West).</p> <p>Projektziel 2: Reduktion von Lärmemissionen durch Verlagerung von Verkehr in den Untergrund: Wie oben erwähnt, wird das Projekt Mehrverkehr auf dem städtischen Verkehrsnetz auch auf der Oberfläche zur Folge haben und somit die Lärmbelastung auf den erwähnten Strassen zunehmen. Das Ziel der Reduktion kann durch andere Massnahmen (Temporeduktion, Verkehrsbeschränkung) erreicht werden.</p> <p>Projektziel 3: Behebung der Überlastung der Nationalstrasse im Raum St. Gallen Das Projekt gibt eine Mehrbelastung auf dem Sitterviadukt (siehe Seite 39, Abb. 9). Im Schorentunnel (-3'000 Fahrzeuge) wird eine marginale Reduktion erreicht. Diese wird durch den Mehrverkehr (+10'000 Fahrzeuge) mehr als aufgehoben. Im Saldo resultiert eine Zunahme des Verkehrs auf der Nationalstrasse (siehe Seite 37/38 Tabelle 2)</p> <p>Projektziel 4: Verbesserung der Verkehrsqualität der bestehenden Anschlüsse durch einen zusätzlichen Halbanchluss. Eine Verbesserung des Anschlusses Kreuzbleiche in Richtung Zürich kann erreicht werden, da jedoch Richtung St. Margrethen eine Mehrbelastung entsteht und wie oben ausgeführt das gesamte Nationalstrassennetz mehrbelastet wird.</p> <p>Projektziel 5: Beschleunigung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs. Auf der Leonhardsbrücke wird mit dem Projekt stadteinwärts die Busspur wegfallen. Stadtauswärts wird keine eigene Busspur geschaffen. Auf der Oberstrasse wird der strassengebundene öffentliche Verkehr durch die Verkehrszunahme des MIV zusätzlich behindert.</p> <p>Projektziel 6: Verbesserung der Erreichbarkeit von Stadt und Region. Widerspruch zum Verkehrsreglement der Stadt St.Gallen, das vom Volk angenommen wurde. Eine Verbesserung der Erreichbarkeit muss durch andere Verkehrsträger als den MIV erreicht werden. Da die Erreichbarkeit überwiegend zu Stosszeiten gefährdet ist, sind Massnahmen zur zeitlichen Steuerung des MIV zweckmässiger und bedeutend kostengünstiger. Die Vergleiche der Verkehrsentwicklung mit DTV vernachlässigt diesen Aspekt.</p>	<p>Die Erreichung der Projektziele wird über den gesamten Beurteilungsperimeter betrachtet, dabei werden positive wie negative Effekte zusammengeführt. In der Summe ergibt sich eine positive Wirkung in den entsprechenden Kriterien.</p>			X

79934	Die Projektziele sind zu überarbeiten und zu verifizieren.	- "Lärmreduktion" ist schönfärberisch, alle Fahrzeuge müssen irgendwo wieder an die Oberfläche, es handelt sich nur um eine Verlagerung zu Lasten anderer Menschen - Reduktion Durchgangsverkehr betrifft nur die nach Zürich Fahrenden. Die nach Osten Fahrenden im Einzugsgebieten Teufener Strasse und Region verbleiben im innerstädtischen Netz. - Beschleunigung des strassengebundenen ÖV lässt sich zu grossen Teilen auch mit Tempo 30 erreichen - Verbesserung der Erreichbarkeit von Stadt und und der nicht sehr dicht bevölkerten Region im Süden der Stadt erscheint ausreichend	Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt. Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.			X
79968	Die Studie, welche die erwähnte Aussage begründet, ist zu veröffentlichen.	2.1.1 Es wird ausgeführt, dass laut einer Studie "trotz bedeutenden Ausbauten im öffentlichen Verkehr nur eine marginale Verlagerung und damit verbundene Entlastung des Verkehrs auf der Nationalstrasse N01 im Raum St. Gallen erreicht werden kann.". Folglich sein "zur Engpassbeseitigung der N01 ein Ausbau bzw. Neubau einer Strasseninfrastruktur unverzichtbar." Das ist eine der zentralen Begründungen für das ganze Projekt der Teilsperre. Diese Studie ist nicht veröffentlicht. Die dort getroffenen Annahmen sind nicht überprüfbar. So ist z.B. nicht bekannt, ob diese Studie nur das Gesamtpaket Dritte Röhre und Teilsperre beurteilt wird, oder die Teilsperre separat. Diese Unterlagen sind zu veröffentlichen.	Die genannten Untersuchungen wurden im Zusammenhang mit den Untersuchungen des Bundes zum STEP durchgeführt.			X
79972	Die Umsetzbarkeit von Tempo 30, die Umklassierung zur Gemeindestrasse und die Finanzierung der Umgestaltung sind mit dem Projekt sicherzustellen.	2.5.3 Der Bericht sagt "Trotz der hohen Entlastungswirkung des Projektes Zubringer Güterbahnhof mit dem Tunnel Liebegg (ZGB) bleibt der DTV auf der Teufener Strasse hoch." Mit der am 18.09.23 vom Kantonsrat verabschiedeten Motion "Kein Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen" soll Tempo 20 auf "verkehrsorientierten" Strassen grundsätzlich verboten werden. Damit lassen sich die versprochenen Tieftempozonen nicht mehr umsetzen. Weiter ist nicht gesichert, dass die Strasse zur Gemeindestrasse umklassiert ist. Ebenso ist die Finanzierung einer Umgestaltung nicht gesichert.	Tempo 30 würde zwar den Lärm reduzieren würde aber die grosse Anzahl an Fahrzeugen pro Tag trotzdem bestehen. Damit sich das Quartier Riethusli entwickeln kann, muss die Verkehrsmenge an der Teufenerstrasse reduziert werden. Das geht nur mit dem Zubringer. Die Teilstrassenpläne werden zusammen mit dem Vorprojekt ausgearbeitet. Diese geben Auskunft über die zukünftige Strassenklassierung nach Inbetriebnahme des Zubringers Güterbahnhof inkl. den Anschlüssen Oberstrasse, St.Leonhard-Strasse und Liebegg. Die Teilstrassenpläne werden koordiniert mit dem Projekt aufgelegt. Die Zuständigkeit für die Strasse wird mit der Auflage definiert. Eine Umklassierung liegt in der Hoheit des Kantonsrats.	X		
78371	Die Verbindung der Appenzellerbahnen (AB) in die Stadt St.Gallen darf nicht durch eine Verbesserung des Angebotes für den MIV konkurrenziert und torpediert werden.	Der Ruckhalde Tunnel der AB ist ein Vorzeigebeispiel einer Verbesserung der Anbindung des Appenzellerlandes an die Stadt St.Gallen. Durch die Schaffung der zusätzlichen Kapazitäten mit dem Tunnel Liebegg für den MIV würden die öV-Anreize (Viertelstundentakt, Anschlüsse an Fern- und Regionalverkehr, Durchmesserlinie der AB, ...) für das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr zunichte gemacht.	Um den künftigen Verkehr aufzufangen, braucht es alle Verkehrsmittel: Busse, Züge, Autos und Velos. Deshalb ist das Projekt Zubringer Güterbahnhof keine Konkurrenz zur Verbindung der Appenzeller Bahnen. Gerade der öffentliche Verkehr in den Zentren profitiert von einem ausgebauten Strassennetz, da auch Busse auf ein gut funktionierendes Strassennetz angewiesen sind.			X
80188	Die vorgelegten Zahlen und Prognosen sind widersprüchlich und teilweise nicht nachvollziehbar. Zudem zeigen Zahlen von TomTom-Move für den Ist-Zustand ein Verkehrsverhalten, das nicht mit diesen Zahlen übereinstimmt. 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 solche finanziellen Dimensionen erreicht, sollte es 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.	Das Verkehrsmodell für die Region St.Gallen wurde in den Jahren 2021 und 2022 überarbeitet und aktualisiert. Das vorliegende Verkehrsmodell weist den IST-Zustand 2017 sowie die beiden Prognosezustände 2040 und 2050 auf. Der IST-Zu-stand wurde auf das Jahr 2017 festgelegt, da zu diesem Zeitpunkt die letzten zuverlässigen grossflächigen Zählungen durchgeführt wurden welche von der Coronapandemie unbeeinflusst sind sowie der Grundlage des Nationalen Personenverkehrsmodells (NPVM2017) welches ebenfalls mit dem IST-Zustand 2017 arbeitet. Die Prognosezustände 2040 und 2050 wurden aufgrund der Grundlage des Nationalen Personenverkehrsmodells (NPVM 2017) gewählt. Das Verkehrsmodell entspricht dem aktuellen Stand der Erkenntnisse und die Grundlage des Nationalen Personenverkehrsmodells ist national anerkannt.			X
79969	Es ist darzustellen, wieviel Mehrverkehr durch das Projekt(Fahrzeugkilometer) generiert wird.	2.1.1 Es findet keine Beurteilung statt, wieviel Mehrverkehr in der Region (Fahrzeugkilometer) durch die Schaffung neuer Kapazitäten gesamthaft generiert wird (Vergleich Gesamtverkehr Prognose 2040 mit/ohne Teilsperre). Es werden nur Fahrtenzahlen an einzelnen Punkten betrachtet.	In den vorangegangenen Projektphasen wurde die Fahrleistung in der Zweckmässigkeitsbeurteilung der geprüften Varianten mitgeprüft. Es wird geprüft in welcher Form diese Untersuchungen in die Unterlagen einfließen können.	X		
76421	Es muss erwähnt werden, dass der Verkehr auf der St. Leonhardbrücke in den letzten Jahren abgenommen hat und auch bis 2040 ohne dieses Projekt abnehmen wird.	Die Realität und die Verkehrsmodelle (Tabelle 2) zeigen, dass der Verkehr auf der Brücke bis 2040 auch ohne Zubringer abnehmen wird. Die neusten Prognosen des ASTRA gehen von einer allgemeinen Verkehrsabnahme bis 2050 aus.	Die vom Antragsteller verlangten Verkehrsprognosen wurden bereits im Jahr 2023 veröffentlicht und sind immer noch öffentlich zugänglich.	X		

78368	<p>In Anbetracht der Prognosen wachsender Verkehrszahlen ist anzustreben, dass eine Verlagerung auf klima- und umweltfreundliche Verkehrsträger im Fokus steht.</p> <p>Anstelle des Ausbaus der Kapazitäten für den MIV, ist eine proaktive Steuerung und Beeinflussung des Modalsplits mit gezielten Angebotsverbesserungen für öV und Velo ist notwendig. Auf das vorliegende Projekt ist zu verzichten.</p>	<p>Die Lärm-, Klima- und Umweltauswirkungen des motorisierten Individualverkehrs sind ungeachtet der Antriebsart gravierend und mit Blick in die Zukunft (kommende Generationen) nicht zu verantworten. Die Reaktion auf die Prognosen muss die konsequente Förderung von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr sein.</p> <p>Die Erreichung der Projektziele ist, wenn überhaupt, nur kurzfristig machbar. Mittel- und langfristig werden die geschaffenen Kapazitäten genutzt. Es gilt der Grundsatz, dass mehr Strassen zu mehr Verkehr führen. Eine Reduktion der Lärmemissionen durch eine Verlagerung des Verkehrs in den Untergrund ist nicht absehbar. Es handelt sich um eine Schaffung zusätzlicher unterirdischer Kapazitäten, da nicht im Gegenzug oberirdische Kapazitäten reduziert werden. Ebenso ist eine Beschleunigung des strassengebundenen öV's zu bezweifeln. Im Gegenteil, da Kapazitäten reduziert werden (Wegfall Busspur St.Leonhardsbrücke).</p>	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen.</p> <p>80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p>	X		
7891	<p>Allgemein: In Anbetracht der Prognosen wachsender Verkehrszahlen ist es wünschenswert, dass eine Verlagerung auf klima- und umweltfreundliche Verkehrsträger im Fokus steht, anstatt der Ausbau der Kapazitäten für den MIV. Eine proaktive Steuerung und Beeinflussung des Modalsplits mit gezieltem Angebot ist notwendig. Auf dieses Projekt ist zu verzichten.</p>	<p>Die Klima- und Umweltauswirkungen des motorisierten Individualverkehrs sind ungeachtet der Antriebsart verherend und nicht tragbar. Die Reaktion auf die Prognosen muss die konsequente Förderung von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr sein.</p> <p>Die Erreichung der Projektziele ist, wenn überhaupt, nur kurzfristig machbar. Mittel- und langfristig werden die geschaffenen Kapazitäten genutzt. Es gilt der Grundsatz, dass mehr Strassen zu mehr Verkehr führen. Eine Reduktion der Lärmemissionen durch eine Verlagerung des Verkehrs in den Untergrund ist nicht absehbar. Es handelt sich um eine Schaffung zusätzlicher unterirdischer Kapazitäten, da nicht im Gegenzug oberirdische Kapazitäten reduziert werden. Ebenso ist eine Beschleunigung des strassengebundenen öV's zu bezweifeln. Im Gegenteil, da Kapazitäten reduziert werden (Wegfall Busspur St.Leonhardsbrücke).</p>	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen.</p> <p>80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p>	X		
79970	<p>Neue Randbedingungen (Klimadiskussion) und gesellschaftliche Veränderungen (z.B. Anteil Personen ohne Auto, Demografische Veränderungen) sind zu untersuchen..</p>	<p>2.1.1 Die ganze Planung basiert auf Ideen, die 15 Jahre alt sind. Neue Randbedingungen (Klimadiskussion) und gesellschaftliche Veränderungen (z.B. Anteil Personen ohne Auto, Demografische Veränderungen) sind dadurch nicht berücksichtigt.</p>	<p>Die vom Antragsteller gewünschte Betrachtung der gesellschaftlichen Veränderung ist durch den Bund in der Erarbeitung der Verkehrsperspektiven 2050 eingeflossen. Da diese Verkehrsperspektiven 2050 Grundlage für die Aktualisierung des Verkehrsmodells der Region St.Gallen waren ist dies im Projekt bereits mitbetrachtet.</p>	X		
76554	<p>S. 21, Fussnote 1 Es braucht neuere Studien zum Verlagerungspotential auf den ÖV von einer externen, neutralen Firma. Die Verkehrsgrundlagen sind als Anreiz zur Wahrnehmung einer Steuerungsaufgabe zu verstehen, anstatt einem Aufruf zur Befriedigung einer Nachfrage. Jegliche Kapazitätserhöhung für den MIV ist zu vermeiden.</p>	<p>Das Verlagerungspotential von der Strasse auf die Schiene ist nur deshalb so klein, weil auf der Teufenerstrasse immer noch gutes Durchkommen ist und die Pforte Liebegg noch nicht in Betrieb ist. Dort wo Kapazitäten geschaffen werden, werden sie auch genutzt werden. Das Wahrnehmen einer Steuerungsverantwortung bedarf einer grösseren städtebaulichen und raumplanerischen Perspektive der öffentlichen Hand. Der Strassenbau ist keine in sich isolierte Aufgabe. Bei Schaffung neuer Kapazitäten auf den Nationalstrassen, ist eine Reduktion der Kapazitäten auf den Quartierstrassen notwendig, um die formulierten Projektziele zu erreichen.</p>	<p>Der Bedarf und die Linienführung des Zubringers Güterbahnhof inklusive der Anschlüsse an die Stadt, wurden im Rahmen diverser Studien untersucht, ausgewiesen und bewertet. Dazu gehört auch die Prüfung von Alternativen wie zum Beispiel eine Verbesserung allein durch ein grossräumiges Verkehrsmanagement. Wichtig zu wissen: Bereits heute wird der Verkehr in der Stadt St.Gallen intelligent gesteuert und wo möglich werden Busse bevorzugt. Solche Massnahmen bringen aber auf lange Sicht nicht die notwendige Entlastung. Der geplante Pfortner in der Liebegg wird zwar einen wichtigen Beitrag zum Verkehrsmanagement leisten. Aber zusätzlich zum Verkehrsmanagement braucht es längerfristig bauliche Massnahmen wie zum Beispiel den Zubringer Güterbahnhof mit dem Tunnel Liebegg.</p> <p>Zum Pfortner Liebegg: Der geplante Pfortner Liebegg ist Teil des Verkehrsmanagements in der Stadt St.Gallen. Mit dem Pfortner wird der Stau – meist zu Stosszeiten – ausserhalb des Siedlungsgebiets gelegt. Der Kanton Appenzell Ausserrhoden hat das Projekt bereits aufgelegt. Über die Einsprachen wurde entschieden. Ein Entscheid wurde mit Beschwerde ans Obergericht weitergezogen. Das Urteil des Gerichts ist ausstehend.</p> <p>Zum Gesamtprojekt gehören zu realisierende flankierende Massnahmen wie zum Beispiel das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Teufener Strasse und Oberstrasse. Diese Massnahmen werden nach der Realisierung des Zubringers Güterbahnhof umgesetzt.</p>			X

76558	S. 24: Es braucht den Anschluss Güterbahnhof mit Anschluss Liebegg nicht.	Gegen die Dritte Autobahnröhre wehren wir uns nicht, da sie für die Sanierung der ersten beiden Tunnels gebraucht wird. Allerdings ist sie nach der Sanierung nur noch im Falle einer Störung zu gebrauchen, sozusagen als Ausweichtunnel. Die Kapazität würde damit nicht erhöht und das städtische Netz nicht zusätzlich belastet. Auch wäre eine gute Lösung im Falle eines Unfalls vorhanden und damit das städtische Strassennetz vor Umwegverkehr geschützt.	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p>			X
76559	S. 28: Die geplante Veloverbindung von Teufen nach St. Gallen soll möglichst schnell gebaut werden, ohne Zusammenhang mit der Teilsperre Liebegg.	Die neue Veloverbindung kann unabhängig von der Teilsperre realisiert werden und ist auch sehr wichtig.	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr wie auch der öV und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen haben die nationalen und kantonalen Parlamente das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei wurden ebenfalls die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p> <p>Der Veloweg zwischen Lustmühle und Riethüsli wird bereits seit längerem in einem separaten Projekt geplant und ist ebenso Bestandteil des Agglomerationsprogrammes der 4. Generation mit Umsetzungshorizont 2024 bis 2028. Im vorliegenden Projekt werden lediglich die Anpassungen im Zusammenhang mit dem Zubringer Güterbahnhof aufgezeigt.</p>		X	
77966	Veloinfrastruktur innerorts konsequent vom Fussverkehr trennen.	In den Visualisierungen der Teufenerstrasse ist bergwärts ein gemeinsam genutztes Trottoir vorgesehen. Solche Lösungen sind rechtlich nicht mehr zulässig. Anstatt zusätzlicher, heute nicht vorhandener Parkplätze, die einer Verkehrsreduktion entgegen wirken sollten wirklich gute, nach aktuellen Standard geplante Fuss- und Veloverkehrsanlagen gebaut werden. Sonst ziehen Fuss- und Veloverkehr keine Vorteile aus diesem Projekt und die Nachteile werden noch gewichtiger.	Im städtischen Gebiet sind die Platzverhältnisse begrenzt. Deshalb ist es nicht überall möglich, separate Spuren für den Fussverkehr, Velos sowie weitere Fahrzeuge zu führen. Die Mischverkehrsflächen werden in der weiteren Planung und Projektierung nochmals überprüft.	X		
78803	<p>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.»</p> <p>Ein entsprechendes Verkehrsmodell ist vor dem Bauteilscheid 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).</p>	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.	<p>Das Verkehrsmodell für die Region St.Gallen wurde in den Jahren 2021 und 2022 überarbeitet und aktualisiert. Das vorliegende Verkehrsmodell weist den IST-Zustand 2017 sowie die beiden Prognosezustände 2040 und 2050 auf. Der IST-Zustand wurde auf das Jahr 2017 festgelegt, da zu diesem Zeitpunkt die letzten zuverlässigen grossflächigen Zählungen durchgeführt wurden welche von der Coronapandemie unbeeinflusst sind sowie der Grundlage des Nationalen Personenverkehrsmodells (NPVM2017) welches ebenfalls mit dem IST-Zustand 2017 arbeitet. Die Prognosezustände 2040 und 2050 wurden aufgrund der Grundlage des Nationalen Personenverkehrsmodells (NPVM 2017) gewählt.</p> <p>Das Verkehrsmodell entspricht dem aktuellen Stand der Erkenntnisse und die Grundlage des Nationalen Personenverkehrsmodells ist national anerkannt.</p>	X		
78867	Zu Abschnitt 2.5.3 Langsamverkehr Teufener Strasse, Kanton AR / Stadt St. Gallen Eine direkte, sichere und attraktive Fuss- und Veloverkehrsverbindung mit guter Freiraumgestaltung von Teufen nach St.Gallen, welche auch die Anforderungen an eine regionale Velovorzugsroute erfüllt, soll möglichst rasch und unabhängig vom Bau des Liebeggtunnels realisiert werden.	<p>- Mit einer Eröffnung des Liebeggtunnels ist frühestens 2040 zu rechnen. Es ist nicht sinnvoll so lange zu warten mit einer Verbesserung für die Velofahrenden.</p> <p>- Der Autobahnanschluss Güterbahnhof wird bekämpft und könnte in einer Volksabstimmung abgelehnt werden. Erst recht braucht es dann eine Velovorzugsroute von Teufen nach St. Gallen.</p>	Das übergeordnete Fussgänger- und Velonetz stimmt der Kanton mit der Stadt und der Region ab. Falls sinnvoll, wird das übergeordnete Fussgänger- und Velonetz in der weiteren Projektphase aufgezeigt. Im aktuellen Projekt werden alle Fuss- und Veloverkehrsanlagen berücksichtigt, die durch das Bauprojekt tangiert werden – sei es im Endzustand oder während der Bauarbeiten. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof und die städtische Planung der Velovorzugsrouten (z.B. Veloroute Riethüsli-Innenstadt und Riethüsli-Lustmühle, Zylipasserelle als West-Ost-Verbindung und integralem Bestandteil der Testplanung für die Gebietsentwicklung Güterbahnhof, usw.) werden aufeinander abgestimmt. Im gesamten Projekt hat die Verkehrssicherheit höchste Priorität.	X		

80183	Zur Fussnote 1 Seite 21: Es braucht neuere Studien zum Verlagerungspotential auf den ÖV von einer externen, neutralen Unternehmung.	Die Aussage dieser Fussnote ist überholt. Das Verlagerungspotential von der Strasse auf die Schiene ist nur deshalb so klein, weil auf der Teufenerstrasse immer noch relativ gutes Durchkommen gewährt ist, und die Pfortneranlage Liebegg immer noch nicht realisiert ist. Die sofortige Neugestaltung der Teufenerstrasse, wie sie leider erst als flankierende Massnahme zum Tunnelbau vorgesehen ist, würde das Verlagerungspotential zusätzlich erhöhen.	Der Bedarf und die Linienführung des Zubringers Güterbahnhof inklusive der Anschlüsse an die Stadt, wurden im Rahmen diverser Studien untersucht, ausgewiesen und bewertet. Dazu gehört auch die Prüfung von Alternativen wie zum Beispiel eine Verbesserung allein durch ein grossräumiges Verkehrsmanagement. Wichtig zu wissen: Bereits heute wird der Verkehr in der Stadt St.Gallen intelligent gesteuert und wo möglich werden Busse bevorzugt. Solche Massnahmen bringen aber auf lange Sicht nicht die notwendige Entlastung. Der geplante Pfortner in der Liebegg wird zwar einen wichtigen Beitrag zum Verkehrsmanagement leisten. Aber zusätzlich zum Verkehrsmanagement braucht es längerfristig bauliche Massnahmen wie zum Beispiel den Zubringer Güterbahnhof mit dem Tunnel Liebegg. Zum Pfortner Liebegg: Der geplante Pfortner Liebegg ist Teil des Verkehrsmanagements in der Stadt St.Gallen. Mit dem Pfortner wird der Stau – meist zu Stosszeiten – ausserhalb des Siedlungsgebiets gelegt. Der Kanton Appenzell Ausserrhoden hat das Projekt bereits aufgelegt. Über die Einsprachen wurde entschieden. Ein Entscheid wurde mit Beschwerde ans Obergericht weitergezogen. Das Urteil des Gerichts ist ausstehend. Zum Gesamtprojekt gehören zu realisierende flankierende Massnahmen wie zum Beispiel das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Teufener Strasse und Oberstrasse. Diese Massnahmen werden nach der Realisierung des Zubringers Güterbahnhof umgesetzt.			X
79936	1. Die übergeordneten Planungsleitzielen sind sinngemäss, gesamthaft und themenübergreifend zu verfolgen. 2. Die Grundlagen sind mit dem aktuellen Stand des Richtplans der Stadt St.Gallen zu ergänzen.	1. / 2. Die Notwendigkeit des Anschlusses an die A1 im Hinblick auf die gesamtschweizerischen Leitzielen der Innenentwicklung erschliesst sich mir nicht. Mit dem Anschluss wird der Siedlungsausbau im Appenzellerland gefördert, dessen Erreichbarkeit komfortabler und schneller ausgestaltet. Die zunehmende Mobilität soll durch ÖV, FV und VV aufgenommen werden, mit der Tunnelösung wird aber die Bequemlichkeit der Teilnehmenden des MIV unterstützt. Mit einem umfassenden Mobilitätsmanagement, z.B. durch die Verbilligung von GA's, zeitliche Streckung des Verkehrsaufkommens etc. könnte ein Teil des MIV abgelöst werden. Die weiteren Massnahmen zur Reduktion von rush-hours und von Stausituationen in der Innenstadt sind bekannt. Die direkte Bebauung des Areals profitiert nicht vom Anschluss an die A1. Sie muss dadurch konzentriert und reduziert werden – auch wenn der angedachte Park über dem Kreisel attraktiv erscheint. Der Situationsplan der Testplanung zeigt, dass die Zu- und Wegfahrten sehr grossflächig ausfallenrichtige und darüber keine den heutigen Bedürfnissen entsprechende Bepflanzung zulassen. Der innerstädtische Knoten St.Leonhard-Strasse / Geltenwilenstrasse wird definitiv zur riesigen „Verkehrsmaschine“ und trennt das Areal vom übrigen Stadtzentrum ab. Dies ist für Fussgänger/innen sehr unattraktiv. Auch besteht ein Widerspruch zu den Prinzipien der Entsiegelung und der natürlichen Schwammstadt durch massive die Bebauung des Untergrunds, der dadurch immer weniger Wasser aufnehmen kann – und dies an einer topografischen Engstelle im Stadtkörper nahe der Wasserscheide. Schlussendlich laufen die meisten neuen, zusätzlichen Infrastrukturen für den MIV auf eine Unterstützung von individuellen Bequemlichkeiten hinaus, die wir uns als Gesellschaft finanziell und ökologisch nicht mehr leisten können.	Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergtunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt. Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.			X
76432	Das Oberziel Solidarisch und Sicher wird mit diesem Projekt nicht erreicht.	1. Auf der Teufenerstrasse bleibt das Verkehrsaufkommen hoch (siehe Kapitel 2.5.3) 2. Der Veloverkehr über die St. Leonhardbrücke wird mit der neuen, zusätzlichen Strassenquerung stark behindert.	Die Aussagen beziehen sich auf die Gesamtwirkung des Projekts und ist als solche zu verstehen. Es versteht sich dass an verschiedenen Netzelementen unterschiedliche Wirkungen entstehen. Allerdings wirkt sich das Gesamtprojekt deutlich positiv auf die Verkehrssicherheit aus.			X
78374	Der Text «Die übergeordnete Frage, ob ein Anschluss realisiert werden soll, war nicht Gegenstand der Testplanung.» soll folgendermassen angepasst werden: «Die übergeordnete Frage, ob ein Anschluss realisiert werden soll, wurde während der Mitwirkung zur Testplanung von mehreren Vertreter:innen wiederholt und kritisch gestellt.»	Obwohl dies nicht Gegenstand der Testplanung war, wird es der Vehemenz mit der diese Frage von mehreren Seiten gestellt wurde, nicht gerecht. Eine Entwicklung des Areals bedingt den Bau des Anschlusses keineswegs! Im Gegenteil: Die Entwicklung des Areals wird und würde durch diese Tunnelbauten für viele Jahre blockiert und in den Möglichkeiten für immer eingeschränkt.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.			X
79981	Die Auswirkungen auf den Verkehr in Teufen (und weiter) sind aufzuzeigen.	3.7.2 Die Auswirkungen auf das ausserstädtische Verkehrsaufkommens werden nicht berücksichtigt. Insbesondere die Verkehrszunahme um 46% / 5700 Fahrten von 12'500 auf 18'200 (DTV, verglichen zwischen Referenzzustand und Planzustand 2040) zwischen Lustmühle und dem Tunnelportal. Die Entlastungswirkung auf der Teufenerstrasse in St.Gallen wird also mit einer erheblichen Mehrbelastung in Teufen (und weiter?) erkauf.	Die genannten Auswirkungen sind im Projekt berücksichtigt und bekannt. In der weiteren Projektbearbeitung insbesondere in der Umweltverträglichkeitsprüfung wird dies vertiefter betrachtet.	X		
79979	Die Einflüsse auf das Gesamtverkehrsaufkommen und die Mehrbelastungen auf den Zubringern im Kanton Appenzell Ausserrhoden sind aufzuzeigen.	3.7 Zu den Verkehrsprognosen werden nur allgemeine Aussagen gemacht, es fehlen folgende Angaben: - Einfluss auf das Gesamtverkehrsaufkommen - Einfluss auf die Mehrbelastungen auf den Zubringern im Kanton Appenzell Ausserrhoden	Die genannten Auswirkungen sind im Projekt berücksichtigt und bekannt. In der weiteren Projektbearbeitung insbesondere in der Umweltverträglichkeitsprüfung wird dies vertiefter betrachtet.	X		
80116	Die Ergebnisse der Testplanung Güterbahnhof, insbesondere der Syntheseplan, 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 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.	Es gilt zu verhindern, dass nach Bauvollendung sich eine Realisierung der Ideen aus der Testplanung als unmöglich herausstellt. Für das ca. 10'000 m ² 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.	Bund, Kanton und Stadt haben das Projekt Zubringer Güterbahnhof mit grösstmöglicher Rücksichtnahme auf die angrenzenden Quartiere geplant. So wurde zum Beispiel für das Güterbahnhofareal eine Testplanung durchgeführt. Die Ergebnisse werden in der Planung des Projekts berücksichtigt. Ein Sounding Board, bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern von Verbänden, Politik und Quartiervereinen sowie betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern, wurde im Sinne einer Mitwirkung in die Testplanung involviert. Mit dem Projekt wird vor allem die Teufener Strasse massgeblich vom Autoverkehr entlastet. Das wertet die angrenzenden Quartiere auf. Weniger Stau und kürzere, grösstenteils unterirdische Fahrten wirken sich zudem positiv auf die Lärm- und Luftbelastung in der Stadt aus. Insgesamt schliesst das Projekt eine hochwertige Quartiersentwicklung nicht aus, sondern begünstigt diese. Im weiteren Projektverlauf werden Lärmschutzmassnahmen ausserhalb des Projektperimeters geprüft.	X		

79978	Die Planung ist mit qualitativ brauchbaren Grundlagen durchzuführen.	3.7 In der Botschaft und Entwürfe der Regierung vom 9. Mai 2023 über die Verkehrliche Entwicklung im Kanton St.Gallen 2024 bis 2028 (Kantonsratsbeschlüsse über das 7. öV-Programm und das 18. Strassenbauprogramm für die Jahre 2024 bis 2028) ist unter 3.2 festgehalten: "Das in verschiedenen Bereichen an die Grenzen der Leistungsfähigkeit stossende Verkehrssystem benötigt verkehrsmittelübergreifende Lösungsansätze, um sowohl die bestehenden Leistungsreserven als auch die geplanten zusätzlichen Kapazitäten möglichst effizient zu nutzen. 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." Die Grundlage für das vorliegende Projekt ist mit ungenügenden Datengrundlagen und Rechenmodellen erfolgt. Insbesondere die veränderungen des Modalsplits sind vermutlich ungenügend berücksichtigt.	Das Verkehrsmodell für die Region St.Gallen wurde in den Jahren 2021 und 2022 überarbeitet und aktualisiert. Das vorliegende Verkehrsmodell weist den IST-Zustand 2017 sowie die beiden Prognosezustände 2040 und 2050 auf. Der IST-Zu-stand wurde auf das Jahr 2017 festgelegt, da zu diesem Zeitpunkt die letzten zuverlässigen grossflächigen Zählungen durchgeführt wurden welche von der Coronapandemie unbeeinflusst sind sowie der Grundlage des Nationalen Personenverkehrsmodells (NPVM2017) welches ebenfalls mit dem IST-Zustand 2017 arbeitet. Die Prognosezustände 2040 und 2050 wurden aufgrund der Grundlage des Nationalen Personenverkehrsmodells (NPVM 2017) gewählt. Das Verkehrsmodell entspricht dem aktuellen Stand der Erkenntnisse und die Grundlage des Nationalen Personenverkehrsmodells ist national anerkannt.			X
79304	Die Seglernistplätze an Gebäuden sind vor Baubeginn zu ersetzen und sollen Teil des Ersatz- und Ausgleichskonzeptes sein.	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.	Ihr Anliegen wird wo möglich berücksichtigt. Detaillierungsgrad des Projekts ist bereits nicht so weit fortgeschritten. Dieses Anliegen wird berücksichtigt und für die nächste Projektphase aufgenommen.	X		
78792	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_basisp lan_f&blp=1&x=2745237.2&y=1253462.1332764&z=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.	Ihr Anliegen wird wo möglich berücksichtigt.	X		
80098	Die Seglernistplätze an Gebäuden sind vor Baubeginn zu ersetzen und sollen Teil des Ersatz- und Ausgleichskonzeptes sein. Siehe hier: https://map.stadt.sg.ch/stadtplan/ext/?lang=de&basemap=sg_basisp lan_f&blp=1&x=2745237.2&y=1253462.1332764&z=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.	Ihr Anliegen wird wo möglich berücksichtigt. Detaillierungsgrad des Projekts ist noch nicht so weit fortgeschritten. Dieses Anliegen wird berücksichtigt und für die nächste Projektphase aufgenommen.	X		
80097	Die Seglernistplätze an Gebäuden sind zu ersetzen und sollen Teil des Ersatz- und Ausgleichskonzeptes sein.	Einhaltung entsprechender Gesetze.	Ihr Anliegen wird wo möglich berücksichtigt. Detaillierungsgrad des Projekts ist noch nicht so weit fortgeschritten. Dieses Anliegen wird berücksichtigt und für die nächste Projektphase aufgenommen.	X		
78376	Die Verkehrsgrundlagen sind als Anreiz zur Wahrnehmung einer Steuerungsaufgabe zur Stadtentwicklung zu verstehen, anstatt einem Aufruf zur Befriedigung einer Nachfrage nach Strassenkapazität.	Dort wo Kapazitäten geschaffen werden, werden sie auch genutzt werden. Das Wahrnehmen einer Steuerungsverantwortung bedarf einer grösseren städtebaulichen und raumplanerischen Perspektive der öffentlichen Hand. Der Strassenbau ist keine in sich isolierte Aufgabe. Die Erhöhung von Strassenkapazitäten widerspricht den städtebaulichen Zielen (Verdichtung, effiziente Flächennutzung auch beim Verkehr, Lärmreduktion, Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Bäume und Grünflächen)	Mit dem Projekt Zubringer Güterbahnhof werden keine zusätzlichen Kapazitäten geschaffen, sondern der Durchgangsverkehr wird an den richtigen Ort verlagert, wo er sicher und verträglicher fließen kann. Allen Verkehrsteilnehmenden, die in und um die Stadt unterwegs sind und nicht nur der öffentliche Verkehr, sondern auch die Auto- und Velofahrenden sollen schneller an ihr Ziel gelangen. Auch für die Quartiere, die stark von Lärm, Abgasen und Staus belastet sind, wird der Verkehr verträglicher. Die Massnahmen sollen niemanden benachteiligen oder bevorteilen. Es geht um eine gesamtheitliche Steuerung, damit das gesamte Verkehrssystem in und um St.Gallen und in der Region bestmöglich funktionieren kann Das Projekt hilft dem ÖV auf der Strasse wie auch dem Langsamverkehr indem ein grosser Teil des Durchgangsverkehrs durch die Stadt unterirdisch abgewickelt wird, reduziert sich der MIV-Verkehr an der Oberfläche und verschafft so dem öffentlichen wie auch dem Langsamverkehr mehr Platz			X
79977	Diese Aussage ist zu belegen.	Im Schlussbericht des Beurteilungsgremiums vom 04. Juli 2022 zur Testplanung Areal Güterbahnhof wird festgehalten: "Aufgrund der Rahmenbedingungen der Testplanung wurde aber eine Variante, die entsprechend dem Mobilitätskonzept der Stadt den motorisierten Individual Verkehr (MIV) auf dem städtischen Strassennetz plafoniert hätte, nicht erwogen." Dieser Hinweis wird einer pauschalen Aussage, wonach die Auswirkungen unwesentlich seien, abgehakt.	Ziel der Testplanung war es, für das Areal die bestmögliche Überbauungslösung zu finden – unter Berücksichtigung des Anschlusses. Die Engpassbeseitigung St.Gallen ist integraler Bestandteil des Mobilitätskonzepts 2040 der Stadt St.Gallen.			X
79976	Diese Auswirkungen sind zu untersuchen, bevor ein solches Projekt aufgelegt wird.	3.6 Im Schlussbericht des Beurteilungsgremiums vom 04. Juli 2022 zur Testplanung Areal Güterbahnhof wird festgehalten: "Betroffen vom Knotenumbau für den Anschluss sind neun Buslinien, für welche die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) negativ beeinflusst wird. Damit verschieben sich durch die Ausbildung des Knotens St. Leonhard die Gewichte lokal zuungunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs, was den Zielen des Mobilitätskonzeptes 2040 zuwiderläuft."	Der Einfluss des Projekts auf den öffentlichen Verkehr kann nicht auf den Knoten St.Leonhard-Strasse reduziert werden. Dafür ist eine Betrachtung des Gesamtsystems notwendig. Sämtliche Busse, die über den Knoten St.Leonhard-Strasse verkehren, passieren ebenfalls den Knoten Kreuzbleiche. An der Kreuzbleiche kommt es heute in den Spitzenstunden regelmässig zu Verspätungen von über 3 Minuten. Ohne Engpassbeseitigung werden diese Verspätungen weiter zunehmen. Ist die Engpassbeseitigung umgesetzt, kommt es von der Kreuzbleiche bis zum Bahnhof zu keinen Verkehrsbehinderungen. Alle Knoten sind genügend dimensioniert, um die anfallenden Verkehrsmengen zu bewältigen. Zudem wird zwischen der Haltestelle Stahl und der Kreuzbleiche eine neue Busspur geschaffen. Eine Spur für den Autoverkehr wird dazu reduziert. Zudem bevorzugen alle Lichtsignalanlagen die Busse. Somit werden mit dem neuen Verkehrssystem sämtliche Behinderungen für den öffentlichen Verkehr zwischen Kreuzbleiche und Bahnhof behoben.	X		
79980	Diese Unterlagen sind zu veröffentlichen und unabhängig zu prüfen.	3.7.1 Das der Planung zu Grunde liegende "Verkehrsmodell ist Monomodal, das heisst es wird nur der MIV abgebildet". Veränderungen des Modal-Split sind nicht berücksichtigt. Das Wort "Modal-Split" taucht im technischen Bericht nicht auf. Unter 2.1.1 wird ausgeführt, dass "trotz bedeutenden Ausbauten im öffentlichen Verkehr nur eine marginale Verlagerung und damit verbundene Entlastung des Verkehrs auf der Nationalstrasse N01 im Raum St. Gallen erreicht werden kann.". Diese Studie ist über 10 Jahre alt und nicht veröffentlicht. Die dort getroffenen Annahmen sind nicht überprüfbar.	Die genannten Untersuchungen wurden im Zusammenhang mit den Untersuchungen des Bundes zum STEP durchgeführt.	X		

76440	Es braucht zwingend flankierende Massnahmen um den Mehrverkehr von 20% auf der Davidstrasse (Innenstadt) zu verhindern. Tempo 30 und Einbahnstrasse.	Die Davidstrasse ist für den Langsamverkehr eine wichtige Verkehrsachse in die Innenstadt (= Weiterführung des Fuss- und Velowegs durch das Güterbahnhofsareal).	Ein Projekt in der Grössenordnung des Zubringers Güterbahnhof hat Auswirkungen auf das weitere Strassennetz und die Siedlung. Deshalb werden neben dem Projekt weitere Massnahmen umgesetzt, sogenannte flankierende Massnahmen. Dazu gehören zum Beispiel die Betriebs- und Gestaltungskonzepte an Teufener- und Oberstrasse. Die flankierenden Massnahmen werden auf das Hauptprojekt abgestimmt. Die Planung erfolgt aber individuell in einem separaten Projekt. Deshalb finden sich keine detaillierten Plan- und Berichtsunterlagen zu den flankierenden Massnahmen in den vorliegenden Dokumenten. Zudem werden unabhängig vom vorliegenden Projekt diverse Massnahmen zugunsten von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr in der Region St.Gallen umgesetzt. Dies zum Beispiel über die Agglomerationsprogramme der Region St.Gallen-Bodensee. Der Kantonsrat St.Gallen hat im Rahmen des 18. Strassenbauprogramms 2024 bis 2028 (18.SBP) rund 111 Mio. Franken (grösste Position im 18. SBP) für Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehr sowie rund 36 Mio. Franken für Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr an Kantonsstrassen gesprochen.		X	
80192	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.	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 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 Verkehrsmodellprognosen wurden bereits im Jahr 2023 veröffentlicht, diese sind weiterhin öffentlich Verfügbar.	X		
79982	Es ist aufzuzeigen, wie der Verkehr bei Störungen im Tunnel umgeleitet wird und ob die versprochenen Umgestaltungsmassnahmen auf der Teufenerstrasse dadurch beeinflusst werden.	3.7.2 Durch die Verkehrszunahme um 46% / 5700 Fahrten von 12'500 auf 18'200 (DTV, verglichen zwischen Referenzzustand und Planzustand 2040) zwischen Lustmühle und dem Tunnelportal wird im Falle einer Sperrung des Tunnels (Pannen, Unfälle etc.) eine Belastung der Teufenerstrasse durch Umleitungsverkehr auftreten, die deutlich über der aktuellen Belastung liegt. Mit den bei den Projektvorstellungen vorgesehenen Rückbaumassnahmen sinkt die Streckenkapazität. Jede Sperrung des Tunnels führt zum Verkehrskollaps auf der Teufenerstrasse.	Störungen auf dem nationalen, kantonalen und städtischen Strassennetz beeinflussen sich gegenseitig. Im Projekt Zubringer Güterbahnhof wird die Betriebs- und Sicherheitsanlage zusammen mit dem ASTRA geplant. Damit ist gewährleistet, dass bei Störungen die Verkehrsflüsse koordiniert auf dem nationalen und kantonalen Strassennetz gesteuert werden können. Die Bewältigung der im Störfall anfallenden Verkehrsströme in der Stadt sind durch die Wahl der Strassengeometrie bei der Planung der Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) gewährleistet (Netzredundanz für Unterhalt und Störfall).		X	
80193	Es ist 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 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. 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 werden. 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.	Das Verkehrsmodell für die Region St.Gallen wurde in den Jahren 2021 und 2022 überarbeitet und aktualisiert. Das vorliegende Verkehrsmodell weist den IST-Zustand 2017 sowie die beiden Prognosezustände 2040 und 2050 auf. Der IST-Zu-stand wurde auf das Jahr 2017 festgelegt, da zu diesem Zeitpunkt die letzten zuverlässigen grossflächigen Zählungen durchgeführt wurden welche von der Coronapandemie unbeeinflusst sind sowie der Grundlage des Nationalen Personenverkehrsmodells (NPVM2017) welches ebenfalls mit dem IST-Zustand 2017 arbeitet. Die Prognosezustände 2040 und 2050 wurden aufgrund der Grundlage des Nationalen Personenverkehrsmodells (NPVM 2017) gewählt. Das Verkehrsmodell entspricht dem aktuellen Stand der Erkenntnisse und die Grundlage des Nationalen Personenverkehrsmodells ist national anerkannt.	X		
79975	Es ist eine Abwägung vorzunehmen zwischen der auf gewissen Abschnitten eintretenden Entlastungswirkung und der an anderen Orten auftretenden Mehrbelastung.	3.3 Die Aussage "Die im Kapitel Ökologisch geforderte Reduktion der verkehrsbedingten Belastung der Bevölkerung wird durch die Verlagerung des Verkehrs in die unterirdischen Infrastrukturen erreicht." ist nicht korrekt. Es wurde keine Abwägung vorgenommen zwischen der auf gewissen Abschnitten eintretenden Entlastungswirkung und der an anderen Orten auftretenden Mehrbelastung. Die grossräumige Mehrbelastung durch die zunehmende Verkehrsmenge (gegenüber dem Referenzzustand). Am Infoanlass vom 16.11.2023 wurde ausgesagt, die Mobilität der Zukunft sei "um Grössenordnungen verträglicher und sicherer als heute".	Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergertunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt. Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.		X	

79974	Es ist eine volkswirtschaftliche Bewertung vorzunehmen.	3.3 Die Aussage "Das Projekt stellt die im Kapitel Erreichbar erwähnte Erreichbarkeit innerhalb des Kantons und insbesondere innerhalb des urbanen Verdichtungsraum in der Region St.Gallen sicher." suggeriert, die Erreichbarkeit sei ohne dieses Projekt nicht sichergestellt. Diese Aussage ist nicht mit Fakten belegt. Die Staustunden und die Kosten zu deren Vermeidung sind gegeneinander abzuwägen. Eine unter allen Umständen engpassfreie Erreichbarkeit sicherzustellen bedeutet eine Auslegung der Verkehrsnetze auf Spitzenbelastungen. Das ist volkswirtschaftlich nicht sinnvoll. Die wirtschaftlich stärksten Regionen des Landes sind diejenigen mit den meisten Staustunden.	Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt. Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.		X	
79561	Es ist fundiert auszuführen, wie es zu einer solchen Zunahme vom Planungszustand gegenüber dem Referenzzustand (Verkehrsmenge) auf der Teufenerstrasse Lustmühle kommt. Auch die weiteren markanten Zunahmen auf den von den Projekten direkt betroffenen Strassenabschnitten sind zu erläutern.	Dieser massive Anstieg ist eine direkte Folge der Schaffung des Angebotsausbaus. Dieser Verkehr wird demnach durch das Projekt erzeugt und widerspricht wesentlichen Absichten der heutigen Verkehrsplanung, sowie der klimapolitischen Ziele und der Umweltgesetzgebung. Diese Diskrepanz zur Gesetzgebung ist zu begründen.	Die genannten Auswirkungen sind im Projekt berücksichtigt und bekannt. In der weiteren Projektbearbeitung insbesondere in der Umweltverträglichkeitsprüfung wird dies vertiefter betrachtet.	X		
80096	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 (https://www.stadt.sg.ch/home/raum-umwelt/stadtplanung/richtplanung/_jcr_content/Par/downloadlist_copy/DownloadListPar/download_1.ocFile/Landschaft.pdf)	Bei Infrastrukturprojekten dieser Grössenordnung wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Dabei werden die entstehenden Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt untersucht und beurteilt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) festgehalten. Der Bericht enthält ein Pflichtenheft mit weiteren Massnahmen für die nächsten Projektphasen. Die Umweltverträglichkeit befindet sich in Erarbeitung und wird mit der Auflage abgeschlossen. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof untersteht aufgrund von Ziffer 11.2 des Anhangs der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) der Pflicht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Auskunft über die Umweltauswirkungen und die erforderlichen Massnahmen zum Schutz der Umwelt gibt der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB), der von einem auf diesem Gebiet anerkannten Ingenieurbüro erarbeitet wird. Der UVB wird vom Bundesamt für Umwelt (BAFU), dem Bundesamt für Kultur (BAK) sowie den kantonalen Fachstellen der Kantone St.Gallen (AFU, AREG, ANJF, AWE, Denkmalpflege) und Appenzell Ausserrhoden (ARW, AfU) beurteilt.	X		
79149	Klärung / Daten: Mit welchem Ursprung verändert sich der Verkehr aus dem Raum Appenzellerland so stark verändert (Zunahme Verkehr aus AI, Hundwil / Stein, Reduktion bzw. Verlagerung Verkehr Einfallachse Speicher / Trogen) und wo der Kanton AR in seiner Infrastrukturentwicklung Anpassungen vornehmen müsste.	Die in den Modellen unterlegten Entwicklungen der Verkehrsströme im Sinne von Referenz- und Planwerten sind mit wenigen Ausnahmen für uns nachvollziehbar und müssen in etwa so erwartet werden. Aus Sicht des Kantons Appenzell Ausserrhoden fällt die grosse erwartete Verkehrszunahme via Teufen - Lustmühle - Liebegg auf (plus von fast 50 %) auf.	Die genannten Auswirkungen sind im Projekt berücksichtigt und bekannt. In der weiteren Projektbearbeitung insbesondere in der Umweltverträglichkeitsprüfung wird dies vertiefter betrachtet.	X		
76560	S. 31: Das Mobilitätskonzept der Stadt St. Gallen ist zu überarbeiten, ohne Anschluss Güterbahnhof mit Teilsperre Liebegg.	Unterdessen hat das Parlament der Stadt St. Gallen den Anschluss Güterbahnhof mit Teilsperre Liebegg aus dem Richtplan gestrichen.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.			X
80191	Das Mobilitätskonzept der Stadt St. Gallen ist zu überarbeiten, ohne Anschluss Güterbahnhof und Tunnel Liebegg.	Das Parlament der Stadt St. Gallen hat den Anschluss Güterbahnhof mit Tunnel Liebegg aus dem Richtplan gestrichen.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.			X
76567	S. 38 Die Verkehrszu- und Verkehrsabnahme ist gegenüber den heutigen Wert anzugeben und nicht mit dem erwarteten Wert in der Zukunft.	So täuscht die Verkehrsreduktion auf der Teufenerstrasse von -9400 (-73%). Gegenüber heute sind es rund 1000 Fahrzeuge weniger also nur -8400, sofern diese Zahlen stimmen, sie erscheinen uns wenig plausibel, denn der MIV sucht sich jeweils den einfachsten Weg und wenn es auf der Teufenerstrasse mehr Platz hat, wird halt dieser Weg gewählt, obwohl dies nicht so vorgesehen wäre.	Die gemachten Betrachtungen sind fachlich korrekt, die gewünschten Änderungen würden im Gegenteil eine Verschlechterung der Lesbarkeit der Resultate bewirken.			X
80199	S. 38: Die Verkehrszu- und Verkehrsabnahme ist gegenüber den heutigen Werten anzugeben und nicht mit den erwarteten Werten in der Zukunft.	So täuscht die Verkehrsreduktion auf der Teufenerstrasse von minus 9400 (-73%). Gegenüber heute sind es rund 1000 Fahrzeuge weniger, also nur minus 8400.	Die gemachten Betrachtungen sind fachlich korrekt, die gewünschten Änderungen würden im Gegenteil eine Verschlechterung der Lesbarkeit der Resultate bewirken.			X
80194	S.35: Das nationale Prognosemodell als Grundlage für die Verkehrsentwicklung ist durch Verkehrszählungen in der Stadt St. Gallen zu ergänzen.	Die Durchschnittszahlen des nationalen Prognosemodells sind viel zu ungenau. In der Stadt St. Gallen konnte in den letzten Jahren eine Stagnation des Verkehrsaufkommens auf der Teufenerstrasse festgestellt werden, sodass die angenommenen Wachstumszahlen des genannten Modells unzuverlässig und viel zu hoch sind.	Das Verkehrsmodell für die Region St.Gallen wurde in den Jahren 2021 und 2022 überarbeitet und aktualisiert. Das vorliegende Verkehrsmodell weist den IST-Zustand 2017 sowie die beiden Prognosezustände 2040 und 2050 auf. Der IST-Zu-stand wurde auf das Jahr 2017 festgelegt, da zu diesem Zeitpunkt die letzten zuverlässigen grossflächigen Zählungen durchgeführt wurden welche von der Coronapandemie unbeeinflusst sind sowie der Grundlage des Nationalen Personenverkehrsmodells (NPVM2017) welches ebenfalls mit dem IST-Zustand 2017 arbeitet. Die Prognosezustände 2040 und 2050 wurden aufgrund der Grundlage des Nationalen Personenverkehrsmodells (NPVM 2017) gewählt. Das Verkehrsmodell entspricht dem aktuellen Stand der Erkenntnisse und die Grundlage des Nationalen Personenverkehrsmodells ist national anerkannt.			X
76565	S.35: Das nationale Prognosemodell als Grundlage für die Verkehrsentwicklung ist durch Verkehrszählungen in der Stadt St. Gallen zu ergänzen.	Die Durchschnittszahlen des nationalen Prognosemodells sind viel zu ungenau. In der Stadt St. Gallen konnte in den letzten Jahren eine Stagnation des Verkehrs auf der Teufenerstrasse festgestellt werden, sodass die angenommenen Wachstumszahlen des genannten Modells unzuverlässig und viel zu hoch sind.	Das Verkehrsmodell für die Region St.Gallen wurde in den Jahren 2021 und 2022 überarbeitet und aktualisiert. Das vorliegende Verkehrsmodell weist den IST-Zustand 2017 sowie die beiden Prognosezustände 2040 und 2050 auf. Der IST-Zu-stand wurde auf das Jahr 2017 festgelegt, da zu diesem Zeitpunkt die letzten zuverlässigen grossflächigen Zählungen durchgeführt wurden welche von der Coronapandemie unbeeinflusst sind sowie der Grundlage des Nationalen Personenverkehrsmodells (NPVM2017) welches ebenfalls mit dem IST-Zustand 2017 arbeitet. Die Prognosezustände 2040 und 2050 wurden aufgrund der Grundlage des Nationalen Personenverkehrsmodells (NPVM 2017) gewählt. Das Verkehrsmodell entspricht dem aktuellen Stand der Erkenntnisse und die Grundlage des Nationalen Personenverkehrsmodells ist national anerkannt.			X

79960	S.37 - Verkehrsanalyse: Wenn man den DTV im Rosenbergtunnel isoliert betrachtet, stellt man fest, dass mit 6 bis 9 Prozent mehr Verkehr gerechnet wird, wenn der Zubringer Güterbahnhof (= Planzustand) gebaut wird. Ist somit die Schlussfolgerung richtig, dass durch den Zubringer deutlich mehr Verkehr angezogen wird? Oder lässt sich diese Differenz anders erklären?	Vielen Dank für die Beantwortung der Frage	Interpretationen aufgrund einzelner lokaler Werte sind irreführend. Das Gesamtprojekt Engpassbeseitigung St.Gallen behebt den Engpass auf der A1 und kann dadurch heute aufgrund der Verkehrsüberlastung ausweichenden Verkehr zurück auf die Stammstrecke verlagern. Zum Teil werden auch Fahrten welche bisher über das städtische Netz abgewickelt wurden neu über die Nationalstrasse abgewickelt werden.	X		
80020	S.38 - Verkehrsanalyse: Die St.Leonhardbrücke hat im Ist-Zustand einen DTV von 23'600. Im Referenzzustand würde sich dieser reduzieren auf 22'800 und im Planzustand weiter reduzieren auf 19'200. Gemäss diesen Zahlen haben wir in jedem Fall eine Reduktion des DTV im Bereich der St.Leonhardbrücke. Wieso muss diese dann auf sechs Spuren verbreitert werden und die Kapazitäten für den Autoverkehr ausgebaut werden?	Vielen Dank für die Beantwortung der Frage	Die Verbreiterung der St.Leonhardbrücke ist aufgrund der Erweiterung des Knotens St.Leonhard-Strasse / Geltenwilenstrasse auf einen 4-armigen-Knoten notwendig um den anfallenden Verkehr Verarbeiten zu können.			X
80339	Verkehrsmodell im Bereich Altstadt	Um die Altstadt herum wird mit einem deutlich tieferen Verkehrsaufkommen gerechnet. Wie kommt die Entlastung des Tunnels für den Verkehr rund um die Altstadt zustande? Auch wenn durch den neuen Autobahnanschluss die Kreuzung bei der Kreuzbleiche entlastet wird. Alle Fahrzeuge welche von Westen Richtung Osten wollen müssen weiterhin den Autobahnanschluss Kreuzbleiche nutzen. Ich bin kein Verkehrsexperte und sehe die Komplexität eines Verkehrsmodells durchaus. Ich kann mir dennoch nicht vorstellen, dass wegen dem zusätzlichen halben Autobahnanschluss in Richtung Zürich Fahrzeuge vermehrt die Autobahn benutzen, um so das Stadtzentrum zu entlasten. Insbesondere weil für den Verkehr Richtung Osten keine zusätzlichen Strassen gebaut werden.	Wurde im Verkehrsmodell berücksichtigt.		X	
75642	Verkehrsmodell verfeinern	Das Verkehrsmodell zählt Fahrzeuge pro Tag. Je präziser das Verkehrsmodell erstellt wird, desto genauer lassen sich Schlüsse daraus ziehen. Bei der St. Leonhardbrücke interessiert beispielsweise, wie viele Personen zu Fuss, mit dem Fahrrad, mit dem Bus oder mit dem Auto die Brücke queren. Weiter interessiert die Uhrzeit. Wann gibt es Peaks, wie ist die Auslastung der Strassen über den Tag verteilt? Im aktuellen Verkehrsmodells kann nicht nachvollzogen werden, ob die Teilsperre notwendig ist oder nicht.	Das Verkehrsmodell für die Region St.Gallen wurde in den Jahren 2021 und 2022 überarbeitet und aktualisiert. Das vorliegende Verkehrsmodell weist den IST-Zustand 2017 sowie die beiden Prognosezustände 2040 und 2050 auf. Der IST-Zu-stand wurde auf das Jahr 2017 festgelegt, da zu diesem Zeitpunkt die letzten zuverlässigen grossflächigen Zählungen durchgeführt wurden welche von der Coronapandemie unbeeinflusst sind sowie der Grundlage des Nationalen Personenverkehrsmodells (NPVM2017) welches ebenfalls mit dem IST-Zustand 2017 arbeitet. Die Prognosezustände 2040 und 2050 wurden aufgrund der Grundlage des Nationalen Personenverkehrsmodells (NPVM 2017) gewählt. Das Verkehrsmodell entspricht dem aktuellen Stand der Erkenntnisse und die Grundlage des Nationalen Personenverkehrsmodells ist national anerkannt.			X
78806	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.	Verkehrsmodelle bilden die Stadt nicht Gebäude für Gebäude ab. Die Bebauung und damit einhergehende Informationen, wie Anzahl arbeitende oder wohnende Personen, aber auch Parkierungsanlagen werden in Zonen zusammengefasst. Dies unter anderem aus Datenschutzgründen, um Rückschlüsse auf Einzelpersonen zu verunmöglichen. Der angesprochene Sprung in den dargestellten Verkehrszahlen ist in den am Schnittpunkt angebundenen Zonenanbindungen begründet.	X		
79305	Vor einem Entscheid zur Ausführung des Projekts ist aufzuzeigen, wie mit flankierenden Massnahmen induzierter Mehrverkehr für das Stadtzentrum verhindert wird.	Wie das Verkehrsmodell zeigt, wird der Verkehr 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.	Ein Projekt in der Grössenordnung des Zubringers Güterbahnhof hat Auswirkungen auf das weitere Strassennetz und die Siedlung. Deshalb werden neben dem Projekt weitere Massnahmen umgesetzt, sogenannte flankierende Massnahmen. Dazu gehören zum Beispiel die Betriebs- und Gestaltungskonzepte an Teufener- und Oberstrasse. Die flankierenden Massnahmen werden auf das Hauptprojekt abgestimmt. Die Planung erfolgt aber individuell in einem separaten Projekt. Deshalb finden sich keine detaillierten Plan- und Berichtsunterlagen zu den flankierenden Massnahmen in den vorliegenden Dokumenten. Zudem werden unabhängig vom vorliegenden Projekt diverse Massnahmen zugunsten von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr in der Region St.Gallen umgesetzt. Dies zum Beispiel über die Agglomerationsprogramme der Region St.Gallen-Bodensee. Der Kantonsrat St.Gallen hat im Rahmen des 18. Strassenbauprogramms 2024 bis 2028 (18.SBP) rund 111 Mio. Franken (grösste Position im 18. SBP) für Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehr sowie rund 36 Mio. Franken für Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr an Kantonsstrassen gesprochen.	X		
78805	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.	Ein Projekt in der Grössenordnung des Zubringers Güterbahnhof hat Auswirkungen auf das weitere Strassennetz und die Siedlung. Deshalb werden neben dem Projekt weitere Massnahmen umgesetzt, sogenannte flankierende Massnahmen. Dazu gehören zum Beispiel die Betriebs- und Gestaltungskonzepte an Teufener- und Oberstrasse. Die flankierenden Massnahmen werden auf das Hauptprojekt abgestimmt. Die Planung erfolgt aber individuell in einem separaten Projekt. Deshalb finden sich keine detaillierten Plan- und Berichtsunterlagen zu den flankierenden Massnahmen in den vorliegenden Dokumenten. Zudem werden unabhängig vom vorliegenden Projekt diverse Massnahmen zugunsten von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr in der Region St.Gallen umgesetzt. Dies zum Beispiel über die Agglomerationsprogramme der Region St.Gallen-Bodensee. Der Kantonsrat St.Gallen hat im Rahmen des 18. Strassenbauprogramms 2024 bis 2028 (18.SBP) rund 111 Mio. Franken (grösste Position im 18. SBP) für Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehr sowie rund 36 Mio. Franken für Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr an Kantonsstrassen gesprochen.	X		

80745	Weitere Varianten Verkehrsmodell prüfen	<p>Bis im Jahr 2040 sollte der von Stadt und Kanton St. Gallen gewünschte Viertelstundentakt bei der S-Bahn eingeführt sein. Schlankere Anschlüsse auf die Appenzeller-Bahnen motivieren Pendler zum Umsteigen auf die Bahn. Wie wirkt sich dies auf das Verkehrsmodell aus?</p> <p>Der Bundesrat möchte weiter eine Neubaustrecke zwischen Winterthur und St. Gallen bauen. Pendler aus Zürich Richtung Appenzellerland könnten diese nutzen. Wie würde sich dies auf das Verkehrsmodell auswirken?</p> <p>Seit der Corona Pandemie ist Home-Office in aller Munde. Würde der Kanton St. Gallen dies aktiv fördern, beispielsweise finanziell, führt dies zu weniger Pendlerverkehr. Wie wären die Auswirkungen mit dieser Massnahme?</p>	Der Bedarf und die Linienführung des Zubringers Güterbahnhof inklusive der Anschlüsse an die Stadt, wurden im Rahmen diverser Studien untersucht, ausgewiesen und bewertet. Dazu gehört auch die Prüfung von Alternativen wie zum Beispiel eine Verbesserung allein durch ein grossräumiges Verkehrsmanagement. Wichtig zu wissen: Bereits heute wird der Verkehr in der Stadt St.Gallen intelligent gesteuert und wo möglich werden Busse bevorzugt. Solche Massnahmen bringen aber auf lange Sicht nicht die notwendige Entlastung. Der geplante Pfortner in der Liebegg wird zwar einen wichtigen Beitrag zum Verkehrsmanagement leisten. Aber zusätzlich zum Verkehrsmanagement braucht es längerfristig bauliche Massnahmen wie zum Beispiel den Zubringer Güterbahnhof mit dem Tunnel Liebegg. Zum Pfortner Liebegg: Der geplante Pfortner Liebegg ist Teil des Verkehrsmanagements in der Stadt St.Gallen. Mit dem Pfortner wird der Stau – meist zu Stosszeiten – ausserhalb des Siedlungsgebiets gelegt. Der Kanton Appenzell Ausserrhoden hat das Projekt bereits aufgelegt. Über die Einsprachen wurde entschieden. Ein Entscheid wurde mit Beschwerde ans Obergericht weitergezogen. Das Urteil des Gerichts ist ausstehend. Zum Gesamtprojekt gehören zu realisierende flankierende Massnahmen wie zum Beispiel das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Teufener Strasse und Oberstrasse. Diese Massnahmen werden nach der Realisierung des Zubringers Güterbahnhof umgesetzt.			X
78049	zu Pt. 3.7.1 Verkehrsmodell: die Sensitivitätsanalyse soll vom Basisszenario nicht nur in die negative Richtung (Szenario WWB) sondern auch in die positive Richtung (Szenario Nachhaltige Gesellschaft") durchgeführt werden.	Wenn die Sensitivitätsanalyse wie jetzt nur in die negative Richtung durchgeführt wird, beeinträchtigt das das Gesamtbild der Analyse und Modellierung, indem nur mögliche Ausschläge in Richtung mehr MIV aufgezeigt werden, nicht aber die möglichen positiveren Entwicklungen in Richtung weniger Verkehr oder mehr nachhaltigem Verkehr	Die Sensitivitätsanalyse wurde hinsichtlich Knotenkapazitäten durchgeführt, das Szenario "Nachhaltige Gesellschaft" hätte keinen zusätzlichen Erkenntnisgewinn in dieser hinsicht geliefert.			X
79569	4.1.2 Gesamtverkehrliche Würdigung – Aussagen mit kritischen Effekten ergänzen.	Es fehlt eine kritische Würdigung. Die Aussagen sind beschönigend und enthalten keine negativen Aspekte, welche aber erwiesenermassen vorhanden sind. Die Aussagen sind somit Irreführend. Insbesondere für den Langsamverkehr stimmen die Aussagen nicht.	Die Aussagen beziehen sich auf die Gesamtwirkung des Projekts und ist als solche zu verstehen. Es versteht sich dass an verschiedenen Netzelementen unterschiedliche Wirkungen entstehen. Allerdings wirkt sich das Gesamtprojekt deutlich positiv auf die in der gesamtverkehrlichen Betrachtung aus.			X
78904	Das öV Angebot darf nicht nachteilig beeinträchtigt werden.	Die prognostizierte Verbesserung zu Spitzenzeiten ist insbesondere mittelfristig anzuzweifeln.	Das Gesamtprojekt Engpassbeseitigung St.Gallen entlastet das städtische Verkehrsnetz massgeblich vom Verkehr. Von dieser Entlastung profitiert der strassengebundene öffentliche Verkehr. Zum Beispiel werden die heute vorhandenen Fahrzeitverluste am Knoten Kreuzbleiche und am Knoten Teufener Strasse / Oberstrasse aufgehoben, so dass der öffentliche Verkehr neu ohne Behinderungen diese Knoten passieren kann. Das Gesamtprojekt trägt somit zur Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs bei.		X	
78379	Das öV Angebot darf nicht nachteilig beeinträchtigt werden.	Die prognostizierte Verbesserung zu Spitzenzeiten ist insbesondere mittelfristig anzuzweifeln, weil der Verkehr auf den entlasteten Strassen und Knoten wieder zunehmen wird wenn nicht flankierende Massnahmen getroffen werden, die das nachhaltig verunmöglichen.	Das Gesamtprojekt Engpassbeseitigung St.Gallen entlastet das städtische Verkehrsnetz massgeblich vom Verkehr. Von dieser Entlastung profitiert der strassengebundene öffentliche Verkehr. Zum Beispiel werden die heute vorhandenen Fahrzeitverluste am Knoten Kreuzbleiche und am Knoten Teufener Strasse / Oberstrasse aufgehoben, so dass der öffentliche Verkehr neu ohne Behinderungen diese Knoten passieren kann. Das Gesamtprojekt trägt somit zur Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs bei.		X	
79984	Die Aussage "Die Erreichbarkeit der Stadt und Region St.Gallen wird für den MIV aber auch den strassengebundenen öffentlichen Verkehr verbessert." ist zu korrigieren..	4.1.2 Die Aussage "Die Erreichbarkeit der Stadt und Region St.Gallen wird für den MIV aber auch den strassengebundenen öffentlichen Verkehr verbessert." ist falsch. Korrekt ist "Die Die Erreichbarkeit der Stadt und Region St.Gallen wird für den MIV verbessert, für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr nur punktuell.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.			X
76451	Die Auswirkungen auf Klima müssen in einer Studie erhoben und im Bericht publiziert werden. Was bedeutet der Bau und der Betrieb der neuen Infrastruktur für die das Klima? Was für Auswirkungen hat das Projekt auf die Klimaziele von Stadt und Bund? Welche Ausgleichsmassnahmen werden getroffen? Es müssen zum Ausgleich der neuen, effizienteren Verkehrswege andere Strassen und Verkehrsflächen zurückgebaut und renaturiert werden.	Die Klimabelastungen des Projektes sind massiv. Ausgleichsmassnahmen sind zwingend um die Belastung zu kompensieren und die offenen Landflächen nicht weiter zu versiegeln bzw. zuzubetonieren.	Bei Infrastrukturprojekten dieser Grössenordnung wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Dabei werden die entstehenden Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt untersucht und beurteilt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) festgehalten. Der Bericht enthält ein Pflichtenheft mit weiteren Massnahmen für die nächsten Projektphasen. Die Umweltverträglichkeit befindet sich in Erarbeitung und wird mit der Auflage abgeschlossen. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof untersteht aufgrund von Ziffer 11.2 des Anhangs der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) der Pflicht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Auskunft über die Umweltauswirkungen und die erforderlichen Massnahmen zum Schutz der Umwelt gibt der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB), der von einem auf diesem Gebiet anerkannten Ingenieurbüro erarbeitet wird. Der UVB wird vom Bundesamt für Umwelt (BAFU), dem Bundesamt für Kultur (BAK) sowie den kantonalen Fachstellen der Kantone St.Gallen (AFU, AREG, ANJF, AWE, Denkmalpflege) und Appenzell Ausserrhoden (ARW, AfU) beurteilt.	X		
80070	Die Verbesserungen für den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr sind auch bei Nichtrealisierung der Engpassbeseitigung zu umzusetzen.	Verbesserungen für diese Verkehrsträgerschaften sind notwendig, um den Modalsplit nachhaltig zu ihren Gunsten zu verändern.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.			X
76443	Die Verkehrssicherheit auf der Davidstrasse verschlechtert sich für den Langsamverkehr, weil der MIV da um 20% zunehmen wird.	Siehe Prognosen der Verkehrsaufkommen in vorigen Kapiteln.	<p>Ein Projekt in der Grössenordnung des Zubringers Güterbahnhof hat Auswirkungen auf das weitere Strassennetz und die Siedlung. Deshalb werden neben dem Projekt weitere Massnahmen umgesetzt, sogenannte flankierende Massnahmen. Dazu gehören zum Beispiel die Betriebs- und Gestaltungskonzepte an Teufener- und Oberstrasse. Die flankierenden Massnahmen werden auf das Hauptprojekt abgestimmt. Die Planung erfolgt aber individuell in einem separaten Projekt. Deshalb finden sich keine detaillierten Plan- und Berichtsunterlagen zu den flankierenden Massnahmen in den vorliegenden Dokumenten.</p> <p>Zudem werden unabhängig vom vorliegenden Projekt diverse Massnahmen zugunsten von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr in der Region St.Gallen umgesetzt. Dies zum Beispiel über die Agglomerationsprogramme der Region St.Gallen-Bodensee. Der Kantonsrat St.Gallen hat im Rahmen des 18. Strassenbauprogramms 2024 bis 2028 (18.SBP) rund 111 Mio. Franken (grösste Position im 18. SBP) für Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehr sowie rund 36 Mio. Franken für Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr an Kantonsstrassen gesprochen.</p>		X	
78378	Die Verkehrssicherheit für Velofahrende und zu Fussgehende ist jederzeit zu gewährleisten.	Eine Entlastung der städtischen Strassen ist nur kurzfristig zu erwarten. Das zeigt die Erfahrung. Zusätzliche Kapazitäten führen immer zu mehr Verkehr. Durch Konfliktpotentiale bei den Anschlüssen an das städtische Netz (z.B. beim gigantischen Anschluss Geltenwilenstrasse) ist die Prognose einer Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fuss und Velo sehr kritisch zu hinterfragen.	Im gesamten Projekt Engpassbeseitigung hat die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer höchste Priorität. Mit dem neuen Anschluss Güterbahnhof wird der Autoverkehr in den Untergrund verlagert. Dadurch entsteht mehr Platz an der Oberfläche für neues Leben in den Quartieren und für den Fuss-, Velo- sowie den öffentlichen Verkehr. Wo nötig werden das kantonale und das städtische Tiefbauamt die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs in nachfolgenden Projektphasen verbessern.	X		

78902	Die Verkehrssicherheit für Velofahrende und zu Fussgehende ist zu gewährleisten.	Eine Entlastung der städtischen Strassen ist nur kurzfristig zu erwarten. Durch Konfliktpotentiale bei den Anschlüssen an das städtische Netz ist die Prognose einer Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fuss und Velo sehr kritisch zu hinterfragen.	Im gesamten Projekt Engpassbeseitigung hat die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer höchste Priorität. Mit dem neuen Anschluss Güterbahnhof wird der Autoverkehr in den Untergrund verlagert. Dadurch entsteht mehr Platz an der Oberfläche für neues Leben in den Quartieren und für den Fuss-, Velo- sowie den öffentlichen Verkehr. Wo nötig werden das kantonale und das städtische Tiefbauamt die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs in nachfolgenden Projektphasen verbessern.	X		
80108	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.	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.	Die Verkehrsmodellprognosen wurden bereits im Jahr 2023 veröffentlicht, diese sind weiterhin öffentlich Verfügbar. Die Auswirkungen des Projekts wurden aufgezeigt und wo notwendig werden flankierende Massnahmen geplant.	X		
79983	Es ist aufzuzeigen, wie sich die Qualität des öffentlichen Verkehrs gegenüber heute verändern wird.	4.1.1e Die Aussage "Durch generelle Entlastung der meisten städtischen Strassen ist generell mit einem verbesserten Verkehrsablauf gegenüber einem Zustand ohne übergeordnete Infrastrukturausbauten zu rechnen." ist irreführend. Gegenüber dem heutigen Zustand werden auf den meisten städtischen Strassen mehr Fahrzeuge unterwegs sein als heute. Es ist zu erwarten, dass sich die Qualität des öffentlichen Verkehrs gegenüber heute verschlechtern wird.	Es wird geprüft wie die Effekte auf den öffentlichen Verkehr weiter in die Unterlagen eingearbeitet werden können.	X		
80117	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.	Das Verkehrsmodell für die Region St.Gallen wurde in den Jahren 2021 und 2022 überarbeitet und aktualisiert. Das vorliegende Verkehrsmodell weist den IST-Zustand 2017 sowie die beiden Prognosezustände 2040 und 2050 auf. Der IST-Zu-stand wurde auf das Jahr 2017 festgelegt, da zu diesem Zeitpunkt die letzten zuverlässigen grossflächigen Zählungen durchgeführt wurden welche von der Coronapandemie unbeeinflusst sind sowie der Grundlage des Nationalen Personenverkehrsmodells (NPVM2017) welches ebenfalls mit dem IST-Zustand 2017 arbeitet. Die Prognosezustände 2040 und 2050 wurden aufgrund der Grundlage des Nationalen Personenverkehrsmodells (NPVM 2017) gewählt. Das Verkehrsmodell entspricht dem aktuellen Stand der Erkenntnisse und die Grundlage des Nationalen Personenverkehrsmodells ist national anerkannt.			X
79961	Frage zu S.43 - 4.1.2 Gesamtverkehrliche Würdigung Die Erreichbarkeit der Stadt und Region St.Gallen wird für den MIV aber auch den strassengebundenen öffentlichen Verkehr verbessert.	Bedeutet das, dass die Engpassbeseitigung gar nicht zur Entlastung des städtischen Strassennetzes (Punkt 1) dient, sondern der besseren Erreichbarkeit der Stadt St.Gallen? Gibt es deshalb auch zusätzlichen MIV in der Stadt?	Nein. Die bestehenden Verkehrsbehinderungen im öffentlichen Verkehr und im motorisierten Individualverkehr werden behoben und dadurch die Erreichbarkeit der Stadt und Region sichergestellt.	X		
78377	Jegliche Kapazitätserhöhung für den MIV ist zu vermeiden.	Bei der Schaffung zusätzlicher Kapazitäten auf den Nationalstrassen, ist eine dauerhafte Reduktion der Kapazitäten auf den Kantons- und Gemeinde/Quartierstrassen notwendig, um das Projektziel "Insgesamt keine Kapazitätserhöhung für den MIV" zu erreichen.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.			X
78909	Auf eine Freigabe der Busspuren im Verlauf der St.Leonhard-Strasse ist zu verzichten. Eine Verbesserung der Situation Fuss und Veloverkehr im selben Bereich ist notwendig.	Eine Kapazitätsreduktion der Verkehrsträger öV, Velo und Fuss zugunste des MIV ist inakzeptabel.	Der Einfluss des Projekts auf den öffentlichen Verkehr kann nicht auf den Knoten St.Leonhard-Strasse reduziert werden. Dafür ist eine Betrachtung des Gesamtsystems notwendig. Sämtliche Busse, die über den Knoten St.Leonhard-Strasse verkehren, passieren ebenfalls den Knoten Kreuzbleiche. An der Kreuzbleiche kommt es heute in den Spitzenstunden regelmässig zu Verspätungen von über 3 Minuten. Ohne Engpassbeseitigung werden diese Verspätungen weiter zunehmen. Ist die Engpassbeseitigung umgesetzt, kommt es von der Kreuzbleiche bis zum Bahnhof zu keinen Verkehrsbehinderungen. Alle Knoten sind genügend dimensioniert um die anfallenden Verkehrsmengen zu bewältigen. Zudem wird zwischen der Haltestelle Stahl und der Kreuzbleiche eine neue Busspur geschaffen. Eine Spur für den Autoverkehr wird dazu reduziert. Zudem bevorzugen alle Lichtsignalanlagen die Busse. Somit werden mit dem neuen Verkehrssystem sämtliche Behinderungen für den öffentlichen Verkehr zwischen Kreuzbleiche und Bahnhof behoben. Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs am Knoten St.Leonhard-Strasse ist Gegenstand weiterer Prüfungen. Das kantonale Tiefbauamt prüft, wie der zur Verfügung stehende Raum weiter verbessert werden kann.	X		
76905	Betriebs- und Gestaltungskonzept Oberstrasse ist unabhängig vom Gesamtprojekt umzusetzen.	Dadurch kann eine Entlastung für die Anwohner:innen an der Oberstrasse viel schneller umgesetzt werden. Zudem werden die Projektziele (1 & 2) ohne die Nebenwirkungen durch den Bau der Teilsperre erreicht. Andere Beispiele aus der Schweiz (z.B. Köniz) zeigen, dass auch bei deutlich höherem, Verkehrsaufkommen solche Betriebs- und Gestaltungskonzepte umgesetzt werden können.	Mit dem heutigen Verkehrsaufkommen können die Betriebs- und Gestaltungskonzepte nicht umgesetzt werden. Die vorgeschlagenen Varianten für die Teufener Strasse würden mit dem heutigen Verkehr an der Teufener Strasse zu unsicheren Situationen und Verkehrsbehinderungen führen. Um den Verkehr massgeblich zu reduzieren, braucht es die Engpassbeseitigung mit dem Zubringer Güterbahnhof. Das Projekt ist also Voraussetzung für die Umsetzung der Betriebs- und Gestaltungskonzepte.			X
76904	Betriebs- und Gestaltungskonzept Teufenerstrasse ist unabhängig vom Gesamtprojekt umzusetzen.	Dadurch kann eine Entlastung für die Anwohner:innen an der Teufenerstrasse viel schneller umgesetzt werden. Zudem werden die Projektziele (1 & 2) ohne die Nebenwirkungen durch den Bau der Teilsperre erreicht. Andere Beispiele aus der Schweiz (z.B. Köniz) zeigen, dass auch bei deutlich höherem, Verkehrsaufkommen solche Betriebs- und Gestaltungskonzepte umgesetzt werden können.	Mit dem heutigen Verkehrsaufkommen können die Betriebs- und Gestaltungskonzepte nicht umgesetzt werden. Die vorgeschlagenen Varianten für die Teufener Strasse würden mit dem heutigen Verkehr an der Teufener Strasse zu unsicheren Situationen und Verkehrsbehinderungen führen. Um den Verkehr massgeblich zu reduzieren, braucht es die Engpassbeseitigung mit dem Zubringer Güterbahnhof. Das Projekt ist also Voraussetzung für die Umsetzung der Betriebs- und Gestaltungskonzepte.			X
78868	Die bereits entwickelten Betriebs- und Gestaltungskonzepte für die Teufener- und die Oberstrasse sollen möglichst rasch und unabhängig vom Bau des Liebeggtunnels ausgearbeitet und realisiert werden.	- Die Betriebs- und Gestaltungskonzepte können beim aktuellen DTV realisiert werden, ohne die Leistung der Strasse zu beeinträchtigen. Das zeigen Beispiele aus anderen Gemeinden, z. B. Köniz oder Horn. - Mit einer Eröffnung des Liebeggtunnels ist frühestens 2040 zu rechnen. Es ist nicht sinnvoll so lange zu warten mit einer Verbesserung für die Bewohner:innen der Teufener- und der Oberstrasse. - Der Autobahnanschluss Güterbahnhof wird bekämpft und könnte in einer Volksabstimmung abgelehnt werden. Erst recht braucht es dann die Verbesserungen an der Teufenerstrasse für den Fuss- und Veloverkehr und eine Begründung dieser Strassen.	Mit dem heutigen Verkehrsaufkommen können die Betriebs- und Gestaltungskonzepte nicht umgesetzt werden. Die vorgeschlagenen Varianten für die Teufener Strasse würden mit dem heutigen Verkehr an der Teufener Strasse zu unsicheren Situationen und Verkehrsbehinderungen führen. Um den Verkehr massgeblich zu reduzieren, braucht es die Engpassbeseitigung mit dem Zubringer Güterbahnhof. Das Projekt ist also Voraussetzung für die Umsetzung der Betriebs- und Gestaltungskonzepte.			X
78495	Die Betriebs- und Gestaltungskonzepte Teufenerstrasse und Oberstrasse sind unabhängig vom Gesamtprojekt zu einem früheren Zeitpunkt umzusetzen.	Dadurch kann eine Entlastung für die Anwohner:innen an der Teufenerstrasse und Oberstrasse viel schneller umgesetzt werden. Zudem werden die Projektziele ohne die Nebenwirkungen durch den Bau der Teilsperre erreicht.	Mit dem heutigen Verkehrsaufkommen können die Betriebs- und Gestaltungskonzepte nicht umgesetzt werden. Die vorgeschlagenen Varianten für die Teufener Strasse würden mit dem heutigen Verkehr an der Teufener Strasse zu unsicheren Situationen und Verkehrsbehinderungen führen. Um den Verkehr massgeblich zu reduzieren, braucht es die Engpassbeseitigung mit dem Zubringer Güterbahnhof. Das Projekt ist also Voraussetzung für die Umsetzung der Betriebs- und Gestaltungskonzepte.			X

78932	Die Betriebs- und Gestaltungskonzepte Teufenerstrasse und Oberstrasse sind unabhängig vom Gesamtprojekt zu einem früheren Zeitpunkt umzusetzen.	Die dringende Entlastung für die Anwohner:innen an der Teufenerstrasse und Oberstrasse kann ohne das Projekt Zubringer Güterbahnhof viel früher umgesetzt werden. Zudem werden die Projektziele ohne die Nebenwirkungen durch den Bau der Teilsperre erreicht.	Mit dem heutigen Verkehrsaufkommen können die Betriebs- und Gestaltungskonzepte nicht umgesetzt werden. Die vorgeschlagenen Varianten für die Teufener Strasse würden mit dem heutigen Verkehr an der Teufener Strasse zu unsicheren Situationen und Verkehrsbehinderungen führen. Um den Verkehr massgeblich zu reduzieren, braucht es die Engpassbeseitigung mit dem Zubringer Güterbahnhof. Das Projekt ist also Voraussetzung für die Umsetzung der Betriebs- und Gestaltungskonzepte.			X
78387	Die flankierenden Massnahmen müssen konsequent geplant und ohne Verzug umgesetzt werden.	Eine Umnutzung von freiwerdendem Raum zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs ist sehr zu befürworten. Damit diese zielführend ist muss sie konsequent umgesetzt werden. Dies bedingt eine Entflechtung der Verkehrsträger. Mit der Annahme, dass mittel- bis langfristig weniger MIV auf den Strassen unterwegs sein wird, muss sehr vorsichtig umgegangen werden. Dies kann lediglich durch eine konsequente Reduktion des Angebotes für den MIV erreicht werden.	Ein Projekt in der Grössenordnung des Zubringers Güterbahnhof hat Auswirkungen auf das weitere Strassennetz und die Siedlung. Deshalb werden neben dem Projekt weitere Massnahmen umgesetzt, sogenannte flankierende Massnahmen. Dazu gehören zum Beispiel die Betriebs- und Gestaltungskonzepte an Teufener- und Oberstrasse. Die flankierenden Massnahmen werden auf das Hauptprojekt abgestimmt. Die Planung erfolgt aber individuell in einem separaten Projekt. Deshalb finden sich keine detaillierten Plan- und Berichtsunterlagen zu den flankierenden Massnahmen in den vorliegenden Dokumenten. Zudem werden unabhängig vom vorliegenden Projekt diverse Massnahmen zugunsten von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr in der Region St.Gallen umgesetzt. Dies zum Beispiel über die Agglomerationsprogramme der Region St.Gallen-Bodensee. Der Kantonsrat St.Gallen hat im Rahmen des 18. Strassenbauprogramms 2024 bis 2028 (18.SBP) rund 111 Mio. Franken (grösste Position im 18. SBP) für Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehr sowie rund 36 Mio. Franken für Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr an Kantonsstrassen gesprochen.	X		
78905	Die flankierenden Massnahmen müssen konsequent geplant werden.	Eine Umnutzung von freiwerdendem Raum zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs ist sehr zu befürworten. Damit diese zielführend ist muss sie konsequent umgesetzt werden. Dies bedingt eine Entflechtung der Verkehrsträger. Mit der Annahme, dass mittel- bis langfristig weniger MIV auf den Strassen unterwegs sein wird, muss sehr vorsichtig umgegangen werden. Dies kann lediglich durch eine konsequente Reduktion des Angebotes für den MIV erreicht werden.	Ein Projekt in der Grössenordnung des Zubringers Güterbahnhof hat Auswirkungen auf das weitere Strassennetz und die Siedlung. Deshalb werden neben dem Projekt weitere Massnahmen umgesetzt, sogenannte flankierende Massnahmen. Dazu gehören zum Beispiel die Betriebs- und Gestaltungskonzepte an Teufener- und Oberstrasse. Die flankierenden Massnahmen werden auf das Hauptprojekt abgestimmt. Die Planung erfolgt aber individuell in einem separaten Projekt. Deshalb finden sich keine detaillierten Plan- und Berichtsunterlagen zu den flankierenden Massnahmen in den vorliegenden Dokumenten. Zudem werden unabhängig vom vorliegenden Projekt diverse Massnahmen zugunsten von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr in der Region St.Gallen umgesetzt. Dies zum Beispiel über die Agglomerationsprogramme der Region St.Gallen-Bodensee. Der Kantonsrat St.Gallen hat im Rahmen des 18. Strassenbauprogramms 2024 bis 2028 (18.SBP) rund 111 Mio. Franken (grösste Position im 18. SBP) für Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehr sowie rund 36 Mio. Franken für Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr an Kantonsstrassen gesprochen.	X		
79985	Die Umsetzbarkeit von Tempo 30, die Umklassierung zur Gemeindestrasse und die Finanzierung der Umgestaltung sind sicherzustellen.	5.1.2 Gemäss dem Bericht handelt es beim Betriebs- und Gestaltungsprojekt Oberstrasse um "ein Drittprojekt welches separat zum vorliegenden Vorprojekt weiterbearbeitet wird." andererseits hat es laut Bericht "die Verkehrliche Wirkung des Zubringers zu stärken und für verträgliche Verkehrsmengen an der Oberstrasse zu sorgen". Mit der am 18.09.23 vom Kantonsrat verabschiedeten Motion "Kein Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen" soll Tempo 20 auf "verkehrsorientierten" Strassen grundsätzlich verboten werden. Damit lassen sich die versprochenen Tieftempozonen nicht mehr umsetzen. Weiter ist nicht gesichert, dass die Strasse zur Gemeindestrasse umklassiert ist. Ebenso ist die Finanzierung einer Umgestaltung nicht gesichert.	Ein Projekt in der Grössenordnung des Zubringers Güterbahnhof hat Auswirkungen auf das weitere Strassennetz und die Siedlung. Deshalb werden neben dem Projekt weitere Massnahmen umgesetzt, sogenannte flankierende Massnahmen. Dazu gehören zum Beispiel die Betriebs- und Gestaltungskonzepte an Teufener- und Oberstrasse. Die flankierenden Massnahmen werden auf das Hauptprojekt abgestimmt. Die Planung erfolgt aber individuell in einem separaten Projekt. Deshalb finden sich keine detaillierten Plan- und Berichtsunterlagen zu den flankierenden Massnahmen in den vorliegenden Dokumenten. Zudem werden unabhängig vom vorliegenden Projekt diverse Massnahmen zugunsten von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr in der Region St.Gallen umgesetzt. Dies zum Beispiel über die Agglomerationsprogramme der Region St.Gallen-Bodensee. Der Kantonsrat St.Gallen hat im Rahmen des 18. Strassenbauprogramms 2024 bis 2028 (18.SBP) rund 111 Mio. Franken (grösste Position im 18. SBP) für Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehr sowie rund 36 Mio. Franken für Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr an Kantonsstrassen gesprochen. Grundsätzliche Informationen zu Tempo 30 in der Stadt St.Gallen: Gemäss einer Motion des Kantonsrates soll Tempo 30 auf Kantonsstrassen generell nur in Ausnahmefällen signalisiert werden dürfen. Bis zur Umsetzung dieser Motion gilt kantonsweit und somit auch für die Stadt St.Gallen eine Übergangsregelung: Das Tiefbauamt beurteilt jedes Gesuch für die Einführung von Tempo 30 individuell. Nur wenn ein Gutachten untermauert, dass die Temporeduktion die einzig mögliche Massnahme zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit ist, wird das Tiefbauamt im Ausnahmefall Tempo 30 auf einer Kantonsstrasse zulassen. Die Einführung von Tempo-30-Strassenabschnitten aus Lärmschutzgründen ist derzeit nicht bewilligungsfähig. Die Stadt St.Gallen wird auf Gemeindestrassen Tempo 30 einführen. Aus heutiger Sicht ist die Einführung von Tempo 30 also erst möglich, wenn die Strasse zur Gemeindestrasse wird. Dies soll nach der Realisierung der Engpassbeseitigung geschehen. Die Einführung von Tempo 30 auf der Teufener Strasse würde aktuell an der Anzahl Fahrzeuge nichts ändern. Tempo 30 würde zwar den Lärm reduzieren, die grosse Anzahl Fahrzeuge pro Tag würde mit Tempo 30 trotzdem bestehen bleiben. Damit sich die Quartiere (Teufener Strasse und Oberstrasse) entwickeln können, muss die Verkehrsmenge reduziert werden. Das geht nur mit dem Zubringer.			X

79986	Die Umsetzbarkeit von Tempo 30, Die Umklassierung zur Gemeindestrasse und die Finanzierung der Umgestaltung sind sicherzustellen.	5.1.3 Gemäss dem Bericht handelt es beim Betriebs- und Gestaltungsprojekt Oberstrasse um "ein Drittprojekt welches separat zum vorliegenden Vorprojekt weiterbearbeitet wird." andererseits hat es laut Bericht "die Verkehrliche Wirkung des Zubringers zu stärken und für verträgliche Verkehrsmengen an der Oberstrasse zu sorgen". Mit der am 18.09.23 vom Kantonsrat verabschiedeten Motion "Kein Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen" soll Tempo 20 auf "verkehrsorientierten" Strassen grundsätzlich verboten werden. Damit lassen sich die versprochenen Tieftempozonen nicht mehr umsetzen. Weiter ist nicht gesichert, dass die Strasse zur Gemeindestrasse umklassiert ist. Ebenso ist die Finanzierung einer Umgestaltung nicht gesichert.	Ein Projekt in der Grössenordnung des Zubringers Güterbahnhof hat Auswirkungen auf das weitere Strassennetz und die Siedlung. Deshalb werden neben dem Projekt weitere Massnahmen umgesetzt, sogenannte flankierende Massnahmen. Dazu gehören zum Beispiel die Betriebs- und Gestaltungskonzepte an Teufener- und Oberstrasse. Die flankierenden Massnahmen werden auf das Hauptprojekt abgestimmt. Die Planung erfolgt aber individuell in einem separaten Projekt. Deshalb finden sich keine detaillierten Plan- und Berichtsunterlagen zu den flankierenden Massnahmen in den vorliegenden Dokumenten. Zudem werden unabhängig vom vorliegenden Projekt diverse Massnahmen zugunsten von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr in der Region St.Gallen umgesetzt. Dies zum Beispiel über die Agglomerationsprogramme der Region St.Gallen-Bodensee. Der Kantonsrat St.Gallen hat im Rahmen des 18. Strassenbauprogramms 2024 bis 2028 (18.SBP) rund 111 Mio. Franken (grösste Position im 18. SBP) für Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehr sowie rund 36 Mio. Franken für Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr an Kantonsstrassen gesprochen. Grundsätzliche Informationen zu Tempo 30 in der Stadt St.Gallen: Gemäss einer Motion des Kantonsrates soll Tempo 30 auf Kantonsstrassen generell nur in Ausnahmefällen signalisiert werden dürfen. Bis zur Umsetzung dieser Motion gilt kantonsweit und somit auch für die Stadt St.Gallen eine Übergangsregelung: Das Tiefbauamt beurteilt jedes Gesuch für die Einführung von Tempo 30 individuell. Nur wenn ein Gutachten untermauert, dass die Temporeduktion die einzig mögliche Massnahme zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit ist, wird das Tiefbauamt im Ausnahmefall Tempo 30 auf einer Kantonsstrasse zulassen. Die Einführung von Tempo-30-Strassenabschnitten aus Lärmschutzgründen ist derzeit nicht bewilligungsfähig. Die Stadt St.Gallen wird auf Gemeindestrassen Tempo 30 einführen. Aus heutiger Sicht ist die Einführung von Tempo 30 also erst möglich, wenn die Strasse zur Gemeindestrasse wird. Dies soll nach der Realisierung der Engpassbeseitigung geschehen. Die Einführung von Tempo 30 auf der Teufener Strasse würde aktuell an der Anzahl Fahrzeuge nichts ändern. Tempo 30 würde zwar den Lärm reduzieren, die grosse Anzahl Fahrzeuge pro Tag würde mit Tempo 30 trotzdem bestehen bleiben. Damit sich die Quartiere (Teufener Strasse und Oberstrasse) entwickeln können, muss die Verkehrsmenge reduziert werden. Das geht nur mit dem Zubringer.			X
78388	Eine Verbesserung der Situation an der Teufenerstrasse und an der Oberstrasse ist auch ohne das Bauprojekt Zubringer Güterbahnhof zu realisieren. Die Pfortneranlage in der Liebegg ist möglichst rasch zu realisieren.	Die Teufenerstrasse zu einer «Strasse zum Leben» umzubauen ist auch ohne einen neuen Autobahnanschluss möglich und sehr sinnvoll. Die Situation ist heute unbefriedigend für Fuss- und Veloverkehr. Die Aufenthalts- und Wohnqualität wird heute stark negativ durch den MIV beeinträchtigt. Die Pfortneranlage Liebegg hat einen positiven Einfluss auf die Lebensqualität an der Teufenerstrasse. Stau auf der Teufenerstrasse wird verhindert und der Pfortner kann eine Modalsplitverschiebung vom MIV zu öV oder Velo fördern.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen. Die Federführung für den Pfortner in der Liebegg liegt beim Kanton Appenzell Ausserrhodon. Appenzell Ausserrhodon hat das Projekt zusammen mit der Stadt St.Gallen und dem Kanton St.Gallen erarbeitet und aufgelegt. Zum Projekt gingen Einsprachen ein. Über die Einsprachen wurde entschieden. Ein Entscheid wurde mit Beschwerde ans Obergericht weitergezogen. Das Urteil des Gerichts ist ausstehend. Als Massnahme gegen den Engpass auf der Autobahn ist die Dosieranlage ungeeignet. Der Pfortner ist deshalb keine Alternative zum vorliegenden Projekt.			X
78906	Eine Verbesserung Situation an der Teufenerstrasse und an der Oberstrasse ist auch ohne das Bauprojekt zu realisieren.	Die Teufenerstrasse zu einer «Strasse zum Leben» werden zu lassen ist auch ohne einen Anschluss möglich. Die Situation ist heute mangelhaft für Fuss- und Veloverkehr. Die Aufenthalts- und Wohnqualität wird stark negativ durch den MIV beeinträchtigt. Auch in diesem Fall ist die Aufwertung der Strasse und Verbesserung der Situation für Fuss- und Veloverkehr auch ohne einen Anschluss möglich und nötig. Hier ist zu beachten, dass auch kurzfristig mit einer Zunahme der Verkehrsmengen gerechnet werden muss und eine Verbesserung der heutigen Situation alles andere als wahrscheinlich ist Die Situation ist heute mangelhaft für Fuss- und Veloverkehr. Die Aufenthalts- und Wohnqualität wird stark negativ durch den MIV beeinträchtigt.	Ein Projekt in der Grössenordnung des Zubringers Güterbahnhof hat Auswirkungen auf das weitere Strassennetz und die Siedlung. Deshalb werden neben dem Projekt weitere Massnahmen umgesetzt, sogenannte flankierende Massnahmen. Dazu gehören zum Beispiel die Betriebs- und Gestaltungskonzepte an Teufener- und Oberstrasse. Die flankierenden Massnahmen werden auf das Hauptprojekt abgestimmt. Die Planung erfolgt aber individuell in einem separaten Projekt.			X
80113	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.	Ein Projekt in der Grössenordnung des Zubringers Güterbahnhof hat Auswirkungen auf das weitere Strassennetz und die Siedlung. Deshalb werden neben dem Projekt weitere Massnahmen umgesetzt, sogenannte flankierende Massnahmen. Dazu gehören zum Beispiel die Betriebs- und Gestaltungskonzepte an Teufener- und Oberstrasse. Die flankierenden Massnahmen werden auf das Hauptprojekt abgestimmt. Die Planung erfolgt aber individuell in einem separaten Projekt. Deshalb finden sich keine detaillierten Plan- und Berichtsunterlagen zu den flankierenden Massnahmen in den vorliegenden Dokumenten. Zudem werden unabhängig vom vorliegenden Projekt diverse Massnahmen zugunsten von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr in der Region St.Gallen umgesetzt. Dies zum Beispiel über die Agglomerationsprogramme der Region St.Gallen-Bodensee. Der Kantonsrat St.Gallen hat im Rahmen des 18. Strassenbauprogramms 2024 bis 2028 (18.SBP) rund 111 Mio. Franken (grösste Position im 18. SBP) für Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehr sowie rund 36 Mio. Franken für Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr an Kantonsstrassen gesprochen.	X		
80196	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.	Ein Projekt in der Grössenordnung des Zubringers Güterbahnhof hat Auswirkungen auf das weitere Strassennetz und die Siedlung. Deshalb werden neben dem Projekt weitere Massnahmen umgesetzt, sogenannte flankierende Massnahmen. Dazu gehören zum Beispiel die Betriebs- und Gestaltungskonzepte an Teufener- und Oberstrasse. Die flankierenden Massnahmen werden auf das Hauptprojekt abgestimmt. Die Planung erfolgt aber individuell in einem separaten Projekt. Deshalb finden sich keine detaillierten Plan- und Berichtsunterlagen zu den flankierenden Massnahmen in den vorliegenden Dokumenten. Zudem werden unabhängig vom vorliegenden Projekt diverse Massnahmen zugunsten von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr in der Region St.Gallen umgesetzt. Dies zum Beispiel über die Agglomerationsprogramme der Region St.Gallen-Bodensee. Der Kantonsrat St.Gallen hat im Rahmen des 18. Strassenbauprogramms 2024 bis 2028 (18.SBP) rund 111 Mio. Franken (grösste Position im 18. SBP) für Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehr sowie rund 36 Mio. Franken für Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr an Kantonsstrassen gesprochen.	X		

76452	Es braucht auch flankierende Massnahmen auf der Davidstrasse und auf der St. Leonhardstrasse. Tempo 30.	Verkehrsmodelle zeigen eine Verkehrszunahme auf diesen innenstädtischen Strassen.	Ausserorts werden Fuss- und Velowege grundsätzlich zusammen geführt. Das hat mit den geringen Fussgängerfrequenzen zu tun. Das Anliegen wird aufgenommen und in einer nachfolgenden Projektierungsphase geprüft.	X		
76652	Es braucht Velofahrtstreifen auf beiden Seiten aller Transitachsen und Zufahrtsstrassen zum neuen Autobahnanschluss (Geltenwilerstrasse, Oberstrasse, Teufenerstrasse).	Um die Sicherheit des Veloverkehrs zu gewährleisten. Aktuelle Situation für Velofahrer auf der Geltenwilerstrasse ist bedenklich. Mit dem neuen Autobahnanschluss und den flankierenden Massnahmen wird sich der Verkehr reduzieren, womit solche Massnahmen möglich sind.	Ausserorts werden Fuss- und Velowege grundsätzlich zusammen geführt. Das hat mit den geringen Fussgängerfrequenzen zu tun. Das Anliegen wird aufgenommen und in einer nachfolgenden Projektierungsphase geprüft.	X		
79150	Keine flankierenden Massnahmen ohne Zubringer	Die flankierenden Massnahmen machen nur dann Sinn, wenn der Zubringer Güterbahnhof / Liebegg realisiert wird. Jegliche zusätzliche flankierende Massnahme ohne Zubringer richtet sich gegen den Kanton AR bzw. gegen den Individualverkehr im Transit. Massnahmen wie Tempo 30 bringen in dieser Konstellation keine Verkehrsentslastung.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.			X
76651	Tempo 30 auf allen Strassen in der Stadt.	Nur mit Tempo 30 können die Lärmemissionen und der Schleichverkehr durch die Quartiere massiv reduziert werden. Zudem wird mit Tempo 30 der Verkehr flüssiger.	Grundsätzliche Informationen zu Tempo 30 in der Stadt St.Gallen: Gemäss einer Motion des Kantonsrates soll Tempo 30 auf Kantonsstrassen generell nur in Ausnahmefällen signalisiert werden dürfen. Bis zur Umsetzung dieser Motion gilt kantonsweit und somit auch für die Stadt St.Gallen eine Übergangsregelung: Das Tiefbauamt beurteilt jedes Gesuch für die Einführung von Tempo 30 individuell. Nur wenn ein Gutachten untermauert, dass die Temporeduktion die einzig mögliche Massnahme zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit ist, wird das Tiefbauamt im Ausnahmefall Tempo 30 auf einer Kantonsstrasse zulassen. Die Einführung von Tempo-30-Strassenabschnitten aus Lärmschutzgründen ist derzeit nicht bewilligungsfähig. Die Stadt St.Gallen wird auf Gemeindestrassen Tempo 30 einführen. Aus heutiger Sicht ist die Einführung von Tempo 30 also erst möglich, wenn die Strasse zur Gemeindestrasse wird. Dies soll nach der Realisierung der Engpassbeseitigung geschehen. Die Einführung von Tempo 30 auf der Teufener Strasse würde aktuell an der Anzahl Fahrzeuge nichts ändern. Tempo 30 würde zwar den Lärm reduzieren, die grosse Anzahl Fahrzeuge pro Tag würde mit Tempo 30 trotzdem bestehen bleiben. Damit sich die Quartiere (Teufener Strasse und Oberstrasse) entwickeln können, muss die Verkehrsmenge reduziert werden. Das geht nur mit dem Zubringer.			X
79573	Abbildung Variante Kreisverkehr ist zu ergänzen und der Nachweis für die ÖV-Tauglichkeit (auch bezüglich Kapazität und Verspätungen) zu erbringen.	Unvollständige Dokumentation und ÖV-Tauglichkeit wird nicht erwähnt.	Der Knoten Oberstrasse wird als Kreisel gestaltet. Alle Busse, die über diesen Knoten fahren, profitieren von den Entlastungen der Knoten Geltenwilerstrasse/Oberstrasse und Teufener Strasse/Oberstrasse. Die Planungen zeigen, dass sich am Knoten Oberstrasse kein relevanter Rückstau zulasten des ÖV bilden sollte. Zudem wird der ÖV an den zuvor genannten Knoten durch das Gesamtprojekt Engpassbeseitigung beschleunigt. Eine ÖV-Bevorzugung wie an Lichtsignalanlagen ist aktuell am Kreisel nicht vorgesehen. Dennoch werden Lichtsignalanlagen gebaut. Kommt es zu einem Ereignis im Tunnel, sorgt die Lichtsignalanlage dafür, dass der Verkehr aus dem Tunnel abfließen kann. Ob diese Lichtsignalanlagen für eine ÖV-Bevorzugung genutzt werden können, wird in der weiteren Projektierung geprüft. Eine separate Busspur ist aus Platzgründen nicht möglich. Für sämtliche, durch das Projekt umgestalteten oder neuen Knoten wurden umfangreiche Knotenstudien durchgeführt. Die im vorliegenden Projekt aufgezeigten Knotenlösungen sind zweck- und verhältnismässig. Der Bau einer Lichtsignalanlage am Knoten Oberstrasse wurde verworfen. Dies aufgrund der langen Abbiegespuren, den damit einhergehenden städtebaulichen Auswirkungen und deren Einfluss auf den Betrieb der Industriegleise.		X	
78391	Auf eine Freigabe der Busspuren im Verlauf der St.Leonhard-Strasse ist zu verzichten. Eine Verbesserung der Situation Fuss und Veloverkehr im selben Bereich ist notwendig.	Eine Kapazitätsreduktion für die Verkehrsträger ÖV, Velo und Fuss zugunsten des MIV ist inakzeptabel. Sie widerspricht dem landesweiten Grundsatz der Verkehrsszenarien/Verkehrsperspektiven, der eine Modalsplitverschiebung zu Lasten des MIV (Reduktion von 73% auf 67% bis spätestens 2050) und zu Gunsten von ÖV und Velo vorsieht.	Der Einfluss des Projekts auf den öffentlichen Verkehr kann nicht auf den Knoten St.Leonhard-Strasse reduziert werden. Dafür ist eine Betrachtung des Gesamtsystems notwendig. Sämtliche Busse, die über den Knoten St.Leonhard-Strasse verkehren, passieren ebenfalls den Knoten Kreuzbleiche. An der Kreuzbleiche kommt es heute in den Spitzenstunden regelmässig zu Verspätungen von über 3 Minuten. Ohne Engpassbeseitigung werden diese Verspätungen weiter zunehmen. Ist die Engpassbeseitigung umgesetzt, kommt es von der Kreuzbleiche bis zum Bahnhof zu keinen Verkehrsbehinderungen. Alle Knoten sind genügend dimensioniert um die anfallenden Verkehrsmengen zu bewältigen. Zudem wird zwischen der Haltestelle Stahl und der Kreuzbleiche eine neue Busspur geschaffen. Eine Spur für den Autoverkehr wird dazu reduziert. Zudem bevorzugen alle Lichtsignalanlagen die Busse. Somit werden mit dem neuen Verkehrssystem sämtliche Behinderungen für den öffentlichen Verkehr zwischen Kreuzbleiche und Bahnhof behoben.			X
79989	Die Auswirkungen der Streichung der Busspuren auf der der St. Leonhard-Strasse und den Abzweiger von der St. Leonhard-Strasse zum Bahnhofplatz für den öffentlichen Verkehr sind im Projekt aufzuzeigen.	7.1.2 Gemäss dem Bericht müssen "die heute bestehenden Busspuren im Verlauf der St. Leonhard-Strasse für den MIV frei gegeben werden". Nach den vorliegenden Rechnungen werden auf der St.Leonhard-Strasse folgende DTV ermittelt: Ist 2017 8'800 Referenz 2040 12'600 Projekt 2040 12'700 Der Abzweiger der Busse zum Bahnhofplatz wird durch den Mehrverkehr massiv behindert. Der durch das Projekt versprochene Gewinn im Bereich des Knotens St.Leonhard wird beim Abzweiger zum Bahnhofplatz wieder verloren gehen.	Der Einfluss des Projekts auf den öffentlichen Verkehr kann nicht auf den Knoten St.Leonhard-Strasse reduziert werden. Dafür ist eine Betrachtung des Gesamtsystems notwendig. Sämtliche Busse, die über den Knoten St.Leonhard-Strasse verkehren, passieren ebenfalls den Knoten Kreuzbleiche. An der Kreuzbleiche kommt es heute in den Spitzenstunden regelmässig zu Verspätungen von über 3 Minuten. Ohne Engpassbeseitigung werden diese Verspätungen weiter zunehmen. Ist die Engpassbeseitigung umgesetzt, kommt es von der Kreuzbleiche bis zum Bahnhof zu keinen Verkehrsbehinderungen. Alle Knoten sind genügend dimensioniert um die anfallenden Verkehrsmengen zu bewältigen. Zudem wird zwischen der Haltestelle Stahl und der Kreuzbleiche eine neue Busspur geschaffen. Eine Spur für den Autoverkehr wird dazu reduziert. Zudem bevorzugen alle Lichtsignalanlagen die Busse. Somit werden mit dem neuen Verkehrssystem sämtliche Behinderungen für den öffentlichen Verkehr zwischen Kreuzbleiche und Bahnhof behoben.			X
79593	Variantenstudium Knoten Oberstrasse ist mit dem LV-Anschluss Ruckhalde zu ergänzen und neu auszuwerten.	Der Anschluss LV-Verbindung Ruckhalde an Güterbahnhof ist im Variantenstudium nicht berücksichtigt, liegt jedoch im Perimeter des Knoten Oberstrasse und des Autobahnzubringers. Gemäss Stadt St.Gallen, des AGGLO-Programms sowie des Kantons ist dieser Anschluss eine Schlüsselstelle im Velonetz und entsprechend hoch zu gewichten.	Die Veloroute Ruckhalde (Riethüsli-Innenstadt) ist in der städtischen Planung noch nicht so weit fortgeschritten. Somit können aktuell keine konkreten Randbedingungen in das Projekt Zubringer Güterbahnhof einfließen. Die bereits vorliegenden Informationen seitens Stadt hat der Kanton in der Planung berücksichtigt. Grundsätzlich bleibt genügend Freiraum, um die Veloroute zu realisieren. Das übergeordnete Fussgänger- und Velonetz stimmt der Kanton mit der Stadt und der Region ab. Falls sinnvoll, wird das übergeordnete Fussgänger- und Velonetz in der weiteren Projektphase aufgezeigt. Im aktuellen Projekt werden alle Fuss- und Veloverkehrsinfrastrukturen berücksichtigt, die durch das Bauprojekt tangiert werden – sei es im Endzustand oder während der Bauarbeiten. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof und die städtische Planung der Velovorzugsrouten (z.B. Veloroute Riethüsli-Innenstadt und Riethüsli-Lustmühle, Zylipasserelle als West-Ost-Verbindung und integralem Bestandteil der Testplanung für die Gebietsentwicklung Güterbahnhof, usw.) werden aufeinander abgestimmt. Im gesamten Projekt hat die Verkehrssicherheit höchste Priorität.		X	

79993	Die Auswirkungen des Anschlusses Post-Areals auf den Radweg und die Bushaltestelle Friedberg sind aufzuzeigen (Verkehrsfluss, Sicherheit, BehiG-Konformität)	8.4.1 Ein alternativer Anschluss des Postareals ergibt einen zusätzlichen Unterbruch des Velostreifens westwärts. Der Anschluss kommt ev. in den Bereich der Bushaltestelle Friedberg zu liegen. Die Auswirkungen sind aufzuzeigen (Verkehrsfluss, Sicherheit)	Für das Logistikzentrum wurden alternative Erschliessungsmöglichkeiten geprüft. Zusammen mit der Post, den SBB und der Stadt hat der Kanton die bestmögliche Lösung definiert. Die zukünftig geplante Erschliessung des Logistikzentrums stellt gegenüber der heutigen Situation keine Verschlechterung für den Fuss- und Veloverkehr dar. Dank der klaren Strukturierung des neuen Einfahrtsbereichs wird die Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende gegenüber der heute unklaren Situation sogar verbessert. Die Kapazität der künftigen Erschliessung sowie des Knotens Oberstrasse wurde ebenfalls untersucht und als genügend nachgewiesen. Auf die westlich liegende Bushaltestelle hat weder die Erschliessung des Logistikzentrums noch das Projekt Zubringer Güterbahnhof einen Einfluss. Da die genannte Bushaltestelle nicht Bestandteil des Projekts Zubringer Güterbahnhof ist, ist die Sicherstellung des Behindertengleichstellungsgesetzes in einem separaten Projekt durch die Stadt St.Gallen zu gewährleisten.	X		
79995	Die künftige Gestaltung der Haltestelle Friedberg stadtauswärts unter den schwierigen Randbedingungen (behindertengerechte Gestaltung, Zugang von der Süseite der Oberstrasse, Konflikte mit Veloweg) ist im Projekt aufzuzeigen.	8.4.1 Die Platzverhältnisse bei der Haltestelle Friedberg stadtauswärts sind heute schon unbefriedigend. Der Platz für eine behindertengerechte Umgestaltung der Haltestelle ist nicht vorhanden (Breite Perron). Die Haltestelle ist nur von der Süseite der Strasse zu erreichen weil auf der Nordseite kein Trottoir vorhanden ist. Die Querung der Strasse ohne Mittelinsel ist gefährlich.	Die Umgestaltung der Oberstrasse ist als flankierende Massnahme zur Engpassbeseitigung St.Gallen vorgesehen. Verschiedene Abschnitte der Oberstrasse werden dank des neuen Anschlusses aufgewertet. Vor allem der Abschnitt von der Vonwil-Brücke stadteinwärts wird entlastet. Durch den Zubringer Güterbahnhof entstehen Möglichkeiten, die Fussgänger- und Veloinfrastruktur aufzuwerten oder zusätzliche Grünflächen anzulegen. Nach Inbetriebnahme der Engpassbeseitigung St.Gallen kann die Oberstrasse aufgewertet werden. Die entsprechenden Planungen wurden durchgeführt und im August 2023 der Öffentlichkeit präsentiert.		X	
78396	Die Nutzungseinschränkungen im Endzustand sind zu minimieren.	Die Entwicklung des Areals wird noch Jahrzehnte blockiert, anschliessend ist sie durch das Bauwerk stark eingeschränkt. Dies ist kritisch zu beurteilen und soweit wie möglich zu reduzieren.	Einschränkungen des Bahnbetriebs sind leider unumgänglich. Die Beteiligten werden alles daran setzen, die Sperrungen über die gesamte Bauzeit auf wenige Wochen zu beschränken. Die Sperrungen werden, wenn möglich, auf Betriebsunterbrüche und Sperrungen gelegt, welche die Appenzeller Bahnen, die SBB und die Schweizerische Südostbahn sowieso für den Betrieb und Unterhalt ihres Schienennetzes umsetzen müssen. Für den Fuss- und Veloverkehr werden für jede Bauphase praktikable und sicher befahrbare/begehbare Umleitungen erstellt und signalisiert.	X		
78920	Die Nutzungseinschränkungen im Endzustand sind zu minimieren.	Die Entwicklung des Areals wird zuerst noch Jahrzehnte blockiert, anschliessend ist sie durch das Bauwerk stark eingeschränkt. Dies ist kritisch zu beurteilen und soweit wie möglich zu reduzieren.	Einschränkungen des Bahnbetriebs sind leider unumgänglich. Die Beteiligten werden alles daran setzen, die Sperrungen über die gesamte Bauzeit auf wenige Wochen zu beschränken. Die Sperrungen werden, wenn möglich, auf Betriebsunterbrüche und Sperrungen gelegt, welche die Appenzeller Bahnen, die SBB und die Schweizerische Südostbahn sowieso für den Betrieb und Unterhalt ihres Schienennetzes umsetzen müssen. Für den Fuss- und Veloverkehr werden für jede Bauphase praktikable und sicher befahrbare/begehbare Umleitungen erstellt und signalisiert.	X		
79992	Die Schaffung eines alternativen Anschlusses ist mit dem Projekt aufzuzeigen und zu finanzieren.	8.4.1 Der Anschluss des Post-Areals ist nicht mehr möglich.	Für das Logistikzentrum wurden alternative Erschliessungsmöglichkeiten geprüft. Zusammen mit der Post, den SBB und der Stadt hat der Kanton die bestmögliche Lösung definiert. Die zukünftig geplante Erschliessung des Logistikzentrums stellt gegenüber der heutigen Situation keine Verschlechterung für den Fuss- und Veloverkehr dar. Dank der klaren Strukturierung des neuen Einfahrtsbereichs wird die Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende gegenüber der heute unklaren Situation sogar verbessert. Die Kapazität der künftigen Erschliessung sowie des Knotens Oberstrasse wurde ebenfalls untersucht und als genügend nachgewiesen. Auf die westlich liegende Bushaltestelle hat weder die Erschliessung des Logistikzentrums noch das Projekt Zubringer Güterbahnhof einen Einfluss. Da die genannte Bushaltestelle nicht Bestandteil des Projekts Zubringer Güterbahnhof ist, ist die Sicherstellung des Behindertengleichstellungsgesetzes in einem separaten Projekt durch die Stadt St.Gallen zu gewährleisten.	X		
79996	Die Situation für Velofahrende auf der Oberstrasse westlich des Verzweigers Ahorn ist unter dem Aspekt des erwarteten Mehrverkehrs aufzuzeigen.	8.4.1 Die Situation für Velofahrende auf der Oberstrasse westlich des Verzweigers Ahorn ist heute unbefriedigend, Die südlich der Strasse liegenden Parkplätze entlang der Strasse verschmälern die Fahrbahn auf 50m Länge auf 5m. Durch den erwartenden Mehrverkehr (Zunahme um 84% von DTV 4600 2017 auf 8'500) wird sich die Situation massiv verschlechtern.	Das übergeordnete Fussgänger- und Velonetz stimmt der Kanton mit der Stadt und der Region ab. Falls sinnvoll, wird das übergeordnete Fussgänger- und Velonetz in der weiteren Projektphase aufgezeigt. Im aktuellen Projekt werden alle Fuss- und Veloverkehrsinfrastrukturen berücksichtigt, die durch das Bauprojekt tangiert werden – sei es im Endzustand oder während der Bauarbeiten. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof und die städtische Planung der Velovorzugsrouten (z.B. Veloroute Riethüsli-Innenstadt und Riethüsli-Lustmühle, Zylipasserelle als West-Ost-Verbindung und integralem Bestandteil der Testplanung für die Gebietsentwicklung Güterbahnhof, usw.) werden aufeinander abgestimmt. Im gesamten Projekt hat die Verkehrssicherheit höchste Priorität.	X		
80037	Verzicht auf Kreisel Güterbahnhof und den beiden Anschlüssen.	Den Liebegg Tunnel durchgehend erstellen und auf die exorbitanten Kosten für den Kreisel und deren Anschlüsse sowie den neuen "Kneuepunkt" St.Leonhardbrücke zu verzichten. Die Einfahrt auf die Autobahn Richtung Zürich ist ja im Projekt vorgesehen. Für die Benutzer in Richtung Ost Rorschach habe ich folgenden Vorschlag: In Richtung West über das Sitterviadukt fahren und dann rechts eine neue Spur die ansteigt und dann in einer 180 Grad Schlaufe über der Autobahn und vor dem Sitterviadukt wieder in die Autobahn einlenkt. Somit wäre der Osten auch bedient. Der Löwenanteil von der Teufenerstrasse-Überlastung wäre somit eliminiert.	Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt. Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.			X
79152	Zubringer via Wattbrücke weiterverfolgen	Die angedachte Lösung der Streckenführung ist bestechend, die verkehrsregulierende Massnahme, möglichst viel MIV in den Liebegg Tunnel zu bringen wird begrüsst. Für den Veloverkehr müssen auf der Verbindungsstrecke Lustmühle - Riethüsli separate, von Fussgängern getrennte Spuren bereitgestellt werden, da das Verkehrstempo in Zukunft zunehmen wird.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.		X	

76812	Auf den Bau der Brücke inkl. Tunnelportal ist zu verzichten.	<p>Bau und Betrieb der neuen Strassen sind nicht vereinbar mit der Schutzverordnung Sitter- und Wattbachlandschaft sowie deren besonderen Vorschriften bzw. Landschaftschutzgebiet Objekt Nr.14.</p> <p>(https://www.stadt.sg.ch/home/raum-umwelt/natur-landschaft/schutzverordnung/_jcr_content/Par/stsg_accordion_list/AccordionListPar/stsg_accordion_689140669/AccordionPar/downloadlist_copy/DownloadListPar/download.ocFile/SV_Sitter_Text.pdf)</p>	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen.</p> <p>80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergtunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p>			X
76813	Auf den Bau der Brücke inkl. Tunnelportal ist zu verzichten.	Der Bau der Brücke und des Tunnelportals tangieren nach NHG geschützte Waldgesellschaften nachhaltig negativ. Das Interesse am Erhalt dieser Standorte ist höher zu gewichten als den Bau einer Autobahn im Wald.	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen.</p> <p>80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergtunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p>			X
76814	Auf den Bau der Brücke inkl. Tunnelportal ist zu verzichten.	Tunnelportal und Brückenbauwerk zerstören ein kantonales Waldreservat mit Laufzeit bis 2068. Das Waldreservat stellt einen Lebensraum gem. NHG dar und ist somit geschützt. Das öffentliche Interesse am Erhalt des Waldreservates ist höher zu gewichten als der Bau einer Autobahn im Wald.	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen.</p> <p>80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergtunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p>			X
80100	Bepflanzung dient der Biodiversität, der Kühlung und der Entsiegelung. 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.	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.	Im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung wird ebenfalls eine Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP) erstellt. Darin werden auch ökologische Aufwertungen im Perimeter des Zubringer Güterbahnhof dargestellt. Die LBP nimmt Rücksicht auf die Ziele und Massnahmen der städtischen Biodiversitäts- und Baumstrategie und wird diese soweit möglich berücksichtigen. Eine Koordination mit der Stadtplanung und mit Stadtgrün wird erfolgen. Die LBP enthält ebenfalls mögliche Gestaltungen und Begrünungen im Zusammenhang mit den oberirdischen Bauteilen (Tagbautunnel, Stützmauern, usw.).	X		
79998	Der Einfluss des Projektes auf den Wildkorridor ist im technischen Bericht aufzuzeigen	9.4 Laut technischem Bericht verläuft "beim Einmündungsbereich des Wattbachs und der Urnäsch in die Sitter ein Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung (Gaiserwald, AR 01/ SG 20). Der Korridor gilt als beeinträchtigt, aber nicht als unterbrochen. Das Projekt wird so gestaltet, dass es nicht zu einer Verschlechterung der aktuellen Situation für Wildtiere führt. Diese Aussage wird in keiner Form belegt. Die Lage und Ausgestaltung der Brücke und der Anschlussbauwerke sind bereits weitgehend festgelegt. Die Zunahme des Verkehrs in diesem Abschnitt beträgt über 40%, wie das kompensiert werden soll ist schleierhaft. Bei einem beeinträchtigten Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung ist "keine Verschlechterung" nicht akzeptabel.	Im Bereich Wattbach tangiert das Projekt den überregionalen Wildtierkorridor «Gaiserwald» (AR-01_SG-20). Zusammen mit der Wildhut der Kantone St.Gallen und Appenzell-Ausserrhododen werden geeignete Massnahmen getroffen, damit dieser Wildtierkorridor für die Zukunft gesichert ist. Dazu ist eine Koordination zwischen dem Kanton Appenzell Ausserrhododen, den Appenzeller Bahnen sowie den geplanten Fuss- und Velo-Verbindungen zwischen Riethüsl und Teufen nötig. Diese Koordination erfolgt mit dem Umweltverträglichkeitsbericht.		X	

80198	Der Umweltverträglichkeitsprüfung ist eine Berechnung zum CO2 - Ausstoss beizulegen. Darin zu berücksichtigen sind der CO2-Ausstoss für den Bau bzw. den Ausbruch und Aushub der Tunneln, 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.	Bei Infrastrukturprojekten dieser Grössenordnung wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Dabei werden die entstehenden Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt untersucht und beurteilt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) festgehalten. Der Bericht enthält ein Pflichtenheft mit weiteren Massnahmen für die nächsten Projektphasen. Die Umweltverträglichkeit befindet sich in Erarbeitung und wird mit der Auflage abgeschlossen. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof untersteht aufgrund von Ziffer 11.2 des Anhangs der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) der Pflicht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Auskunft über die Umweltauswirkungen und die erforderlichen Massnahmen zum Schutz der Umwelt gibt der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB), der von einem auf diesem Gebiet anerkannten Ingenieurbüro erarbeitet wird. Der UVB wird vom Bundesamt für Umwelt (BAFU), dem Bundesamt für Kultur (BAK) sowie den kantonalen Fachstellen der Kantone St.Gallen (AFU, AREG, ANJF, AWE, Denkmalpflege) und Appenzell Ausserrhoden (ARW, AfU) beurteilt.	X		
76808	Die Bereiche "Lärm" und Licht" müssen in der UVB - Matrix auch in der Betriebsphase abgedeckt sein,.	Der Betrieb einer Autobahn inkl. Tunnelportal verursacht Lärm-, Schadstoff- und Lichtemissionen in Richtung des Waldes (Landschaftsschutz, Schutzverordnung Sitter- und Wattbachlandschaft) und fügt diesem einmaligen, geschützten Naturraum dazuerhaften, nicht umkehrbaren Schaden zu - diese nicht nur während dem Bau sondern in den benannten Bereichen auch im Betrieb.	Lediglich im Portal- und Knotenbereich sowie in den Velo- und Personenunterführungen sind Beleuchtungen vorgesehen. Massgebend sind zudem die Empfehlungen des Bundesamts für Umwelt BAFU. Ziel dieser Leitlinien ist, Lichtimmissionen zu vermeiden.		X	
79999	Die Einhaltung dieser Vorgabe ist im technischen Bericht darzustellen.	9.17 Auf kantonaler resp. kommunaler Ebene ist die Sitter- und Wattbachlandschaft als Landschaftsschutzgebiet ausgeschieden. In diesem Bereich sind Bauten besonders sorgfältig zu gestalten. Einrichtungen sind unter möglicher Schonung des Landschaftsbildes zu projektieren und zu erstellen. Landschaftsschutzgebiete im Wald sind in ihrem charakteristischen Erscheinungsbild und in ihrer natürlichen Eigenart sowie in ihrer Bedeutung als Lebensräume freilebender Tiere und wildwachsender Pflanzen zu erhalten. Auf wasserbauliche Massnahmen ist, soweit möglich, zu verzichten.	Bei Infrastrukturprojekten dieser Grössenordnung wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Dabei werden die entstehenden Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt untersucht und beurteilt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) festgehalten. Der Bericht enthält ein Pflichtenheft mit weiteren Massnahmen für die nächsten Projektphasen. Die Umweltverträglichkeit befindet sich in Erarbeitung und wird mit der Auflage abgeschlossen. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof untersteht aufgrund von Ziffer 11.2 des Anhangs der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) der Pflicht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Auskunft über die Umweltauswirkungen und die erforderlichen Massnahmen zum Schutz der Umwelt gibt der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB), der von einem auf diesem Gebiet anerkannten Ingenieurbüro erarbeitet wird. Der UVB wird vom Bundesamt für Umwelt (BAFU), dem Bundesamt für Kultur (BAK) sowie den kantonalen Fachstellen der Kantone St.Gallen (AFU, AREG, ANJF, AWE, Denkmalpflege) und Appenzell Ausserrhoden (ARW, AfU) beurteilt. Im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung wird ebenfalls eine Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP) erstellt. Darin werden auch ökologische Aufwertungen im Perimeter des Zubringer Güterbahnhof dargestellt. Die LBP nimmt Rücksicht auf die Ziele und Massnahmen der städtischen Biodiversitäts- und Baumstrategie und wird diese soweit möglich berücksichtigen. Eine Koordination mit der Stadtplanung und mit Stadtgrün wird erfolgen. Die LBP enthält ebenfalls mögliche Gestaltungen und Begrünungen im Zusammenhang mit den oberirdischen Bauteilen (Tagbautunnel, Stützmauern, usw.).	X		
80000	Die Entlastung der Teufenerstrasse ist durch vertiefte Untersuchungen zu belegen.	9.15 Im Bericht wird ausgesagt: "Durch den neuen Zubringer werden die Verkehrsströme umgeleitet, womit sich auch Lärmemissionen resp. -immissionen verlagern. Erstabschätzungen zeigen, dass die Lärmbelastung entlang der Teufener Strasse abnehmen wird. Voraussichtlich werden einige wenige Grenzwertüberschreitungen bestehen bleiben (Steigung/Gefälle, Nacht). In der Gesamtschau können jedoch viele aktuelle Überschreitungen unter die Grenzwerte reduziert werden." Die Entlastung der Teufenerstrasse ist eines der zentralen Argumente für das Projekt. Dieses ist erst durch eine "Erstabschätzung" abgestützt. Die Aussage, es gebe "einige wenige Grenzwertüberschreitungen" ist zu schwammig.	Bei Infrastrukturprojekten dieser Grössenordnung wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Dabei werden die entstehenden Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt untersucht und beurteilt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) festgehalten. Der Bericht enthält ein Pflichtenheft mit weiteren Massnahmen für die nächsten Projektphasen. Die Umweltverträglichkeit befindet sich in Erarbeitung und wird mit der Auflage abgeschlossen. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof untersteht aufgrund von Ziffer 11.2 des Anhangs der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) der Pflicht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Auskunft über die Umweltauswirkungen und die erforderlichen Massnahmen zum Schutz der Umwelt gibt der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB), der von einem auf diesem Gebiet anerkannten Ingenieurbüro erarbeitet wird. Der UVB wird vom Bundesamt für Umwelt (BAFU), dem Bundesamt für Kultur (BAK) sowie den kantonalen Fachstellen der Kantone St.Gallen (AFU, AREG, ANJF, AWE, Denkmalpflege) und Appenzell Ausserrhoden (ARW, AfU) beurteilt.	X		
80187	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 Verträglichkeit 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.	Bei Infrastrukturprojekten dieser Grössenordnung wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Dabei werden die entstehenden Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt untersucht und beurteilt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) festgehalten. Der Bericht enthält ein Pflichtenheft mit weiteren Massnahmen für die nächsten Projektphasen. Die Umweltverträglichkeit befindet sich in Erarbeitung und wird mit der Auflage abgeschlossen. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof untersteht aufgrund von Ziffer 11.2 des Anhangs der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) der Pflicht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Auskunft über die Umweltauswirkungen und die erforderlichen Massnahmen zum Schutz der Umwelt gibt der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB), der von einem auf diesem Gebiet anerkannten Ingenieurbüro erarbeitet wird. Der UVB wird vom Bundesamt für Umwelt (BAFU), dem Bundesamt für Kultur (BAK) sowie den kantonalen Fachstellen der Kantone St.Gallen (AFU, AREG, ANJF, AWE, Denkmalpflege) und Appenzell Ausserrhoden (ARW, AfU) beurteilt.	X		
79861	Die Pläne zum Schutz des Wildtierkorridors beim Einmündungsbereich des Wattbachs in die Sitter müssen bei der Detailplanung genau ausgeführt werden.	Beim Einmündungsbereich des Wattbachs in die Sitter verläuft ein Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung. Dieser ist bereits beeinträchtigt und bedarf deshalb einem besonderem Schutz."	Im Bereich Wattbach tangiert das Projekt den überregionalen Wildtierkorridor «Gaiserwald» (AR-01_SG-20). Zusammen mit der Wildhut der Kantone St.Gallen und Appenzell-Ausserrhoden werden geeignete Massnahmen getroffen, damit dieser Wildtierkorridor für die Zukunft gesichert ist. Dazu ist eine Koordination zwischen dem Kanton Appenzell Ausserrhoden, den Appenzeller Bahnen sowie den geplanten Fuss- und Velo-Verbindungen zwischen Riethüsli und Teufen nötig. Diese Koordination erfolgt mit dem Umweltverträglichkeitsbericht.		X	

80073	Die Relevanzmatrix ist zu überprüfen und zu ergänzen.	Die Relevanzmatrix ist für die Betriebsphase in diversen Punkten ungenügend, zu erwähnen ist speziell Fauna/Flora/Lebensräume, Wald, Lärm, Luft etc.	Bei Infrastrukturprojekten dieser Grössenordnung wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Dabei werden die entstehenden Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt untersucht und beurteilt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) festgehalten. Der Bericht enthält ein Pflichtenheft mit weiteren Massnahmen für die nächsten Projektphasen. Die Umweltverträglichkeit befindet sich in Erarbeitung und wird mit der Auflage abgeschlossen. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof untersteht aufgrund von Ziffer 11.2 des Anhangs der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) der Pflicht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Auskunft über die Umweltauswirkungen und die erforderlichen Massnahmen zum Schutz der Umwelt gibt der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB), der von einem auf diesem Gebiet anerkannten Ingenieurbüro erarbeitet wird. Der UVB wird vom Bundesamt für Umwelt (BAFU), dem Bundesamt für Kultur (BAK) sowie den kantonalen Fachstellen der Kantone St.Gallen (AFU, AREG, ANJF, AWE, Denkmalpflege) und Appenzell Ausserrhoden (ARW, AfU) beurteilt.	X	
76479	Es fehlen Angaben zur Belastung des Klima durch den Bau und Betrieb der neuen Verkehrswege. Diese temporären Auswirkungen für den Bau und die andauernden Auswirkungen für den Betrieb müssen entsprechend kompensiert bzw. Ausgleichsmassnahmen getroffen werden.	Klimaziele von Bund, Kanton und Stadt, welche mehrfach an der Urne vom Volk bestätigt wurden, müssen erreicht werden und stehen über dem Projekt hier.	Bei Infrastrukturprojekten dieser Grössenordnung wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Dabei werden die entstehenden Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt untersucht und beurteilt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) festgehalten. Der Bericht enthält ein Pflichtenheft mit weiteren Massnahmen für die nächsten Projektphasen. Die Umweltverträglichkeit befindet sich in Erarbeitung und wird mit der Auflage abgeschlossen. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof untersteht aufgrund von Ziffer 11.2 des Anhangs der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) der Pflicht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Auskunft über die Umweltauswirkungen und die erforderlichen Massnahmen zum Schutz der Umwelt gibt der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB), der von einem auf diesem Gebiet anerkannten Ingenieurbüro erarbeitet wird. Der UVB wird vom Bundesamt für Umwelt (BAFU), dem Bundesamt für Kultur (BAK) sowie den kantonalen Fachstellen der Kantone St.Gallen (AFU, AREG, ANJF, AWE, Denkmalpflege) und Appenzell Ausserrhoden (ARW, AfU) beurteilt.	X	
79584	Es ist aufzuzeigen, wie das Projekt energieautark und klimaneutral umgesetzt werden kann. Der Bericht ist mit einer detaillierten Energiebilanz (inkl. grauer Energie) zu ergänzen. Die UVP, UVB ist entsprechend zu kompletieren.	Das vorliegende Projekt weist noch keine Strategie für die Einhaltung der entsprechenden Umwelt- und Energieziele vor. In Anbetracht dessen, dass die Schweiz bis 2050 klimaneutral sein sollte und dieses Projekt seinen Fussabdruck lange über dieses Datum hinaus zu kompensieren hat, fehlt eine fachliche Aufarbeitung dieser Themen. Insbesondere ist auch der zusätzliche Energieverbrauch nur marginal thematisiert. Dieser ist jedoch ein wichtiger Faktor, der innerhalb des Projekts mit einer entsprechenden Energieerzeugung/-rückgewinnung zu kompensieren ist. Insbesondere ist auch die graue Energie genau zu definieren und entsprechende Kompensationen vorzusehen	Bei Infrastrukturprojekten dieser Grössenordnung wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Dabei werden die entstehenden Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt untersucht und beurteilt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) festgehalten. Der Bericht enthält ein Pflichtenheft mit weiteren Massnahmen für die nächsten Projektphasen. Die Umweltverträglichkeit befindet sich in Erarbeitung und wird mit der Auflage abgeschlossen. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof untersteht aufgrund von Ziffer 11.2 des Anhangs der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) der Pflicht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Auskunft über die Umweltauswirkungen und die erforderlichen Massnahmen zum Schutz der Umwelt gibt der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB), der von einem auf diesem Gebiet anerkannten Ingenieurbüro erarbeitet wird. Der UVB wird vom Bundesamt für Umwelt (BAFU), dem Bundesamt für Kultur (BAK) sowie den kantonalen Fachstellen der Kantone St.Gallen (AFU, AREG, ANJF, AWE, Denkmalpflege) und Appenzell Ausserrhoden (ARW, AfU) beurteilt.	X	
78786	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.	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).	Sämtliche Installationsflächen werden in den nächsten Projektphasen geprüft und verbessert. Die bauzeitlichen Auswirkungen auf die Umwelt werden in der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) untersucht und beurteilt. Dabei werden auch Massnahmen und Auflagen zur Minimierung der Immissionen formuliert, die wiederum Eingang in die Projektierung finden (z. B. Anpassung Bauablauf, Formulierung von Einschränkungen für die Ausführung, Beschränkung von Transporten, Wahl von Transportrouten, allfällige Lärmschutzmassnahmen, usw.). Grundsätzlich gilt jedoch die Einhaltung der einschlägigen Gesetze und Normen (z. B. Baulärm-Richtlinie BAFU, Luftreinhaltung auf Baustellen, usw.). Für das Projekt Zubringer Güterbahnhof wird vom Tiefbauamt eine sachkundige Umweltbaubegleitung (UBB) eingesetzt. Diese überwacht die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zur Umwelt in der Bauphase. Sämtliche temporären Baumassnahmen und Baugrubensicherungen werden so geplant, dass der erforderliche Eingriff in die Umgebung minimiert wird. Im Erdreich verbleibende Bauhilfsmassnahmen werden zudem bis einen Meter unter der Terrainoberkante zurückgebaut. Im Endzustand wird die Umgebung wiederhergestellt, rekultiviert und nach Vorgabe der Umweltbaubegleitung und Landschaftspflegerischen Begleitplanung gestaltet. Ziel ist eine möglichst harmonische Gestaltung mit Rücksicht auf die bestehende Umgebung (Landschaftsbild, Ortsbild, etc.) zu erreichen. Greift ein Bauprojekt in die Natur ein, muss dieser Eingriff kompensiert werden. Deshalb werden mit dem Projekt Zubringer Güterbahnhof ökologische Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen umgesetzt. Die Massnahmen werden zusammen mit Fachpersonen aus den Bereichen Natur- und Landschaftsschutz der Kantone St.Gallen und Appenzell-Ausserrhoden erarbeitet. Im Umweltverträglichkeitsbericht werden die Massnahmen ausgewiesen. Im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung wird ebenfalls eine Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP) erstellt. Darin werden auch ökologische Aufwertungen im Perimeter des Zubringer Güterbahnhof dargestellt. Die LBP nimmt Rücksicht auf die Ziele und Massnahmen der städtischen Biodiversitäts- und Baumstrategie und wird diese soweit möglich berücksichtigen. Eine Koordination mit der Stadtplanung und mit Stadtgrün wird erfolgen. Die LBP enthält ebenfalls mögliche Gestaltungen und Begründungen im Zusammenhang mit den oberirdischen Bauteilen (Tagbautunnel, Stützmauern, usw.).	X	

80093	<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). Die Rodung ist davon abhängig, ob ein überwiegendes öffentliches Interesse vorliegt und ob das Vorhaben standortgebunden ist (was wir dezidiert verneinen.).</p>	<p>Sämtliche Installationsflächen werden in den nächsten Projektphasen geprüft und verbessert.</p> <p>Die bauzeitlichen Auswirkungen auf die Umwelt werden in der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) untersucht und beurteilt. Dabei werden auch Massnahmen und Auflagen zur Minimierung der Immissionen formuliert, die wiederum Eingang in die Projektierung finden (z. B. Anpassung Bauablauf, Formulierung von Einschränkungen für die Ausführung, Beschränkung von Transporten, Wahl von Transportrouten, allfällige Lärmschutzmassnahmen, usw.). Grundsätzlich gilt jedoch die Einhaltung der einschlägigen Gesetze und Normen (z. B. Baulärm-Richtlinie BAFU, Luftreinhaltung auf Baustellen, usw.). Für das Projekt Zubringer Güterbahnhof wird vom Tiefbauamt eine sachkundige Umweltbaubegleitung (UBB) eingesetzt. Diese überwacht die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zur Umwelt in der Bauphase.</p> <p>Sämtliche temporären Baumassnahmen und Baugrubensicherungen werden so geplant, dass der erforderliche Eingriff in die Umgebung minimiert wird. Im Erdreich verbleibende Bauhilfsmassnahmen werden zudem bis einen Meter unter der Terrainoberkante zurückgebaut. Im Endzustand wird die Umgebung wiederhergestellt, rekultiviert und nach Vorgabe der Umweltbaubegleitung und Landschaftspflegerischen Begleitplanung gestaltet. Ziel ist eine möglichst harmonische Gestaltung mit Rücksicht auf die bestehende Umgebung (Landschaftsbild, Ortsbild, etc.) zu erreichen.</p> <p>Greift ein Bauprojekt in die Natur ein, muss dieser Eingriff kompensiert werden. Deshalb werden mit dem Projekt Zubringer Güterbahnhof ökologische Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen umgesetzt. Die Massnahmen werden zusammen mit Fachpersonen aus den Bereichen Natur- und Landschaftsschutz der Kantone St.Gallen und Appenzell-Ausserrhoden erarbeitet. Im Umweltverträglichkeitsbericht werden die Massnahmen ausgewiesen.</p> <p>Im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung wird ebenfalls eine Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP) erstellt. Darin werden auch ökologische Aufwertungen im Perimeter des Zubringer Güterbahnhof dargestellt. Die LBP nimmt Rücksicht auf die Ziele und Massnahmen der städtischen Biodiversitäts- und Baumstrategie und wird diese soweit möglich berücksichtigen. Eine Koordination mit der Stadtplanung und mit Stadtgrün wird erfolgen. Die LBP enthält ebenfalls mögliche Gestaltungen und Begrünungen im Zusammenhang mit den oberirdischen Bauteilen (Tagbautunnel, Stützmauern, usw.).</p>	X	
80177	<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>Das Wattbachobel ist ein bedeutender Naturraum mit einem Sonderwaldreservat, Landschaftsschutzgebiet und Schutzverordnung Sitter- und Wattbachlandschaft. Es bestehen legitimierte öffentliche Interessen von Bund, Kanton und Gemeinde. Sowohl temporäre Einwirkungen (Baustelleninstallation, Baupisten etc.) als auch dauerhafte Einwirkungen (Bauwerke, Lärm, Verkehr, Lichtemissionen) 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. Öffentliches 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>	<p>Sämtliche Installationsflächen werden in den nächsten Projektphasen geprüft und verbessert.</p> <p>Die bauzeitlichen Auswirkungen auf die Umwelt werden in der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) untersucht und beurteilt. Dabei werden auch Massnahmen und Auflagen zur Minimierung der Immissionen formuliert, die wiederum Eingang in die Projektierung finden (z. B. Anpassung Bauablauf, Formulierung von Einschränkungen für die Ausführung, Beschränkung von Transporten, Wahl von Transportrouten, allfällige Lärmschutzmassnahmen, usw.). Grundsätzlich gilt jedoch die Einhaltung der einschlägigen Gesetze und Normen (z. B. Baulärm-Richtlinie BAFU, Luftreinhaltung auf Baustellen, usw.). Für das Projekt Zubringer Güterbahnhof wird vom Tiefbauamt eine sachkundige Umweltbaubegleitung (UBB) eingesetzt. Diese überwacht die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zur Umwelt in der Bauphase.</p> <p>Sämtliche temporären Baumassnahmen und Baugrubensicherungen werden so geplant, dass der erforderliche Eingriff in die Umgebung minimiert wird. Im Erdreich verbleibende Bauhilfsmassnahmen werden zudem bis einen Meter unter der Terrainoberkante zurückgebaut. Im Endzustand wird die Umgebung wiederhergestellt, rekultiviert und nach Vorgabe der Umweltbaubegleitung und Landschaftspflegerischen Begleitplanung gestaltet. Ziel ist eine möglichst harmonische Gestaltung mit Rücksicht auf die bestehende Umgebung (Landschaftsbild, Ortsbild, etc.) zu erreichen.</p> <p>Greift ein Bauprojekt in die Natur ein, muss dieser Eingriff kompensiert werden. Deshalb werden mit dem Projekt Zubringer Güterbahnhof ökologische Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen umgesetzt. Die Massnahmen werden zusammen mit Fachpersonen aus den Bereichen Natur- und Landschaftsschutz der Kantone St.Gallen und Appenzell-Ausserrhoden erarbeitet. Im Umweltverträglichkeitsbericht werden die Massnahmen ausgewiesen.</p> <p>Im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung wird ebenfalls eine Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP) erstellt. Darin werden auch ökologische Aufwertungen im Perimeter des Zubringer Güterbahnhof dargestellt. Die LBP nimmt Rücksicht auf die Ziele und Massnahmen der städtischen Biodiversitäts- und Baumstrategie und wird diese soweit möglich berücksichtigen. Eine Koordination mit der Stadtplanung und mit Stadtgrün wird erfolgen. Die LBP enthält ebenfalls mögliche Gestaltungen und Begrünungen im Zusammenhang mit den oberirdischen Bauteilen (Tagbautunnel, Stützmauern, usw.).</p>	X	
78787	<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>	<p>Der Abtransport von Ausbruchmaterial per Bahn wird bei jedem Infrastrukturprojekt dieser Grössenordnung geprüft. Im vorliegenden Projekt hat sich eine solche Lösung in Absprache mit der SBB infolge der zur Verfügung stehenden Platzverhältnisse sowie der erheblichen Beeinträchtigungen des Bahnbetriebs als unverhältnismässig und nicht zweckmässig erwiesen.</p>		X

76815	Mittels Gutachten muss dargelegt werden, welche öffentlichen Interessen höher zu gewichten sind: Bau einer Autobahn im Wald, Erhalt/Einhaltung Schutzverordnung Sitter und Wattbachlandschaft, Einhaltung Waldgesetz, Uneingeschränkter Schutz von nach NHG geschützten Waldgesellschaften, Erhalt Vernetzungskorridor, Uneingeschränkter Schutz Waldreservat Wattbach.	Ohne saubere Abwägung erscheint das ganze Brimborium arg unprofessionell und entspricht nicht dem politischen Willen.	Bei Infrastrukturprojekten dieser Grössenordnung wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Dabei werden die entstehenden Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt untersucht und beurteilt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) festgehalten. Der Bericht enthält ein Pflichtenheft mit weiteren Massnahmen für die nächsten Projektphasen. Die Umweltverträglichkeit befindet sich in Erarbeitung und wird mit der Auflage abgeschlossen. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof untersteht aufgrund von Ziffer 11.2 des Anhangs der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) der Pflicht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Auskunft über die Umweltauswirkungen und die erforderlichen Massnahmen zum Schutz der Umwelt gibt der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB), der von einem auf diesem Gebiet anerkannten Ingenieurbüro erarbeitet wird. Der UVB wird vom Bundesamt für Umwelt (BAFU), dem Bundesamt für Kultur (BAK) sowie den kantonalen Fachstellen der Kantone St.Gallen (AFU, AREG, ANJF, AWE, Denkmalpflege) und Appenzell Ausserrhoden (ARW, AfU) beurteilt.		X	
78856	Wenn die Brücke über den Wattbach und das Tunnelportal mit den Werkbauten erstellt wird, muss grösstmögliche Rücksicht auf die geschützten Tiere und Pflanzen genommen werden. Die Massnahmen müssen von Fachorganisationen, wie z. B. dem Naturschutzverein, überprüft werden können. Das heisst, betroffene schützenswerte Lebensräume und die Ersatzmassnahmen müssen überprüfbar dokumentiert werden.	Auszug aus der Schutzverordnung Sitter- und Wattbachlandschaft (Art. 15) 1 Die als Landschaftsschutzgebiete ausgeschiedenen Gewässerabschnitte sind in ihrem charakteristischen Erscheinungsbild, in ihrer natürlichen Eigenart und Dynamik sowie als Lebensräume freilebender Tiere zu erhalten. 2 Auf wasserbauliche Massnahmen ist soweit als möglich zu verzichten. 3 Terrainveränderungen, Abgrabungen und Aufschüttungen im Flussbett oder an den Ufern sind untersagt. Die Einträge in der Schutzverordnung bedeuten, dass das Wattbachtobel unberührt bleiben sollte.	Bei Infrastrukturprojekten dieser Grössenordnung wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Dabei werden die entstehenden Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt untersucht und beurteilt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) festgehalten. Der Bericht enthält ein Pflichtenheft mit weiteren Massnahmen für die nächsten Projektphasen. Die Umweltverträglichkeit befindet sich in Erarbeitung und wird mit der Auflage abgeschlossen. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof untersteht aufgrund von Ziffer 11.2 des Anhangs der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) der Pflicht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Auskunft über die Umweltauswirkungen und die erforderlichen Massnahmen zum Schutz der Umwelt gibt der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB), der von einem auf diesem Gebiet anerkannten Ingenieurbüro erarbeitet wird. Der UVB wird vom Bundesamt für Umwelt (BAFU), dem Bundesamt für Kultur (BAK) sowie den kantonalen Fachstellen der Kantone St.Gallen (AFU, AREG, ANJF, AWE, Denkmalpflege) und Appenzell Ausserrhoden (ARW, AfU) beurteilt.		X	
76810	Die Ausgleichsmassnahmen entlang des alten AB-Trassees (Heckenneupflanzungen) dürfen vom Installationsplatz nicht tangiert werden. Er ist dahingehend anzupassen.	Die Heckenneupflanzung entlang des Trassees ist eine verfügte Ersatzpflanzung bzw. Ersatz- und Ausgleichsmassnahme. Im allgemeinen sind Hecken gem. NHG Art.18 geschützt.	Sämtliche Installationsflächen werden in den nächsten Projektphasen geprüft und verbessert. Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen und wo möglich berücksichtigt.	X		
78716	Maut	Wird das Errichten einer Mautstelle geprüft? So könnten die Erstellungs- und Unterhaltskosten den tatsächlich Nutzenden verrechnet werden. Aktuell wird von einigen Politikerinnen und Politikern in Bern eine Maut am Gotthard gefordert. Eine Umsetzung wäre somit rechtlich wahrscheinlich möglich.	Die heutige Bundesverfassung schliesst Strassenmaturen oder auch Roadpricing aus. Entsprechende Varianten wären somit zurzeit weder verfassungs- noch gesetzeskonform. Die Verwaltung von Bund, Kantonen und Gemeinden haben sich an die aktuellen gesetzlichen Grundlagen zu halten.			X
78715	Mehrkosten unter Kontrolle	Im laufenden Jahr gab es in der Stadt St. Gallen mehrere Projekte, welche aufgrund Mehrkosten gescheitert sind. Wie wird garantiert, dass dies bei diesem Projekt nicht passiert? Bei welchem Betrag werden die Reissleinen gezogen?	Diese Kostenschätzungen befinden sich zurzeit in Erarbeitung und werden in der nächsten Projektierungsphase aufgezeigt.		X	
77699	Auf das Projekt G"üterbahnhof mit Anschluss Liebegg" ist zu verzichten.	siehe allegmeine Bemerkungen.	Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt. Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.			X
80201	Auf das Projekt Zubringer Güterbahnhof mit Anschlussstunnel Liebegg ist zu verzichten.	Es ist städtebaulich unerwünscht. Zusätzliche Strassenkapazitäten verursachen zusätzlichen MIV. Das ist nicht mehr zeitgemäss, widerspricht einer haushälterischen Raumplanung, widerspricht dem Klimaschutzgesetz und beeinträchtigt die Lebensqualität in der Stadt St.Gallen. Laut der neusten repräsentativen Umfrage des renommierten Wirtschaftsprüfers Deloitte wird sich die Anzahl der Haushalte mit einem eigenen Auto in den nächsten 10 Jahren von heute 80% auf noch 40% halbieren. Carsharing wird zunehmen, der MIV folglich trotz Bevölkerungszunahme insgesamt abnehmen, öV-, Fuss- und Veloverkehr werden zunehmen. Eine Modalsplitverlagerung vom MIV zu öV, Fuss- und Veloverkehr zeigen auch die Verkehrsperspektiven 2050 des Astras. Der Bau von zusätzlichen Strassenkapazitäten wird folglich zur landschafts- und klimafeindlichen Fehlinvestition.	Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt. Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.			X

78780	Auf den neuen Autobahnanschluss Güterbahnhof ist vollständig zu verzichten. Es sind Massnahmen zu ergreifen, die verhindern, dass der motorisierte Individualverkehr ungebremst zunimmt, gemäss den vier V in der Verkehrspolitik: - Vermeiden - Verlagern - Vernetzen - Verträglich gestalten	Der Autobahnanschluss bringt diverse Probleme und grosse Nachteile für die Stadt St. Gallen. - für den ÖV sowie den Velo- und Fussverkehr entstehen erhebliche Nachteile, insbesondere beim Knoten St. Leonhardsbrücke/St. Leonhardstrasse. - in der Innenstadt von St. Gallen ist mit zusätzlichem MIV zu rechnen. Dadurch entstehen Platzprobleme. Es muss für den ÖV, den Velo- und den Fussverkehr genug Verkehrsfläche zur Verfügung stehen. Ausserdem wird zusätzlicher Platz benötigt, damit Bäume und andere Pflanzen in der Stadt gepflanzt werden können. Die Pflanzungen sind nötig, um die Folgen der Klimaerhitzung abzumildern. - Im Wattbachtobel und im Hätterenwald verschwinden geschützte Waldgemeinschaften wegen der Strassenbauten.	Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt. Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.			X
78353	Auf die zusätzlichen innerstädtischen Anschlüsse im Bereich des Güterbahnhofs sei zu verzichten.	siehe angehängte Stellungnahme der Heimatschutz-Sektion SG/Al	Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt. Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.			X
77087	Das Gesamtprojekt muss unbedingt weiterverfolgt werden, es nützt der ganzen Region. Die Gegnerschaft muss ernst genommen werden, aber die Bevölkerung muss vom Mehrwert überzeugt werden.	Das Projekt nützt der ganzen Region, dem Individualverkehr, dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr. Es erhöht die Lebensqualität im Riethüsli und im Bereich der Teufener Strasse und den umliegenden Quartieren enorm, das heisst die Stadt profitiert massiv. Ausserdem wird die Verkehrssicherheit erhöht, die Stautunden reduziert und der Verkehrsinfarkt kann vermieden werden.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.		X	
79147	Gesamtprojekt weiter verfolgen	Das vorliegende Projekt löst ein aktuelles und zukünftiges Problem unserer Region. Das Projekt betrachtet die Probleme kantonsübergreifend und zeigt konkret Lösungen auf.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.		X	
75610	Im Bereich Feldli sollte nicht nur ein Halb-, sondern ein Ganz-Anschluss realisiert werden.	Die Verkehrsführung des MIV aus der Bodensee-Region/Bayern/Vorarlberg via Ausfahrt Kreuzbleiche, Schorentunnel, St.leonardsbrücke, Tunnel Güterbahnhof-Nord und Kreisel in den Liebegg-Tunnel in Richtung Appenzellerland - und von dort zurück - ist kompliziert, belastet die Stadt und verlängert die Reisezeit unnötig.	Der neue Anschluss führt Richtung Zürich. Ein Anschluss Richtung St.Margrethen ist nicht vorgesehen. Das Verkehrsaufkommen aus und in Richtung St.Margrethen ist wesentlich geringer als Richtung Zürich. Ein Anschluss in Richtung St.Margrethen wäre zudem technisch nur sehr aufwendig realisierbar. Wer Richtung St.Margrethen fahren will, nutzt weiterhin die Einfahrt Kreuzbleiche.			X
80865	So weiterverfolgen/bearbeiten	Geplante Variante ist m.E. schlüssig und aus meiner Sicht perfekt.Der Verkehr gehört unter den Lebensraum und sorgt für eine Steigerung der Wohnqualität. Dies obwohl Torbauwerke entstehen.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.		X	
76317	Zusätzlicher Abzweiger aus dem Feldlitunnel zur Kreuzbleiche	Um eine wirksame Entlastung der Stadt von dem Verkehr zu bekommen, der vom Appenzellerland kommend Richtung Rorschach fahren will (und der jetzt geplant am Kreisel raus, über die Leonhardbrücke, bei der Kreuzbleiche wieder in den Tunnel hinein fährt), sollte eine unterirdische Verlängerung des Kreuzbleiche-Zubringers direkt zum neuen Feldli-Tunnel gebaut werden.	Eine Verbindung des Feldlitunnels mit dem Anschluss Kreuzbleiche ist baulich nicht umsetzbar. Der neue Anschluss führt Richtung Zürich. Ein Anschluss Richtung St.Margrethen ist nicht vorgesehen. Das Verkehrsaufkommen aus und in Richtung St.Margrethen ist wesentlich geringer als Richtung Zürich. Ein Anschluss in Richtung St.Margrethen wäre zudem technisch nur sehr aufwendig realisierbar. Wer Richtung St.Margrethen fahren will, nutzt weiterhin die Einfahrt Kreuzbleiche.			X
80057	AR-seitig: Vor Beginn von Planaufgabe und Entscheidungsverfahren (GR, KR, Volk) sind die konkrete Teilprojekte für die Realisierung der Veloschnellroute Niederteufen/Lustmühle (Velounterführung) - Riethüsli/St. Gallen (Velobrücke, Radweg) vorzulegen. SG-seitig: Vor Beginn von Planaufgabe und Entscheidungsverfahren (SR, Stadtparlam./KR, Volk) ist das Projekt für die Velostrecke Ruckhalde konkret vorzulegen.	Diese Veloschnellroute ist im Rahmen des 4. Agglo-Programm vom BR bewilligt; mit der Realisierung kommt man bisher leider nicht voran. Man kann mit dem Liebegg-Tunnelprojekt nicht glaubhaft vors Volk treten, wenn man mit der bereits bewilligten Veloschnellroute noch nicht mal angefangen hat.	Ein Projekt in der Grössenordnung des Zubringers Güterbahnhof hat Auswirkungen auf das weitere Strassennetz und die Siedlung. Deshalb werden neben dem Projekt weitere Massnahmen umgesetzt, sogenannte flankierende Massnahmen. Dazu gehören zum Beispiel die Betriebs- und Gestaltungskonzepte an Teufener- und Oberstrasse. Die flankierenden Massnahmen werden auf das Hauptprojekt abgestimmt. Die Planung erfolgt aber individuell in einem separaten Projekt. Deshalb finden sich keine detaillierten Plan- und Berichtsunterlagen zu den flankierenden Massnahmen in den vorliegenden Dokumenten. Zudem werden unabhängig vom vorliegenden Projekt diverse Massnahmen zugunsten von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr in der Region St.Gallen umgesetzt. Dies zum Beispiel über die Agglomerationsprogramme der Region St.Gallen-Bodensee. Der Kantonsrat St.Gallen hat im Rahmen des 18. Strassenbauprogramms 2024 bis 2028 (18.SBP) rund 111 Mio. Franken (grösste Position im 18. SBP) für Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehr sowie rund 36 Mio. Franken für Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr an Kantonsstrassen gesprochen.	X		
76318	Bau einer separaten Fuss- und Velobrücke Richtung Paradiesstrasse	Verbesserung des Verkehrsflusses für Fussgänger und Velos ("Verkehr muss fliessen")	Die Machbarkeit der Zyli-Passerelle ist weiterhin gegeben. Nach den notwendigen Grundsatzentscheidungen zur Engpassbeseitigung St.Gallen wird die Zyli-Passerelle abgestimmt auf die Arealentwicklung im Güterbahnhof geplant und projektiert.	X		

79602	Projekt ergänzen Anschluss Fuss- Veloverkehr Ruckhalde.	Projekt Fuss-/Veloverbindung Ruckhalde wurde nicht berücksichtigt. Diese AP-Massnahme ist jedoch wichtiger Bestandteil des AGGLO-Programms sowie der städtischen und kantonalen Richtplanung.	Die Veloroute Ruckhalde (Riethüsli-Innenstadt) ist in der städtischen Planung noch nicht so weit fortgeschritten. Somit können aktuell keine konkreten Randbedingungen in das Projekt Zubringer Güterbahnhof einfließen. Die bereits vorliegenden Informationen seitens Stadt hat der Kanton in der Planung berücksichtigt. Grundsätzlich bleibt genügend Freiraum, um die Veloroute zu realisieren.	X		
79603	Andere Knoten/Verkehrsführungsoptionen oder Anschlussmöglichkeiten prüfen.	In der städtebaulichen Studie sind lediglich die Anschlüsse (Varianten) in das bestehende Strassennetz geprüft worden. Jedoch sind mit Verkehrsregimeanpassungen auf anderen Strassen wesentlich schlankere Varianten möglich. Diese Knotenform ist zu komplex und behindert den Verkehrsfluss für alle anderen Verkehrsteilnehmenden. Zudem ist es auch städtebaulich eine Zäsur. Die Trennwirkung zwischen dem Zentrum und den angrenzenden Quartieren ist immens und mit den Anliegen der städtischen Bevölkerung nicht vereinbar.	Die vorliegenden Knotenlayouts wurden anhand aktueller Verkehrsmodelle sorgfältig mittels Variantenstudium entwickelt. Die gewählten Bestvarianten sind verhältnismässig und aus Sicht der Projektbeteiligten eindeutig die zweckmässigste Lösung.			X
76900	Führt zu massivem Mehrverkehr auf der Oberstrasse. Auf diesen Anschluss ist zu verzichten.	Verweis auf Abbildung 9 Seite 39	Der Anschluss Oberstrasse ist gemäss aktuellen Verkehrsmodellen notwendig, da die Leistungsfähigkeit des Anschlusses an der St.Leonhard-Strasse sonst nicht nachgewiesen werden könnte. Zudem wäre auch die Leistungsfähigkeit des unterirdischen Kreisels nicht nachgewiesen.			X
79577	Provisorium Pfortner: Die abwärts Velofahrenden sollen nicht erst durch einen beim Pfortner zu bedienenden Schalter und Ampel "grün" für die Wiedereingliederung in den Verkehr erhalten. Vielmehr ist eine Lösung anzustreben, welche es erlaubt, ohne Wartezeit wieder nach rechts auf die Strasse zu queren (zum Beispiel zusätzlicher Schalter oder Bewegungsmelder in genügendem Abstand vor einer allfälligen Ampel auf der Teufner Seite, so dass keine Wartezeit entsteht).	Die zukünftige Notwendigkeit, im Abwärtsfahren zweimal die Teufener Strasse zu überqueren, bremst die Velofahrenden in diesem Bereich stark aus. Dieser Effekt soll minimiert werden.	Der Pfortner Liebegg ist nicht Bestandteil des Projekts Engpassbeseitigung. Der Kanton Appenzell Ausserrhoden hat das Projekt bereits aufgelegt. Über die Einsprachen wurde entschieden. Ein Entscheid wurde mit Beschwerde ans Obergericht weitergezogen. Das Urteil des Gerichts ist ausstehend			
76898	Verzicht auf Anschluss Leonhardstrasse	Städtebaulich zu massiver Eingriff	Der Anschluss St.Leonhard-Strasse ist gemäss den aktuellen Verkehrsmodellen notwendig, da es ohne diesen zu massiven Mehrbelastungen auf der Oberstrasse kommen würde. Zudem würde die Teufener Strasse weniger stark entlastet, da ein Teil der Fahrten in Richtung Stadtzentrum und St.Margrethen wieder über die Teufener Strasse erfolgen würden.			X
80866	Weiterverfolgen	Linienführung perfekt	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.		X	
80206	Auf den Tunnel Liebegg ist zu verzichten. Stattdessen soll die Veloinfrastruktur zwischen St.Gallen und Teufen rasch verbessert werden und die Teufenerstrasse in St.Gallen zeitnah umgestaltet werden.	Die AB verkehrt im Viertelstundentakt zwischen St.Gallen und Teufen. Umsteigen vom Auto auf die Bahn oder das Velo ist angesagt. Der Strassentunnel würde Mehrverkehr verursachen und den Umsteigeanreiz auf die AB torpedieren.	Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr wie auch der öV und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen haben die nationalen und kantonalen Parlamente das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergtunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei wurden ebenfalls die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen. Der Veloweg zwischen Lustmühle und Riethüsli wird bereits seit längerem in einem separaten Projekt geplant und ist ebenso Bestandteil des Agglomerationsprogrammes der 4. Generation mit Umsetzungshorizont 2024 bis 2028. Im vorliegenden Projekt werden lediglich die Anpassungen im Zusammenhang mit dem Zubringer Güterbahnhof aufgezeigt.			X
75401	Der direkte Autobahn-Anschluss und dadurch die wesentliche Entlastung der Stadt vom steigenden Durchgangsverkehr ist zu begrüssen.	Gegen einen Zubringer zur Autobahn (in und aus Richtung Zürich), bestehend aus den zwei Tunnels Liebegg und Feldli, ist nichts einzuwenden. Dieser bringt eine Entlastung auf der Teufener Strasse. Aus den Grundlagen geht nicht hervor, ob der Tunnel auch für Fahrzeuge aus und in Richtung Riethüsli zugänglich gemacht werden soll.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen. Die Zugänglichkeit des Tunnels Liebegg ist auch von und in Richtung Riethüsli möglich.		X	
77083	Der Tunnel Liebegg muss unbedingt im Projekt bleiben und auch von der Region finanziert werden. Politisch muss dieses Gesmt Projekt mit voller Energie gegen die Gegnerschaft geführt werden, damit es eine Verbesserung und Entwicklung gibt.	Ohne Liebegg Tunnel hat das Projekt zu wenig Entlastungswirkung und die Probleme Stau auf der Teufenerstrasse bleiben und es gibt keine Verbesserung für die Anwohner und den Langsamverkehr.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.		X	
79156	Guten Tag sehr geehrte Damen und Herren Ich stelle den Antrag auf den Tunnel Liebegg zu verzichten!	Es ist kompletter Irrsinn, im Zeitalter der Klimaerwärmung einen Strassentunnel zu bauen, welcher erst in 15-20 Jahren befahrbar wird und dafür einen Wald zu roden, wo heute Rehe ungestört hausen. Bäume brauchen mindestens 50 Jahre um nur ansatzmässig wieder eine Grösse zu haben, wie die heutigen, die gefällt werden müssten. Bäume aber helfen, Hitze zu reduzieren und CO2 aus der Luft zu filtern.	Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergtunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschritt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschritt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt. Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.			X

80867	Umsetzen	Die gewählte Variante überzeugt durch eine einfache und logische Linienführung	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.		X	
77703	Auf das Projekt "Güterbahnhof mit Anschluss Liebegg" inkl. Güterbahnhof Nord ist zu verzichten.	Diese Ausfahrt aufs Stadtnetz ist deshalb unnötig und städtebaulich unerwünscht.	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen.</p> <p>80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p>			X
77709	Auf das Projekt "Güterbahnhof mit Anschluss Liebegg" ist zu verzichten, deshalb braucht es auch den Anschluss Güterbahnhof Nord nicht.	Diese Ausfahrt aufs Stadtnetz ist deshalb unnötig und städtebaulich unerwünscht.	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen.</p> <p>80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p>			X
80202	Auf das Projekt "Güterbahnhof mit den Anschlüssen Geltenwilenstrasse, Oberstrasse und Liebegg" ist zu verzichten.	Diese Ausfahrten aufs Stadtnetz führen zu Mehrverkehr und sind städtebaulich unerwünscht.	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen.</p> <p>80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p>			X
80101	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.	Vor allem für Bäume im Randbereich des Areals ist keine Notwendigkeit zu deren Fällung ersichtlich.	Im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung wird ebenfalls eine Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP) erstellt. Darin werden auch ökologische Aufwertungen im Perimeter des Zubringer Güterbahnhof dargestellt. Die LBP nimmt Rücksicht auf die Ziele und Massnahmen der städtischen Biodiversitäts- und Baumstrategie und wird diese soweit möglich berücksichtigen. Eine Koordination mit der Stadtplanung und mit Stadtgrün wird erfolgen. Die LBP enthält ebenfalls mögliche Gestaltungen und Begrünungen im Zusammenhang mit den oberirdischen Bauteilen (Tagbautunnel, Stützmauern, usw.).	X		
79318	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.	Die Verträglichkeit bezüglich Ortsbild- und Denkmalschutz ist Gegenstand aktueller Prüfungen und Untersuchungen mit der kantonalen Denkmalpflege und dem Bundesamt für Kultur (BAK). Auf Anraten des BAK wird zusätzlich ein Gutachten bei der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) eingeholt. In der Interessenabwägung wird das Gutachten berücksichtigt.	X		

75402	<p>Der Anschluss Kreuzbleiche genügt als Zubringer von der Autobahn in die Stadt.</p> <p>Auf den Zubringer Güterbahnhof mit Kreisel und Ausfahrten in die Stadt ist zu verzichten, um den Individualverkehr aus und in Richtung Teufen nicht noch mehr zu fördern.</p> <p>Die Appenzeller-Bahnen sollen von einem Verzicht auf den Zubringer Güterbahnhof, einer Neugestaltung der Teufener Strasse sowie einer Pfortneranlage Liebegg zur Verkehrsdosierung in dem Sinne profitieren, dass vermehrt vom Individualverkehr auf die Bahn umgestiegen wird.</p>	<p>Der bestehende Autobahn-Anschluss Kreuzbleiche mit den Aus- und Einfahrten in und aus drei Richtungen (Rosenbergstrasse, St.Leonhard-Strasse und Zürcher Strasse) genügt, um mit dem Fahrzeug in die und aus der Stadt zu gelangen.</p> <p>Durch die Realisierung des neuen Autobahn-Anschlusses (Aus- und Einfahrt aus und in Richtung Zürich) via Tunnels Feldli und Liebegg braucht der in oder aus Richtung Teufen rollende Verkehr nicht mehr durch die Stadt (St.Leonhard-Strasse, Geltenwilenstrasse, Oberstrasse und Teufener Strasse) zu fahren, um zur Autobahn zu gelangen. Das wird zu einer erheblichen Entlastung dieser Strassen führen.</p> <p>Auf einen Ausbau der St.Leonhard-Strasse auf sechs Fahrspuren kann damit verzichtet werden. Einzig der geplante Ausbau der St.Leonhard-Brücke für den Velo- und Fussverkehr ist noch erforderlich.</p> <p>Durch die geplanten Kreiselausfahrten Geltenwilenstrasse und Oberstrasse wird dem Individualverkehr aus Richtung Teufen sozusagen ein roter Teppich ausgelegt, um möglichst staufrei und bequem in die Stadt zu gelangen. Der Arbeitsweg und das Wohnen im südlichen, steuergünstigen «Speckgürtel» der Stadt wird so noch attraktiver. Das kann wohl nicht das Ziel der Stadt sein! Deshalb ist auf den Kreisel Güterbahnhof mit Ausfahrten in die Stadt zu verzichten.</p> <p>Die Teufener Strasse soll auch bei einem Verzicht auf die Realisierung des Kreisels Güterbahnhof mit Ausfahrten in die Stadt trotzdem zu einer für die Anwohner attraktiveren Strasse umgestaltet werden, zum Beispiel im Sinne einer Quartierstrasse mit Tempo 30. Dadurch kann erreicht werden, dass die Appenzeller vielleicht eher auf die Bahn umsteigen.</p>	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen.</p> <p>80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p>			X
80091	Die aktuelle artenreiche Bepflanzung im Areal ist mindestens gleichwertig wiederherzustellen.	Es kann davon ausgegangen werden, dass bis zu einer anderen Nutzung des Geländes noch dauern könnte.	Im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung wird ebenfalls eine Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP) erstellt. Darin werden auch ökologische Aufwertungen im Perimeter des Zubringer Güterbahnhof dargestellt. Die LBP nimmt Rücksicht auf die Ziele und Massnahmen der städtischen Biodiversitäts- und Baumstrategie und wird diese soweit möglich berücksichtigen. Eine Koordination mit der Stadtplanung und mit Stadtgrün wird erfolgen. Die LBP enthält ebenfalls mögliche Gestaltungen und Begrünungen im Zusammenhang mit den oberirdischen Bauteilen (Tagbautunnel, Stützmauern, usw.).	X		
80368	Frühzeitige, reziproke und kontinuierliche Kommunikation des Kanton St.Gallen mit den Mietern an der Güterbahnhofstrasse in St.Gallen	<p>Wir, die Projektikum AG, sind seit 20 Jahren die Mieterin des KUGL - Kultur am Gleis - an der Güterbahnhofstrasse 2b in St.Gallen. Das KUGL ist aus unserer Perspektive unerlässlich für das diverse, kulturelle St.Galler Nachtleben.</p> <p>Mit Schrecken haben wir festgestellt, dass ein Teil des Güterbahnhofs dem Projekt zum Opfer fällt bzw. abgerissen wird. Dem Plan zufolge wird es unseren Club betreffen. Deshalb möchten wir gern wissen:</p> <p>was ist? was bleibt? was kommt? was geht?</p> <p>und das frühzeitig, reziprok und kontinuierlich. Wir erwarten, dass der Kanton das Gespräch mit uns sucht, sodass wir für die Zukunft gewappnet sind - sprich geplante Investitionen künftig noch tätigen, oder eben nicht mehr tätigen werden. Wir sind und bleiben anpassungsfähig. Doch an diesem Entscheid hängen Existenzen.</p>	Ihr Anliegen wird wo möglich berücksichtigt.	X		
77723	Auf das Projekt "Güterbahnhof mit Anschluss Liebegg" inkl. Güterbahnhof Süd ist zu verzichten.	Diese Ausfahrt aufs Stadtnetz ist deshalb unnötig und städtebaulich unerwünscht.	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen.</p> <p>80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p>			X

80207	Auf das Projekt "Güterbahnhof mit den Anschlüssen Geltenwilenstrasse, Oberstrasse und Liebegg" ist zu verzichten.	Diese Ausfahrten aufs Stadtnetz führen zu Mehrverkehr und sind städtebaulich unerwünscht.	Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschritt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschritt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt. Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.			X
78816	Das Gebäude Güterbahnhofstrasse 18 ist zu schützen.	Es ist ein bemerkenswerter Bau aus der grossen Zeit des Eisenbahnbaus. Es markiert den westlichen Eingang ins Güterbahnhofareal.	Die Verträglichkeit bezüglich Ortsbild- und Denkmalschutz ist Gegenstand aktueller Prüfungen und Untersuchungen mit der kantonalen Denkmalpflege und dem Bundesamt für Kultur (BAK). Auf Anraten des BAK wird zusätzlich ein Gutachten bei der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) eingeholt. In der Interessenabwägung wird das Gutachten berücksichtigt.	X		
75433	Der Anschluss Kreuzbleiche genügt als Zubringer von der Autobahn in die Stadt. Auf den Zubringer Güterbahnhof mit Kreisel und Ausfahrten in die Stadt ist zu verzichten, um den Individualverkehr aus und in Richtung Teufen nicht noch mehr zu fördern. Die Appenzeller-Bahnen sollen von einem Verzicht auf den Zubringer Güterbahnhof, einer Neugestaltung der Teufener Strasse sowie einer Pfortneranlage Liebegg zur Verkehrsdosierung in dem Sinne profitieren, dass vermehrt vom Individualverkehr auf die Bahn umgestiegen wird.	Der bestehende Autobahn-Anschluss Kreuzbleiche mit den Aus- und Einfahrten in und aus drei Richtungen (Rosenbergstrasse, St.Leonhard-Strasse und Zürcher Strasse) genügt, um mit dem Fahrzeug in die und aus der Stadt zu gelangen. Durch die Realisierung des neuen Autobahn-Anschlusses (Aus- und Einfahrt aus und in Richtung Zürich) via Tunnels Feldli und Liebegg braucht der in oder aus Richtung Teufen rollende Verkehr nicht mehr durch die Stadt (St.Leonhard-Strasse, Geltenwilenstrasse, Oberstrasse und Teufener Strasse) zu fahren, um zur Autobahn zu gelangen. Das wird zu einer erheblichen Entlastung dieser Strassen führen. Auf einen Ausbau der St.Leonhard-Strasse auf sechs Fahrspuren kann damit verzichtet werden. Einzig der geplante Ausbau der St.Leonhard-Brücke für den Velo- und Fussverkehr ist noch erforderlich. Durch die geplanten Kreiselausfahrten Geltenwilenstrasse und Oberstrasse wird dem Individualverkehr aus Richtung Teufen sozusagen ein roter Teppich ausgelegt, um möglichst staufrei und bequem in die Stadt zu gelangen. Der Arbeitsweg und das Wohnen im südlichen, steuergünstigen «Speckgürtel» der Stadt wird so noch attraktiver. Das kann wohl nicht das Ziel der Stadt sein! Deshalb ist auf den Kreisel Güterbahnhof mit Ausfahrten in die Stadt zu verzichten. Die Teufener Strasse soll auch bei einem Verzicht auf die Realisierung des Kreisels Güterbahnhof mit Ausfahrten in die Stadt trotzdem zu einer für die Anwohner attraktiveren Strasse umgestaltet werden, zum Beispiel im Sinne einer Quartierstrasse mit Tempo 30. Dadurch kann erreicht werden, dass die Appenzeller vielleicht eher auf die Bahn umsteigen.	Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschritt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschritt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt. Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.			X
75380	Portalgestaltung	Kann der Portalgestaltung mehr Beachtung geschenkt werden? Es soll nicht der Eindruck entstehen, dass es sich um eine Tiefgarageneinfahrt handelt.	Ihr Anliegen wird zur Kenntnis genommen und in der nächsten Projektphase geprüft.		X	
77727	Auf diesen monumentale Bauwerk in die Natur ist zu verzichten	Der brutale Eingriff in die relativ unberührte Natur und ins Naherholungsgebiet ist katastrophal.	Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschritt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschritt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt. Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.			X

80209	Auf diesen monumentale Bauwerk in die Natur ist zu verzichten.	Der massive Eingriff in die relativ unberührte Natur und ins Naherholungsgebiet, verbunden mit Waldrodungen ist erschreckend.	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen.</p> <p>80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p>			X
76316	Bitte erklären Sie, wo der prognostizierte Mehrverkehr auf der St.Leonhard-Strasse von plus 35.9% hin verschwindet. Um diesen Mehrverkehr zu verhindern, muss die Einfahrt aus dem Tunnel über die Brücke in die Stadt Richtung Bahnhof verunmöglicht werden.	Obwohl an der St. Leonhardstrasse keine weitere Abfahrt oder relevante Seitenstrassen bestehen, ist dann im weiteren Verlauf der St. Leonhardstrasse plötzlich die Prognose "grün". Das ist nicht plausibel. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass der allergrösste Teil dieses Mehrverkehrs von 35.9% weiter durch die Stadt fahren würde.	Verkehrsmodelle bilden die Stadt nicht Gebäude für Gebäude ab. Die Bebauung und damit einhergehende Informationen, wie Anzahl arbeitende oder wohnende Personen, aber auch Parkieranlagen werden in Zonen zusammengefasst. Dies unter anderem aus Datenschutzgründen, um Rückschlüsse auf Einzelpersonen zu verunmöglichen. Der angesprochene Sprung in den dargestellten Verkehrszahlen ist in den am Schnittpunkt angebundene Zonenanbindungen begründet.			X
75403	Der Anschluss Kreuzbleiche genügt als Zubringer von der Autobahn in die Stadt. Auf einen Ausbau der St.Leonhard-Strasse auf sechs Fahrspuren ist zu verzichten.	<p>Der bestehende Autobahn-Anschluss Kreuzbleiche mit den Aus- und Einfahrten in und aus drei Richtungen (Rosenbergstrasse, St.Leonhard-Strasse und Zürcher Strasse) genügt, um mit dem Fahrzeug in die und aus der Stadt zu gelangen.</p> <p>Durch die Realisierung des neuen Autobahn-Anschlusses (Aus- und Einfahrt aus und in Richtung Zürich) via Tunnels Feldli und Liebegg braucht der in oder aus Richtung Teufen rollende Verkehr nicht mehr durch die Stadt (St.Leonhard-Strasse, Geltenwilenstrasse, Oberstrasse und Teufener Strasse) zu fahren, um zur Autobahn zu gelangen. Das wird zu einer erheblichen Entlastung dieser Strassen führen.</p> <p>Auf einen Ausbau der St.Leonhard-Strasse auf sechs Fahrspuren kann damit verzichtet werden. Einzig der geplante Ausbau der St.Leonhard-Brücke für den Velo- und Fussverkehr ist noch erforderlich.</p>	<p>Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen.</p> <p>80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt.</p> <p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.</p>			X
79939	Einplanen einer Busspur stadteinwärts	Gerne äussere ich mich als Anwohner zum Projekt. Auf der St. Leonhardbrücke fehlt eine Busspur stadteinwärts. Diese existiert heute. Durch die fehlende Busspur erhöhen sich die Reisezeiten im öffentlichen Verkehr, zudem steigt die Verspätungsanfälligkeit der Busse. Die verkehrspolitischen Ziele von Stadt und Kanton werden so nicht erreicht.	Der Einfluss des Projekts auf den öffentlichen Verkehr kann nicht auf den Knoten St.Leonhard-Strasse reduziert werden. Dafür ist eine Betrachtung des Gesamtsystems notwendig. Sämtliche Busse, die über den Knoten St.Leonhard-Strasse verkehren, passieren ebenfalls den Knoten Kreuzbleiche. An der Kreuzbleiche kommt es heute in den Spitzenstunden regelmässig zu Verspätungen von über 3 Minuten. Ohne Engpassbeseitigung werden diese Verspätungen weiter zunehmen. Ist die Engpassbeseitigung umgesetzt, kommt es von der Kreuzbleiche bis zum Bahnhof zu keinen Verkehrsbehinderungen. Alle Knoten sind genügend dimensioniert um die anfallenden Verkehrsmengen zu bewältigen. Zudem wird zwischen der Haltestelle Stahl und der Kreuzbleiche eine neue Busspur geschaffen. Eine Spur für den Autoverkehr wird dazu reduziert. Zudem bevorzugen alle Lichtsignalanlagen die Busse. Somit werden mit dem neuen Verkehrssystem sämtliche Behinderungen für den öffentlichen Verkehr zwischen Kreuzbleiche und Bahnhof behoben.			X
80744	Auf der St. Leonhardbrücke sowie der St. Leonhardstrasse sind zwingend Busspuren zu erhalten bzw. auszubauen. Mit geeigneten Massnahmen ist zu sichern, dass der strassengebundene öV gegenüber dem MIV eine deutliche Besserstellung erlangt.	Das Mobilitätswachstum soll künftig hauptsächlich mit dem öV und dem Langsamverkehr aufgenommen werden. Daher ist es nicht statthaft, dass Busspuren zulasten des MIV aufgegeben werden. Wird der strassengebundene öV nicht deutlich priorisiert und verbessert, sind alsbald wieder hohe Verzögerungszeiten bei den Buslinien die Folge.	Der Einfluss des Projekts auf den öffentlichen Verkehr kann nicht auf den Knoten St.Leonhard-Strasse reduziert werden. Dafür ist eine Betrachtung des Gesamtsystems notwendig. Sämtliche Busse, die über den Knoten St.Leonhard-Strasse verkehren, passieren ebenfalls den Knoten Kreuzbleiche. An der Kreuzbleiche kommt es heute in den Spitzenstunden regelmässig zu Verspätungen von über 3 Minuten. Ohne Engpassbeseitigung werden diese Verspätungen weiter zunehmen. Ist die Engpassbeseitigung umgesetzt, kommt es von der Kreuzbleiche bis zum Bahnhof zu keinen Verkehrsbehinderungen. Alle Knoten sind genügend dimensioniert um die anfallenden Verkehrsmengen zu bewältigen. Zudem wird zwischen der Haltestelle Stahl und der Kreuzbleiche eine neue Busspur geschaffen. Eine Spur für den Autoverkehr wird dazu reduziert. Zudem bevorzugen alle Lichtsignalanlagen die Busse. Somit werden mit dem neuen Verkehrssystem sämtliche Behinderungen für den öffentlichen Verkehr zwischen Kreuzbleiche und Bahnhof behoben.			X

78718	Busspuren nicht aufheben	Wie soll eine Busbevorzugung möglich sein, wenn die Busspur gestrichen wird? Der neue Zubringer soll zu einer Verkehrsentslastung führen. Wieso werden zusätzliche Spuren für den Autoverkehr benötigt?	Der Einfluss des Projekts auf den öffentlichen Verkehr kann nicht auf den Knoten St.Leonhard-Strasse reduziert werden. Dafür ist eine Betrachtung des Gesamtsystems notwendig. Sämtliche Busse, die über den Knoten St.Leonhard-Strasse verkehren, passieren ebenfalls den Knoten Kreuzbleiche. An der Kreuzbleiche kommt es heute in den Spitzenstunden regelmässig zu Verspätungen von über 3 Minuten. Ohne Engpassbeseitigung werden diese Verspätungen weiter zunehmen. Ist die Engpassbeseitigung umgesetzt, kommt es von der Kreuzbleiche bis zum Bahnhof zu keinen Verkehrsbehinderungen. Alle Knoten sind genügend dimensioniert um die anfallenden Verkehrsmengen zu bewältigen. Zudem wird zwischen der Haltestelle Stahl und der Kreuzbleiche eine neue Busspur geschaffen. Eine Spur für den Autoverkehr wird dazu reduziert. Zudem bevorzugen alle Lichtsignalanlagen die Busse. Somit werden mit dem neuen Verkehrssystem sämtliche Behinderungen für den öffentlichen Verkehr zwischen Kreuzbleiche und Bahnhof behoben.			X
80146	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.	Im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung wird ebenfalls eine Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP) erstellt. Darin werden auch ökologische Aufwertungen im Perimeter des Zubringer Güterbahnhof dargestellt. Die LBP nimmt Rücksicht auf die Ziele und Massnahmen der städtischen Biodiversitäts- und Baumstrategie und wird diese soweit möglich berücksichtigen. Eine Koordination mit der Stadtplanung und mit Stadtgrün wird erfolgen. Die LBP enthält ebenfalls mögliche Gestaltungen und Begrünungen im Zusammenhang mit den oberirdischen Bauteilen (Tagbautunnel, Stützmauern, usw.).	X		
78409	Die separate Busspur muss erhalten bleiben.	Eine Verschlechterung des öV Angebotes ist inakzeptabel.	Der Einfluss des Projekts auf den öffentlichen Verkehr kann nicht auf den Knoten St.Leonhard-Strasse reduziert werden. Dafür ist eine Betrachtung des Gesamtsystems notwendig. Sämtliche Busse, die über den Knoten St.Leonhard-Strasse verkehren, passieren ebenfalls den Knoten Kreuzbleiche. An der Kreuzbleiche kommt es heute in den Spitzenstunden regelmässig zu Verspätungen von über 3 Minuten. Ohne Engpassbeseitigung werden diese Verspätungen weiter zunehmen. Ist die Engpassbeseitigung umgesetzt, kommt es von der Kreuzbleiche bis zum Bahnhof zu keinen Verkehrsbehinderungen. Alle Knoten sind genügend dimensioniert um die anfallenden Verkehrsmengen zu bewältigen. Zudem wird zwischen der Haltestelle Stahl und der Kreuzbleiche eine neue Busspur geschaffen. Eine Spur für den Autoverkehr wird dazu reduziert. Zudem bevorzugen alle Lichtsignalanlagen die Busse. Somit werden mit dem neuen Verkehrssystem sämtliche Behinderungen für den öffentlichen Verkehr zwischen Kreuzbleiche und Bahnhof behoben.			X
78823	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.	Im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung wird ebenfalls eine Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP) erstellt. Darin werden auch ökologische Aufwertungen im Perimeter des Zubringer Güterbahnhof dargestellt. Die LBP nimmt Rücksicht auf die Ziele und Massnahmen der städtischen Biodiversitäts- und Baumstrategie und wird diese soweit möglich berücksichtigen. Eine Koordination mit der Stadtplanung und mit Stadtgrün wird erfolgen. Die LBP enthält ebenfalls mögliche Gestaltungen und Begrünungen im Zusammenhang mit den oberirdischen Bauteilen (Tagbautunnel, Stützmauern, usw.).	X		
80083	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. Im Weiteren fordern die städtische Biodiversitätsstrategie, Fachbericht Hitzeminderung und die Baumstrategie eine Erhöhung bzw. Erhalt des Baumvolumens.	Im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung wird ebenfalls eine Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP) erstellt. Darin werden auch ökologische Aufwertungen im Perimeter des Zubringer Güterbahnhof dargestellt. Die LBP nimmt Rücksicht auf die Ziele und Massnahmen der städtischen Biodiversitäts- und Baumstrategie und wird diese soweit möglich berücksichtigen. Eine Koordination mit der Stadtplanung und mit Stadtgrün wird erfolgen. Die LBP enthält ebenfalls mögliche Gestaltungen und Begrünungen im Zusammenhang mit den oberirdischen Bauteilen (Tagbautunnel, Stützmauern, usw.).	X		
80111	Anstatt einer 4. Spur auf der Fahrbahn der Geltenwilenstrasse ist eine Baumreihe vorzusehen.	Mit der Verkehrsumlagerung von der Geltenwilenstrasse zum Liebeggtunnel sollte eher ein Rückbau, denn eine Verbreiterung der Geltenwilenstrasse in Betracht gezogen werden.	Die in der Situation aufgezeigten Fahrspuren direkt am Knoten sind für die Abwicklung des Verkehrsaufkommens notwendig.			X
77731	Auf den Ausbau des Knotens Leonhardsstrasse ist zu verzichten.	Da der Tunnel Güterbahnhof Nord entfällt muss dieser Knoten nicht für den MIV ausgebaut werden, sondern neu konzipiert werden. Es braucht breitere Velospuren und mehr Platz für FussgängerInnen.	Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergertunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt. Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.			X

80212	Auf den Ausbau des Knotens St.Leonhardstrasse ist zu verzichten.	Da unserer Meinung nach der Tunnel Güterbahnhof Nord entfällt muss dieser Knoten nicht für den MIV ausgebaut werden, sondern neu konzipiert werden. Es braucht breitere Velospuren und mehr Platz für Fussgänger:innen. Die Wartezeiten und die Grünphasen sollen fussgängerfreundlich bemessen werden.	Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt. Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.			X
80110	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. Die beide Verkehrsarten sind zu trennen. Es sind gleiche oder kürzere Wartezeiten an den Lichtsignalanlagen auszuweisen und die Warteräume 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.	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.	Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs am Knoten St.Leonhard-Strasse ist Gegenstand weiterer Prüfungen. Das kantonale Tiefbauamt prüft, wie der zur Verfügung stehende Raum weiter verbessert werden kann.	X		
77128	Die Ausfahrt Güterbahnhof aus dem Projekt streichen.	Der Grossteil (Schätzung 60-70%) der Autos, die von oben den Liebeggtunnel benutzen, kommen bei dieser Ausfahrt wieder raus und belasten den Innerstädtischen Verkehr enorm. Der Engpass ist nicht beseitigt sondern verlagert. Der Verkehr an diesem Knoten würde ein unerträgliches Mass einnehmen. Vor allem für die Fussgänger:innen, Anwohner:innen und Velofahrer:innen. Die bestehende Ausfahrt Kreuzbleiche genügt, um die von Zürich her kommenden Autos und Lastwagen in die Stadt zu bringen.	Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt. Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.			X
80087	Die Aussenwand des Tunnels bzw. der Rampe ist naturmah zu gestalten und zu begrünen nach M5 Grünes Gallustal. Die entsprechende Vorleistung dazu ist vorzusehen.	Bepflanzung dient der Biodiversität, der Kühlung und der Entsiegelung. 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. Vertikal Grünflächen sind räumlich hocheffizient. Sie tragen zur Luftqualität und Lärminderung bei und sind für das Stadtklima von entscheidender Bedeutung. Gerade entlang der Bahnleiße ergeben sie aus diesen Gründen viel Sinn. Als Nebeneffekt werden begrünte Wände der Sprayerszene entzogen.	Im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung wird ebenfalls eine Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP) erstellt. Darin werden auch ökologische Aufwertungen im Perimeter des Zubringer Güterbahnhof dargestellt. Die LBP nimmt Rücksicht auf die Ziele und Massnahmen der städtischen Biodiversitäts- und Baumstrategie und wird diese soweit möglich berücksichtigen. Eine Koordination mit der Stadtplanung und mit Stadtgrün wird erfolgen. Die LBP enthält ebenfalls mögliche Gestaltungen und Begrünungen im Zusammenhang mit den oberirdischen Bauteilen (Tagbautunnel, Stützmauern, usw.).	X		
78839	Die Aussenwand des Tunnels bzw. der Rampe ist naturmah zu gestalten.	Bepflanzung dient der Biodiversität, der Kühlung und der Entsiegelung. Hier im besonderen Fall auch der Ästhetik.	Im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung wird ebenfalls eine Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP) erstellt. Darin werden auch ökologische Aufwertungen im Perimeter des Zubringer Güterbahnhof dargestellt. Die LBP nimmt Rücksicht auf die Ziele und Massnahmen der städtischen Biodiversitäts- und Baumstrategie und wird diese soweit möglich berücksichtigen. Eine Koordination mit der Stadtplanung und mit Stadtgrün wird erfolgen. Die LBP enthält ebenfalls mögliche Gestaltungen und Begrünungen im Zusammenhang mit den oberirdischen Bauteilen (Tagbautunnel, Stützmauern, usw.).	X		
78830	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.	Kenntnisnahme. Ist im Projekt so vorgesehen.		X	
76724	Die Doppelspuren auf der gesamten Geltenwilerstrasse müssen auf je eine Spur reduziert werden, damit beidseitig ein Velostreifen und ausreichend Platz für die Fussgänger geschaffen werden kann. Mit der Reduktion der Fahrspuren kann auch beidseitig eine Begrünung realisiert werden, was im Sommer allen Verkehrsteilnehmer und den angrenzenden Anwohner zu Gute kommt.	Auf der Westseite fehlt die Velospur komplett, auf der Ostseite wird es sehr eng für Velofahrer und Fussgänger. Die Sicherheit muss für den Langsamverkehr erhöht werden. Eine Begrünung von beiden Seiten wäre zeitgemäss. Der MIV auf der Geltenwilerstrasse soll mit dem Zubringer abnehmen, womit eine Reduktion möglich wird. Der aktuelle Plan zeigt einen Ausbau zur aktuellen Lösung, was keinen Sinn macht.	Die in der Situation aufgezeigten Fahrspuren direkt am Knoten sind für die Abwicklung des Verkehrsaufkommens notwendig.			X
80158	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.	Die Verträglichkeit bezüglich Ortsbild- und Denkmalschutz ist Gegenstand aktueller Prüfungen und Untersuchungen mit der kantonalen Denkmalpflege und dem Bundesamt für Kultur (BAK). Auf Anraten des BAK wird zusätzlich ein Gutachten bei der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) eingeholt. In der Interessenabwägung wird das Gutachten berücksichtigt.	X		

78837	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.	Die Verträglichkeit bezüglich Ortsbild- und Denkmalschutz ist Gegenstand aktueller Prüfungen und Untersuchungen mit der kantonalen Denkmalpflege und dem Bundesamt für Kultur (BAK). Auf Anraten des BAK wird zusätzlich ein Gutachten bei der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) eingeholt. In der Interessenabwägung wird das Gutachten berücksichtigt.	X		
80086	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. 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).	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 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.	Die Verträglichkeit bezüglich Ortsbild- und Denkmalschutz ist Gegenstand aktueller Prüfungen und Untersuchungen mit der kantonalen Denkmalpflege und dem Bundesamt für Kultur (BAK). Auf Anraten des BAK wird zusätzlich ein Gutachten bei der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) eingeholt. In der Interessenabwägung wird das Gutachten berücksichtigt.	X		
80161	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.	Die Verträglichkeit bezüglich Ortsbild- und Denkmalschutz ist Gegenstand aktueller Prüfungen und Untersuchungen mit der kantonalen Denkmalpflege und dem Bundesamt für Kultur (BAK). Auf Anraten des BAK wird zusätzlich ein Gutachten bei der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) eingeholt. In der Interessenabwägung wird das Gutachten berücksichtigt.	X		
79323	Die Geltenwilenstrasse ist in Richtung Süden auf eine MIV-Spur zu reduzieren.	Laut den Prognosen soll ein wesentlicher Teil des gesamten Verkehrs in Richtung Süden durch den Liebeggtunnel fahren. Genau für diesen Zweck wird der Tunnel ja gebaut. Daher muss hier eine Spur für den MIV genügen. Der gewonnene Platz kann für den Fuss- und Veloverkehr sowie für die Begrünung genutzt werden.	Die in der Situation aufgezeigten Fahrspuren direkt am Knoten sind für die Abwicklung des Verkehrsaufkommens notwendig.			X
78840	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.	Das übergeordnete Fussgänger- und Velonetz stimmt der Kanton mit der Stadt und der Region ab. Falls sinnvoll, wird das übergeordnete Fussgänger- und Velonetz in der weiteren Projektphase aufgezeigt. Im aktuellen Projekt werden alle Fuss- und Veloverkehrsinfrastrukturen berücksichtigt, die durch das Bauprojekt tangiert werden – sei es im Endzustand oder während der Bauarbeiten. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof und die städtische Planung der Velovorzugsrouten (z.B. Veloroute Riethüsli-Innenstadt und Riethüsli-Lustmühle, Zylipasserelle als West-Ost-Verbindung und integralem Bestandteil der Testplanung für die Gebietsentwicklung Güterbahnhof, usw.) werden aufeinander abgestimmt. Im gesamten Projekt hat die Verkehrssicherheit höchste Priorität.	X		
80148	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.	Das übergeordnete Fussgänger- und Velonetz stimmt der Kanton mit der Stadt und der Region ab. Falls sinnvoll, wird das übergeordnete Fussgänger- und Velonetz in der weiteren Projektphase aufgezeigt. Im aktuellen Projekt werden alle Fuss- und Veloverkehrsinfrastrukturen berücksichtigt, die durch das Bauprojekt tangiert werden – sei es im Endzustand oder während der Bauarbeiten. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof und die städtische Planung der Velovorzugsrouten (z.B. Veloroute Riethüsli-Innenstadt und Riethüsli-Lustmühle, Zylipasserelle als West-Ost-Verbindung und integralem Bestandteil der Testplanung für die Gebietsentwicklung Güterbahnhof, usw.) werden aufeinander abgestimmt. Im gesamten Projekt hat die Verkehrssicherheit höchste Priorität.	X		
78833	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.	Kenntnisnahme. Die entsprechenden Nachweise wurden im Projekt erbracht. Die Nachweise zeigen: Sämtliche Knoten weisen genügende Leistungsfähigkeiten auf.			X
80517	Eine Reduktion der entsprechenden Spuren kommt für die Mitte Kanton St.Gallen nicht in Frage.	Wesentlich ist, dass der Anschluss an die St. Leonhardbrücke so ausreichend geplant wird, dass der sich darauf abwickelnde Verkehr zum und von der Autobahn die erforderlichen Spuren aufweist.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.			X
79940	Einplanen einer Busspur stadtauswärts	Gerne äussere ich mich als Anwohner zum Projekt. Auf der St. Leonhardstrasse fehlt eine Busspur stadtauswärts. Diese existiert heute. Durch die fehlende Busspur erhöhen sich die Reisezeiten im öffentlichen Verkehr, zudem steigt die Verspätungsanfälligkeit der Busse. Die verkehrspolitischen Ziele von Stadt und Kanton werden so nicht erreicht.	Der Einfluss des Projekts auf den öffentlichen Verkehr kann nicht auf den Knoten St.Leonhard-Strasse reduziert werden. Dafür ist eine Betrachtung des Gesamtsystems notwendig. Sämtliche Busse, die über den Knoten St.Leonhard-Strasse verkehren, passieren ebenfalls den Knoten Kreuzbleiche. An der Kreuzbleiche kommt es heute in den Spitzenstunden regelmässig zu Verspätungen von über 3 Minuten. Ohne Engpassbeseitigung werden diese Verspätungen weiter zunehmen. Ist die Engpassbeseitigung umgesetzt, kommt es von der Kreuzbleiche bis zum Bahnhof zu keinen Verkehrsbehinderungen. Alle Knoten sind genügend dimensioniert um die anfallenden Verkehrsmengen zu bewältigen. Zudem wird zwischen der Haltestelle Stahl und der Kreuzbleiche eine neue Busspur geschaffen. Eine Spur für den Autoverkehr wird dazu reduziert. Zudem bevorzugen alle Lichtsignalanlagen die Busse. Somit werden mit dem neuen Verkehrssystem sämtliche Behinderungen für den öffentlichen Verkehr zwischen Kreuzbleiche und Bahnhof behoben.			X
80114	Es ist ein Plan vorzulegen, wie die Umgebung dies 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.	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.	Im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung wird ebenfalls eine Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP) erstellt. Darin werden auch ökologische Aufwertungen im Perimeter des Zubringer Güterbahnhof dargestellt. Die LBP nimmt Rücksicht auf die Ziele und Massnahmen der städtischen Biodiversitäts- und Baumstrategie und wird diese soweit möglich berücksichtigen. Eine Koordination mit der Stadtplanung und mit Stadtgrün wird erfolgen. Die LBP enthält ebenfalls mögliche Gestaltungen und Begrünungen im Zusammenhang mit den oberirdischen Bauteilen (Tagbautunnel, Stützmauern, usw.).	X		
78838	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.	Die Verträglichkeit bezüglich Ortsbild- und Denkmalschutz ist Gegenstand aktueller Prüfungen und Untersuchungen mit der kantonalen Denkmalpflege und dem Bundesamt für Kultur (BAK). Auf Anraten des BAK wird zusätzlich ein Gutachten bei der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) eingeholt. In der Interessenabwägung wird das Gutachten berücksichtigt.	X		

79329	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.	Die Verträglichkeit bezüglich Ortsbild- und Denkmalschutz ist Gegenstand aktueller Prüfungen und Untersuchungen mit der kantonalen Denkmalpflege und dem Bundesamt für Kultur (BAK). Auf Anraten des BAK wird zusätzlich ein Gutachten bei der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) eingeholt. In der Interessenabwägung wird das Gutachten berücksichtigt.	X		
78706	Frage: Wie wird sichergestellt, dass die Buslinien nach Westen (Winkeln, Wolfganghof, Gossau, Abtwil, Engelburg) diese Kreuzung weiterhin ohne Zeitverlust passieren können? Auch bei der Annahme, dass die Frequenz von Busfahrten in Zukunft zunehmen wird?	Das Mobilitätskonzept der Stadt St. Gallen sieht vor, dass zukünftige Zunahme von Verkehrsbewegungen über ÖV, Fuss- und Veloverkehr aufgenommen werden soll. Durch den Autobahnanschluss wird dieser Knoten deutlich stärker durch den motorisierten Individualverkehr belastet. Es besteht das Risiko, dass Busse behindert und im Stau aufgehalten werden. Das würde den Zielen des Mobilitätskonzepts diametral entgegenwirken.	Der Einfluss des Projekts auf den öffentlichen Verkehr kann nicht auf den Knoten St.Leonhard-Strasse reduziert werden. Dafür ist eine Betrachtung des Gesamtsystems notwendig. Sämtliche Busse, die über den Knoten St.Leonhard-Strasse verkehren, passieren ebenfalls den Knoten Kreuzbleiche. An der Kreuzbleiche kommt es heute in den Spitzenstunden regelmässig zu Verspätungen von über 3 Minuten. Ohne Engpassbeseitigung werden diese Verspätungen weiter zunehmen. Ist die Engpassbeseitigung umgesetzt, kommt es von der Kreuzbleiche bis zum Bahnhof zu keinen Verkehrsbehinderungen. Alle Knoten sind genügend dimensioniert um die anfallenden Verkehrsmengen zu bewältigen. Zudem wird zwischen der Haltestelle Stahl und der Kreuzbleiche eine neue Busspur geschaffen. Eine Spur für den Autoverkehr wird dazu reduziert. Zudem bevorzugen alle Lichtsignalanlagen die Busse. Somit werden mit dem neuen Verkehrssystem sämtliche Behinderungen für den öffentlichen Verkehr zwischen Kreuzbleiche und Bahnhof behoben.			X
80163	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 sollen auch die Stadtplanung und die Denkmalpflege 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.	Die Verträglichkeit bezüglich Ortsbild- und Denkmalschutz ist Gegenstand aktueller Prüfungen und Untersuchungen mit der kantonalen Denkmalpflege und dem Bundesamt für Kultur (BAK). Auf Anraten des BAK wird zusätzlich ein Gutachten bei der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) eingeholt. In der Interessenabwägung wird das Gutachten berücksichtigt.	X		
78831	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.	Die in der Situation aufgezeigten Fahrspuren direkt am Knoten sind für die Abwicklung des Verkehrsaufkommens notwendig.			X
80155	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.	Die in der Situation aufgezeigten Fahrspuren direkt am Knoten sind für die Abwicklung des Verkehrsaufkommens notwendig.			X
80157	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.	Kenntnisnahme. Die entsprechenden Nachweise wurden im Projekt erbracht. Die Nachweise zeigen: Sämtliche Knoten weisen genügende Leistungsfähigkeiten auf.		X	
75435	siehe Tunnel Güterbahnhof Nord	siehe Tunnel Güterbahnhof Nord	Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbaus Schritt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbaus Schritt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt. Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.			X
78721	Spurreduktion Geltenwilerstrasse	Wieso wird hier keine Spurreduktion geplant? Dieser Strassenabschnitt wird zukünftig stark entlastet (neu 9'900 Fahrzeuge pro Tag, zweispurig problemlos möglich) und sollte daher auch von einer Spurenreduktion profitieren. Eine neue seitliche Begrünung in Alleeform wäre hier beispielsweise denkbar.	Die in der Situation aufgezeigten Fahrspuren direkt am Knoten sind für die Abwicklung des Verkehrsaufkommens notwendig.			X
78720	Spurreduktion möglich?	Wurde eine Spurreduktion auf beispielsweise einen Linksabbieger und ein Geradeaus/Rechtsabbieger geprüft? Aus städtebaulicher Sicht wäre eine Spurreduktion deutlich verträglicher. Die Querung der Kreuzung wäre zudem für Fussgängerinnen und Fahrradfahrer deutlich einfacher. Das Lichtsignal könnte kürzer geschaltet werden.	Die in der Situation aufgezeigten Fahrspuren direkt am Knoten sind für die Abwicklung des Verkehrsaufkommens notwendig.			X
80150	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.	Der Einfluss des Projekts auf den öffentlichen Verkehr kann nicht auf den Knoten St.Leonhard-Strasse reduziert werden. Dafür ist eine Betrachtung des Gesamtsystems notwendig. Sämtliche Busse, die über den Knoten St.Leonhard-Strasse verkehren, passieren ebenfalls den Knoten Kreuzbleiche. An der Kreuzbleiche kommt es heute in den Spitzenstunden regelmässig zu Verspätungen von über 3 Minuten. Ohne Engpassbeseitigung werden diese Verspätungen weiter zunehmen. Ist die Engpassbeseitigung umgesetzt, kommt es von der Kreuzbleiche bis zum Bahnhof zu keinen Verkehrsbehinderungen. Alle Knoten sind genügend dimensioniert um die anfallenden Verkehrsmengen zu bewältigen. Zudem wird zwischen der Haltestelle Stahl und der Kreuzbleiche eine neue Busspur geschaffen. Eine Spur für den Autoverkehr wird dazu reduziert. Zudem bevorzugen alle Lichtsignalanlagen die Busse. Somit werden mit dem neuen Verkehrssystem sämtliche Behinderungen für den öffentlichen Verkehr zwischen Kreuzbleiche und Bahnhof behoben.			X

78842	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.	Der Einfluss des Projekts auf den öffentlichen Verkehr kann nicht auf den Knoten St.Leonhard-Strasse reduziert werden. Dafür ist eine Betrachtung des Gesamtsystems notwendig. Sämtliche Busse, die über den Knoten St.Leonhard-Strasse verkehren, passieren ebenfalls den Knoten Kreuzbleiche. An der Kreuzbleiche kommt es heute in den Spitzenstunden regelmässig zu Verspätungen von über 3 Minuten. Ohne Engpassbeseitigung werden diese Verspätungen weiter zunehmen. Ist die Engpassbeseitigung umgesetzt, kommt es von der Kreuzbleiche bis zum Bahnhof zu keinen Verkehrsbehinderungen. Alle Knoten sind genügend dimensioniert um die anfallenden Verkehrsmengen zu bewältigen. Zudem wird zwischen der Haltestelle Stahl und der Kreuzbleiche eine neue Busspur geschaffen. Eine Spur für den Autoverkehr wird dazu reduziert. Zudem bevorzugen alle Lichtsignalanlagen die Busse. Somit werden mit dem neuen Verkehrssystem sämtliche Behinderungen für den öffentlichen Verkehr zwischen Kreuzbleiche und Bahnhof behoben.			X
78852	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).	Ihr Anliegen wird zur Kenntnis genommen und in der nächsten Projektphase geprüft.		X	
80216	Auf diesen Knoten ist zu verzichten.	Ohne Anschluss Güterbahnhof gibt es keinen Tunnel Süd und braucht es folglich auch diesen Knoten nicht. Es ist städtebaulich überdimensioniert und ist für die Velovorzugsroute nicht dienlich.	Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergtunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt. Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.			X
77732	Auf diesen Knoten ist zu verzichten.	Ohne den Anschluss Güterbahnhof braucht es diesen Knoten nicht. Er ist städtebaulich überdimensioniert und beeinflusst den sicheren Veloverkehr auf der Vorzugsroute.	Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergtunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt. Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.			X
78723	Bäume setzen	Auf der Visualisierung sind einige Blumen zu sehen. Wieso können hier nicht Bäume im Kreiselpflanzen werden?	Die Bepflanzung des Kreisels wird in einer späteren Projektierungsphase geklärt. Bei der Darstellung auf der Visualisierung handelt es sich lediglich um ein Beispiel.	X		
78849	Braucht es keine LSA-Regelung?	Für den Fall einer Tunnelsperrung	Das ist richtig, diese Lichtsignalanlagen sind vorgesehen. Jede Tunneleinfahrt wird aus Sicherheitsgründen mit einem Lichtsignal ausgestattet.		X	
80167	Braucht es keine LSA-Regelung?	Für den Fall einer Tunnelsperrung und zur Busbevorzugung.	Das ist richtig, diese Lichtsignalanlagen sind vorgesehen. Jede Tunneleinfahrt wird aus Sicherheitsgründen mit einem Lichtsignal ausgestattet.		X	
78722	Busspur vor Kreiselpflanzen	Bereits heute Staut es zu Stosszeiten von der Kreuzung Vonwilstrasse / Oberstrasse bis zur AVIA-Tankstelle, teilweise auch weiter Westwärts. In diesem Abschnitt der Oberstrasse wird eine Verkehrszunahme um 28% erwartet. Damit der Bus nicht weiter benachteiligt wird, könnte eine Busspur geplant werden. Da die bestehenden Rangiergleise abgeschnitten werden, ist nördlich der Oberstrasse Platz vorhanden.	Der Knoten Oberstrasse wird als Kreiselpflanzen gestaltet. Alle Busse, die über diesen Knoten fahren, profitieren von den Entlastungen der Knoten Geltenwilenstrasse/Oberstrasse und Teufener Strasse/Oberstrasse. Die Planungen zeigen, dass sich am Knoten Oberstrasse kein relevanter Rückstau zulasten des öV bilden sollte. Zudem wird der öV an den zuvor genannten Knoten durch das Gesamtprojekt Engpassbeseitigung beschleunigt. Eine öV-Bevorzugung wie an Lichtsignalanlagen ist aktuell am Kreiselpflanzen nicht vorgesehen. Dennoch werden Lichtsignalanlagen gebaut. Kommt es zu einem Ereignis im Tunnel, sorgt die Lichtsignalanlage dafür, dass der Verkehr aus dem Tunnel abfliessen kann. Ob diese Lichtsignalanlagen für eine öV-Bevorzugung genutzt werden können, wird in der weiteren Projektierung geprüft. Eine separate Busspur ist aus Platzgründen nicht möglich.			X
78850	Das Post-Logistikzentrum vom Kreiselpflanzen aus erschliessen.	Ein Knoten und somit ein Konfliktpunkt mit dem Geh-Radweg weniger an der Oberstrasse.	Für das Logistikzentrum wurden alternative Erschliessungsmöglichkeiten geprüft. Zusammen mit der Post, den SBB und der Stadt hat der Kanton die bestmögliche Lösung definiert. Die zukünftig geplante Erschliessung des Logistikzentrums stellt gegenüber der heutigen Situation keine Verschlechterung für den Fuss- und Veloverkehr dar. Dank der klaren Strukturierung des neuen Einfahrtbereichs wird die Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende gegenüber der heute unklaren Situation sogar verbessert. Die Kapazität der künftigen Erschliessung sowie des Knotens Oberstrasse wurde ebenfalls untersucht und als genügend nachgewiesen. Auf die westlich liegende Bushaltestelle hat weder die Erschliessung des Logistikzentrums noch das Projekt Zubringer Güterbahnhof einen Einfluss. Da die genannte Bushaltestelle nicht Bestandteil des Projekts Zubringer Güterbahnhof ist, ist die Sicherstellung des Behindertengleichstellungsgesetzes in einem separaten Projekt durch die Stadt St.Gallen zu gewährleisten.			X
80168	Die Kreiselmittelpflanzen, 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 Kreiselmittelpflanzen sind nicht ausgeschlossen.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen. Die Bepflanzung des Kreisels wird in einer späteren Projektierungsphase geklärt. Bei der Darstellung auf der Visualisierung handelt es sich lediglich um ein Beispiel.		X	

80514	Die Mitte Kanton St.Gallen würde es begrüßen, wenn auch diese Fussgängerüberquerung (bzw. Überquerung auch für den Veloverkehr) Bestandteil des vorliegenden Projektes würde.	Auch die Anschlüsse an die Oberstrasse (mit Kreisel am Knoten Oberstrasse) und an das städtische Strassennetz begrüßen wir sehr sowie ebenfalls die neu vorgesehene Führung des Langsamverkehrs mit einer neuen Überquerung des SBB-Areals ab der Paradiesstrasse. Unklar ist für uns, wie diese Fussgängerüberquerung sichergestellt wird.	Die Machbarkeit der Zyli-Passerelle ist weiterhin gegeben. Nach den notwendigen Grundsatzentscheidungen zur Engpassbeseitigung St.Gallen wird die Zyli-Passerelle abgestimmt auf die Arealentwicklung im Güterbahnhof geplant und projektiert. Der Detaillierungsgrad der Pläne des erweiterten Vorprojekts Zubringer Güterbahnhof geht bereits über den üblichen Detaillierungsgrad eines Vorprojekts hinaus. Dies insbesondere, um der Komplexität gerecht zu werden und in genügender Projektierungsschärfe ein genehmigungsfähiges Projekt zu erarbeiten. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof stellt jedoch nur die für das Projekt relevanten Einflüsse (Drittprojekte, etc.) und Bauwerke dar. Zusammenhängende Teilprojekte der Engpassbeseitigung, zu denen auch der unterirdische Kreisel Güterbahnhof gehört, werden gleichzeitig zur Auflage gebracht und in einem Bericht die übergeordneten Zusammenhänge erläutert. Städtische Projekte (z. B. Zylipasserelle, Veloschnellroute, usw.) sind nicht Bestandteil des Projekts Zubringer Güterbahnhof und werden grundsätzlich nicht dargestellt, aber wo nötig darauf verwiesen. Wichtige Randbedingungen aus den städtischen Projekten werden im Projekt Zubringer Güterbahnhof soweit möglich berücksichtigt (z. B. Veloroute Riethüsli-Innenstadt und Riethüsli-Lustmühle, usw.).	X		
80088	Neben der Kreiselmitte sind auch die anderen Verkehrsinseln sowie die Restfläche zwischen MIV-Fahrbahn und Rad-Gehweg zu begrünen. Auf der Restfläche zu den Parzellen W1192 und W0388 sind Bäume und Stauden zu pflanzen.	Bepflanzung dient der Biodiversität, der Kühlung und der Entsiegelung (vgl. auch städtische Biodiversitätsstrategie, Fachbericht Hitzeminderung, Baumstrategie).	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Ihre Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen. Die Bepflanzung des Kreisels wird in einer späteren Projektierungsphase geklärt. Bei der Darstellung auf der Visualisierung handelt es sich lediglich um ein Beispiel.		X	
78851	Neben der Kreiselmitte 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.	Im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung wird ebenfalls eine Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP) erstellt. Darin werden auch ökologische Aufwertungen im Perimeter des Zubringer Güterbahnhof dargestellt. Die LBP nimmt Rücksicht auf die Ziele und Massnahmen der städtischen Biodiversitäts- und Baumstrategie und wird diese soweit möglich berücksichtigen. Eine Koordination mit der Stadtplanung und mit Stadtgrün wird erfolgen. Die LBP enthält ebenfalls mögliche Gestaltungen und Begrünungen im Zusammenhang mit den oberirdischen Bauteilen (Tagbautunnel, Stützmauern, usw.).	X		
75436	siehe Tunnel Güterbahnhof Süd	siehe Tunnel Güterbahnhof Süd	Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr als auch der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen hat der Bundesrat das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergtunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die eidgenössischen Räte haben den Kredit zum Ausbauschnitt 2023 (STEP) gesprochen. In diesem Ausbauschnitt ist auch das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen enthalten. Der Kanton St.Gallen hat den Auftrag für das Projekt im Strassenbauprogramm erteilt. Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei haben Fachleute die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen.			X
78724	Umsetzung der Begrünung	Wieso ist die auf der Visualisierung dargestellte Begrünung nicht im Plan eingezeichnet?	Die Bepflanzung des Kreisels wird in einer späteren Projektierungsphase geklärt. Bei der Darstellung auf der Visualisierung handelt es sich lediglich um ein Beispiel.	X		
79332	Wie kann hier eine Busbevorzugung erreicht werden?	Der Bus sollte hier nicht benachteiligt sein und keine Zeit verlieren.	Der Knoten Oberstrasse wird als Kreisel gestaltet. Alle Busse, die über diesen Knoten fahren, profitieren von den Entlastungen der Knoten Geltenwilenstrasse/Oberstrasse und Teufener Strasse/Oberstrasse. Die Planungen zeigen, dass sich am Knoten Oberstrasse kein relevanter Rückstau zulasten des öV bilden sollte. Zudem wird der öV an den zuvor genannten Knoten durch das Gesamtprojekt Engpassbeseitigung beschleunigt. Eine öV-Bevorzugung wie an Lichtsignalanlagen ist aktuell am Kreisel nicht vorgesehen. Dennoch werden Lichtsignalanlagen gebaut. Kommt es zu einem Ereignis im Tunnel, sorgt die Lichtsignalanlage dafür, dass der Verkehr aus dem Tunnel abfliessen kann. Ob diese Lichtsignalanlagen für eine öV-Bevorzugung genutzt werden können, wird in der weiteren Projektierung geprüft. Eine separate Busspur ist aus Platzgründen nicht möglich.			X
78846	Wie kann hier eine Busbevorzugung erreicht werden?	Der Bus sollte hier nicht benachteiligt sein und Zeit verlieren.	Der Knoten Oberstrasse wird als Kreisel gestaltet. Alle Busse, die über diesen Knoten fahren, profitieren von den Entlastungen der Knoten Geltenwilenstrasse/Oberstrasse und Teufener Strasse/Oberstrasse. Die Planungen zeigen, dass sich am Knoten Oberstrasse kein relevanter Rückstau zulasten des öV bilden sollte. Zudem wird der öV an den zuvor genannten Knoten durch das Gesamtprojekt Engpassbeseitigung beschleunigt. Eine öV-Bevorzugung wie an Lichtsignalanlagen ist aktuell am Kreisel nicht vorgesehen. Dennoch werden Lichtsignalanlagen gebaut. Kommt es zu einem Ereignis im Tunnel, sorgt die Lichtsignalanlage dafür, dass der Verkehr aus dem Tunnel abfliessen kann. Ob diese Lichtsignalanlagen für eine öV-Bevorzugung genutzt werden können, wird in der weiteren Projektierung geprüft. Eine separate Busspur ist aus Platzgründen nicht möglich.			X
78725	Zufahrt Postlogistikzentrum	Heute befindet sich hier die Zufahrt des Postlogistikzentrums. Wie funktioniert dies zukünftig?	Für das Logistikzentrum wurden alternative Erschliessungsmöglichkeiten geprüft. Zusammen mit der Post, den SBB und der Stadt hat der Kanton die bestmögliche Lösung definiert. Die zukünftig geplante Erschliessung des Logistikzentrums stellt gegenüber der heutigen Situation keine Verschlechterung für den Fuss- und Veloverkehr dar. Dank der klaren Strukturierung des neuen Einfahrtsbereichs wird die Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende gegenüber der heute unklaren Situation sogar verbessert. Die Kapazität der künftigen Erschliessung sowie des Knotens Oberstrasse wurde ebenfalls untersucht und als genügend nachgewiesen. Auf die westlich liegende Bushaltestelle hat weder die Erschliessung des Logistikzentrums noch das Projekt Zubringer Güterbahnhof einen Einfluss. Da die genannte Bushaltestelle nicht Bestandteil des Projekts Zubringer Güterbahnhof ist, ist die Sicherstellung des Behindertengleichstellungsgesetzes in einem separaten Projekt durch die Stadt St.Gallen zu gewährleisten.	X		

80090	Auf Beleuchtung ist im Bereich des Tunnelportals sowie auf der Brücke über den Wattbach zu verzichten. Verkehr und Lichtemissionen, insbesondere im Bereich Liebegg, schränken Lebensräume, Vernetzungsachsen etc. auch im Betrieb ein. Die UVB Relevanzmatrix ist dementsprechend anzupassen.	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. UVB Relevanzmatrix: In dieser Matrix ist der Betrieb der Anlage als nicht relevant dargestellt. Das stimmt sicherlich nicht.	Auf die Beleuchtung im Knoten- und Portalbereich kann aus Sicherheitsgründen nicht verzichtet werden. Jedoch werden die notwendigen Beleuchtungen auf das Notwendige reduziert und Massnahmen zum Schutz der Umwelt vor Lichtverschmutzung ergriffen. Diese Planungen sind Bestandteil der weiteren Projektierung.	X		
78859	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.	Lediglich im Portal- und Knotenbereich sowie in den Velo- und Personenunterführungen sind Beleuchtungen vorgesehen. Massgebend sind zudem die Empfehlungen des Bundesamts für Umwelt BAFU. Ziel dieser Leitlinien ist, Lichtemissionen zu vermeiden.	X		
80219	Auf den Knoten Liebegg ist zu verzichten. Der geplante Veloweg hingegen soll möglichst bald und unabhängig vom Knoten Liebegg erstellt werden.	Der Ausbau Knoten Liebegg ist unnötig ohne Projekt "Güterbahnhof mit Anschluss Liebegg". Dafür ist der geplante Veloweg sehr zu begrüssen. Die Fahrt mit dem Velo ist heute zwischen Lüstmühle und Riethüsli sehr gefährlich ist, da die Autos hier mit Tempo 80 fahren dürfen und abwärts nicht einmal ein Velostreifen besteht.	Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr wie auch der öV und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen haben die nationalen und kantonalen Parlamente das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergtunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei wurden ebenfalls die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen. Der Veloweg zwischen Lustmühle und Riethüsli wird bereits seit längerem in einem separaten Projekt geplant und ist ebenso Bestandteil des Agglomerationsprogrammes der 4. Generation mit Umsetzungshorizont 2024 bis 2028. Im vorliegenden Projekt werden lediglich die Anpassungen im Zusammenhang mit dem Zubringer Güterbahnhof aufgezeigt.			X
77734	Den Knoten Liebegg braucht es nicht, dagegen ist der geplante Veloweg zu erstellen, möglichst bald und unabhängig vom Knoten Liebegg.	Der Ausbau Knoten Liebegg ist unnötig ohne Projekt "Güterbahnhof mit Anschluss Liebegg". Dafür ist der geplante Veloweg sehr zu begrüssen, da die Fahrt mit dem Velo zwischen Lustmühle und Stadt St. Gallen sehr gefährlich ist.	Bevölkerung und Mobilität werden in den nächsten Jahren wachsen. Ohne den geplanten Ausbau können die Strassen in der Stadt St.Gallen den Verkehr künftig nicht mehr bewältigen. Es kommt zu mehr Staus und das auch ausserhalb der Stosszeiten. Mit dem Projekt sollen sowohl der Autoverkehr wie auch der öV und der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft weiterhin sicher und zuverlässig ans Ziel kommen. 80 Prozent der Fahrten auf der Autobahn starten oder enden in der Stadt. Für diesen Verkehr braucht es den Zubringer Güterbahnhof mit den Anschlüssen an das städtische Netz. Die Anschlüsse entlasten sowohl den Knoten Kreuzbleiche als auch die Teufener Strasse. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass der Anschluss Kreuzbleiche in Zukunft überlastet ist und nicht mehr funktioniert. Aus diesen Gründen haben die nationalen und kantonalen Parlamente das Projekt Engpassbeseitigung mit der 3. Röhre Rosenbergtunnel, dem Zubringer Güterbahnhof und dem Tunnel Liebegg in Auftrag gegeben. Die Zweck- und Verhältnismässigkeit des Projekts wurden in diversen Studien untersucht und bewertet. Dabei wurden ebenfalls die festgestellten Nachteile den zu erwartenden Vorteilen gegenübergestellt und abgewogen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die bestmögliche Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung, wobei die Vorteile der favorisierten Lösung überwiegen. Der Veloweg zwischen Lustmühle und Riethüsli wird bereits seit längerem in einem separaten Projekt geplant und ist ebenso Bestandteil des Agglomerationsprogrammes der 4. Generation mit Umsetzungshorizont 2024 bis 2028. Im vorliegenden Projekt werden lediglich die Anpassungen im Zusammenhang mit dem Zubringer Güterbahnhof aufgezeigt.			X
78855	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.	Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen. Eine Berücksichtigung dieses Anliegens hätte keinen Einfluss auf die Gestaltung des Projekts, lediglich auf die Signalisations- und Markierungspläne. Das Anliegen wird in einer nachfolgenden Projektierungsphase geprüft.		X	
76233	Bäume ersetzen, Biodiversität fördern	Wie viele Bäume werden gefällt? Können diese anderswo neu gesetzt werden? Unter der Brücke kann die Biodiversität gefördert werden. Vogelnischen? Bach renaturieren?	Bei Infrastrukturprojekten dieser Grössenordnung wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Dabei werden die entstehenden Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt untersucht und beurteilt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) festgehalten. Der Bericht enthält ein Pflichtenheft mit weiteren Massnahmen für die nächsten Projektphasen. Die Umweltverträglichkeit befindet sich in Erarbeitung und wird mit der Auflage abgeschlossen. Das Projekt Zubringer Güterbahnhof untersteht aufgrund von Ziffer 11.2 des Anhangs der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) der Pflicht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Auskunft über die Umweltauswirkungen und die erforderlichen Massnahmen zum Schutz der Umwelt gibt der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB), der von einem auf diesem Gebiet anerkannten Ingenieurbüro erarbeitet wird. Der UVB wird vom Bundesamt für Umwelt (BAFU), dem Bundesamt für Kultur (BAK) sowie den kantonalen Fachstellen der Kantone St.Gallen (AFU, AREG, ANJF, AWE, Denkmalpflege) und Appenzell Ausserrhoden (ARW, AfU) beurteilt.2	X		
78857	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?	Grundsätzlich werden sämtliche Lichtsignalanlagen an Kantonsstrassen mit öV-Bevorzugung ausgerüstet. Da die Buslinie 180 bereits heute aufgrund des Staus auf der Teufener Strasse regelmässig verspätet am Bahnhof St.Gallen eintrifft, wird zurzeit in der Lustmühle eine Buswendeschleife erstellt. Somit steigen öV-Nutzende der Linie 180 auf die Appenzeller Bahnen um. Deshalb sind nach heutigem Planungsstand keine öV-Linien über den Knoten Liebegg geplant. Sollten in Zukunft solche hinzukommen, kann die öV-Bevorzugung einfach nachgerüstet werden.	X		

79334	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.	Grundsätzlich werden sämtliche Lichtsignalanlagen an Kantonsstrassen mit öV-Bevorzugung ausgerüstet. Da die Buslinie 180 bereits heute aufgrund des Staus auf der Teufener Strasse regelmässig verspätet am Bahnhof St.Gallen eintrifft, wird zurzeit in der Lustmühle eine Buswendeschleife erstellt. Somit steigen öV-Nutzende der Linie 180 auf die Appenzeller Bahnen um. Deshalb sind nach heutigem Planungsstand keine öV-Linien über den Knoten Liebegg geplant. Sollten in Zukunft solche hinzukommen, kann die öV-Bevorzugung einfach nachgerüstet werden.	X		
78858	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.	Die qualitativ hochwertige Einbettung in die Landschaft ist ein Projektierungsgrundsatz. Dieser Grundsatz wird in jeder Projektierungsphase beachtet.		X	
80089	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.	Die qualitativ hochwertige Einbettung in die Landschaft ist ein Projektierungsgrundsatz. Dieser Grundsatz wird in jeder Projektierungsphase beachtet.		X	
75360	Die Teufener Strasse ist umzugestalten und soll damit für die Anwohner attraktiver werden. Im Gebiet Liebegg ist eine Pflörtneranlage zur Dosierung des Individualverkehrs in Richtung Stadt zu realisieren. Die Appenzeller-Bahnen sollen von einem Verzicht auf den Zubringer Güterbahnhof, einer Neugestaltung der Teufener Strasse sowie einer Pflörtneranlage Liebegg zur Verkehrsdosierung in dem Sinne profitieren, dass vermehrt vom Individualverkehr auf die Bahn umgestiegen wird.	Durch die geplanten Kreiselausfahrten Geltenwilenstrasse und Oberstrasse wird dem Individualverkehr aus Richtung Teufen sozusagen ein roter Teppich ausgelegt, um möglichst staufrei und bequem in die Stadt zu gelangen. Der Arbeitsweg und das Wohnen im südlichen, steuergünstigen «Speckgürtel» der Stadt wird so noch attraktiver. Das kann wohl nicht das Ziel der Stadt sein! Deshalb ist auf den Kreisel Güterbahnhof mit Ausfahrten in die Stadt zu verzichten. Die Teufener Strasse soll auch bei einem Verzicht auf die Realisierung des Kreisels Güterbahnhof mit Ausfahrten in die Stadt trotzdem zu einer für die Anwohner attraktiveren Strasse umgestaltet werden, zum Beispiel im Sinne einer Quartierstrasse mit Tempo 30. Dadurch kann erreicht werden, dass die Appenzeller vielleicht eher auf die Bahn umsteigen. Um den Verkehrsfluss auf der Teufener Strasse steuern zu können, ist zusätzlich im Gebiet Liebegg die von der Stadt und den Gemeinden Teufen, Bühler und Gais unterstützte Realisierung einer Pflörtneranlage zur Dosierung des Verkehrs voranzutreiben. Aus den Grundlagen geht nicht hervor, ob der Tunnel auch für Fahrzeuge aus und in Richtung Riethüsli zugänglich gemacht werden soll.	Damit die Teufener Strasse umgestaltet werden kann, muss zuerst der Verkehr auf der Strasse reduziert werden. Die Reduktion wird mit der Realisierung der Engpassbeseitigung St.Gallen erreicht. Strassenfläche im Quartier kann zugunsten von Fuss- und Veloverkehrsflächen, Grünflächen und weiteren Nutzflächen umgestaltet werden. Dies ist in den ausgearbeiteten Varianten des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes (BGK) Teufener Strasse abgebildet und im August 2023 der Öffentlichkeit präsentiert worden. Nach Inbetriebnahme der Engpassbeseitigung können die Umsetzungsarbeiten für die Aufwertung der Teufener Strasse sowie die weiteren flankierenden Massnahmen zur Engpassbeseitigung erfolgen. Die Federführung für den Pflörtner in der Liebegg liegt beim Kanton Appenzell Ausserrhoden. Appenzell Ausserrhoden hat das Projekt zusammen mit der Stadt St.Gallen und dem Kanton St.Gallen erarbeitet und aufgelegt. Zum Projekt gingen Einsprachen ein. Über die Einsprachen wurde entschieden. Ein Entscheid wurde mit Beschwerde ans Obergericht weitergezogen. Das Urteil des Gerichts ist ausstehend. Als Massnahme gegen den Engpass auf der Autobahn ist die Dosieranlage ungeeignet. Der Pflörtner ist deshalb keine Alternative zum vorliegenden Projekt. Um den künftigen Verkehr aufzufangen, braucht es alle Verkehrsmittel: Busse, Züge, Autos und Velos. Deshalb ist das Projekt Zubringer Güterbahnhof keine Konkurrenz zur Verbindung der Appenzeller Bahnen. Gerade der öffentliche Verkehr in den Zentren profitiert von einem ausgebauten Strassennetz, da auch Busse auf ein gut funktionierendes Strassennetz angewiesen sind. Eine gute Erreichbarkeit ist der Schlüssel für die Entwicklung unserer Stadt und Region. Voraussetzung dafür sind zukunftsfähige Infrastrukturen. Ein Verzicht auf die Anschlüsse an die Stadt würde dazu führen, dass beim Anschluss Kreuzbleiche nach wie vor Kapazitätsprobleme bestehen würden. Die Erreichbarkeit der Stadt St.Gallen würde sich verschlechtern. Auch der öffentliche Verkehr würde weiterhin im Stau stehen.			X
80173	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.	Der Begriff Langsamverkehr steht traditionell für die Fortbewegung zu Fuss, auf Rädern oder Rollen, angetrieben durch menschliche Muskelkraft. Aufgrund der technologischen Entwicklung werden heute aber auch Motorfahrräder, namentlich E-Bikes mit elektrischer Tretunterstützung, zum Langsamverkehr gezählt. Ersatzbegriffe wie FVV (Fuss- und Veloverkehr) sind nicht vollständig, weshalb der korrekte Sammelbegriff national immer noch Langsamverkehr ist. Beim Langsamverkehr handelt es sich um eine Fachbezeichnung und um keine Wertung.			X
79335	Die Zylipasserelle ist in die Planung einzubeziehen.	Damit soll verhindert werden, dass der Bau der Zylipasserelle nachträglich erschwert oder gar verunmöglicht wird.	Die Machbarkeit der Zylipasserelle ist weiterhin gegeben. Nach den notwendigen Grundsatzentscheidungen zur Engpassbeseitigung St.Gallen wird die Zylipasserelle abgestimmt auf die Arealentwicklung im Güterbahnhof geplant und projektiert.	X		
78860	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.	Der Begriff Langsamverkehr steht traditionell für die Fortbewegung zu Fuss, auf Rädern oder Rollen, angetrieben durch menschliche Muskelkraft. Aufgrund der technologischen Entwicklung werden heute aber auch Motorfahrräder, namentlich E-Bikes mit elektrischer Tretunterstützung, zum Langsamverkehr gezählt. Ersatzbegriffe wie FVV (Fuss- und Veloverkehr) sind nicht vollständig, weshalb der korrekte Sammelbegriff national immer noch Langsamverkehr ist. Beim Langsamverkehr handelt es sich um eine Fachbezeichnung und um keine Wertung.			X
80104	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.	Grünes Gallustal listet auf dem Güterbahnhofareal 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.	Es werden nur dort Bäume gerodet, wo dies zwingend für den Bau der Strasse (Baugruben, Strassenfläche, Tagbautunnel, etc.) nötig ist. Vereinzelt kann dies auch Bäume betreffen, die sich im Bereich der Installationsflächen für die Bauarbeiten befinden. Wo immer möglich, sollen bestehende Bäume erhalten und während der Bauarbeiten geschützt werden.	X		
75541	Schwammstadt	Im Bereich, bei dem der Fahrradweg nicht über dem Tunnel ist, bietet sich ein unversiegelter Belag an. Wieso sind hier keine Bäume geplant?	Die Planungen im Areal Güterbahnhof werden in einem separaten Prozess durchgeführt. Die Bevölkerung wird zu einem späteren Zeitpunkt in den Prozess einbezogen.	X		
78865	Die aktuelle artenreiche Bepflanzung ist mindestens gleichwertig wiederherzustellen.	Es kann davon ausgegangen werden, dass bis zu einer anderen Nutzung des Geländes noch dauern könnte.	Die Planungen im Areal Güterbahnhof werden in einem separaten Prozess durchgeführt. Die Bevölkerung wird zu einem späteren Zeitpunkt in den Prozess einbezogen.	X		
78862	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.	Die Machbarkeit der Zylipasserelle ist weiterhin gegeben. Nach den notwendigen Grundsatzentscheidungen zur Engpassbeseitigung St.Gallen wird die Zylipasserelle abgestimmt auf die Arealentwicklung im Güterbahnhof geplant und projektiert.	X		
80175	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.	Die Machbarkeit der Zylipasserelle ist weiterhin gegeben. Nach den notwendigen Grundsatzentscheidungen zur Engpassbeseitigung St.Gallen wird die Zylipasserelle abgestimmt auf die Arealentwicklung im Güterbahnhof geplant und projektiert.	X		
80109	Die Zylipasserelle ist nicht Teil des Projekts. Es ist jedoch darauf zu achten, dass ihr Bau nicht verunmöglicht oder erheblich erschwert bzw. verteuert wird, indem z.B. wegen der unterirdischen Bauten Abstützungen oder Aufgängen nicht an idealer Lage erstellt werden können.	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.	Die Machbarkeit der Zylipasserelle ist weiterhin gegeben. Nach den notwendigen Grundsatzentscheidungen zur Engpassbeseitigung St.Gallen wird die Zylipasserelle abgestimmt auf die Arealentwicklung im Güterbahnhof geplant und projektiert.	X		
78863	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.	Die Planungen im Areal Güterbahnhof werden in einem separaten Prozess durchgeführt. Die Bevölkerung wird zu einem späteren Zeitpunkt in den Prozess einbezogen.	X		

76730	Tempo 20 im ganzen Güterbahnhofareal. Auf dem Boden klar markierte Velospuren.	Das Güterbahnhofareal soll eine Begegnungszone werden. Sicherheit erhöhen. Konflikte zwischen Fussgänger und Velofahrer vermeiden.	Die Planungen im Areal Güterbahnhof werden in einem separaten Prozess durchgeführt. Die Bevölkerung wird zu einem späteren Zeitpunkt in den Prozess einbezogen.	X		
-------	-----------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---	--	--