

Fusswege, Radwege

Zylistrasse – Güterbahnhofstrasse – Oberstrasse; Passerelle über die Bahngleise

1 Ausgangslage

1.1 Vom Projekt Zylibrücke zum Fonds für einen Fussgängersteg

Die Idee einer Strassenverbindung von der Zylistrasse zur Oberstrasse hat eine sehr lange, über 100-jährige Geschichte. In einem Bericht des Stadtrates an den Gemeinderat vom 1. September 1922 wird die Vorgeschichte dieses Projektes zusammengefasst. Demnach wurde anlässlich einer im Jahre 1899 erfolgten Regelung der mit der Bahnhöferweiterung zusammenhängenden Strassenfragen unter anderem auch die Erstellung einer Brücke als Fortsetzung der Zylistrasse nach der Unterstrasse (Oberstrasse) in Aussicht genommen. Es wurde damals mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen (VSB) ein Vertrag abgeschlossen, wonach die Bahngesellschaft eine Beitragspflicht an eine von der Gemeinde zu erstellende Strassenbrücke von der Unterstrasse nach dem Zyligut grundsätzlich anerkannte. In der Folge standen der Verwirklichung des Projektes sich ändernde Interessen und technische Schwierigkeiten entgegen. Sie führten schliesslich dazu, sich vorläufig mit einer Verbindung von der Zylistrasse zur Paradiesstrasse zu begnügen und für einen späteren Zeitpunkt die Erstellung eines blossen Fussgängersteges nach dem Oberstrassenquartier in Aussicht zu nehmen. Auf dieser Grundlage erfolgte nach längeren Verhandlungen mit den SBB als Rechtsnachfolgerin der VSB schliesslich eine Verständigung, wonach die SBB zur Ablösung ihrer Beitragspflicht zu einer Auslösesumme von CHF 50'000 bereit war. Der Gemeinderat stimmte dieser Erledigung der Angelegenheit zu und ermächtigte den Stadtrat, gegen Bezahlung dieser Auslösesumme auf alle Ansprüche der Gemeinde hinsichtlich Kostenbeteiligung der SBB an der Zylibrücke zu verzichten. Im Weiteren genehmigte der Gemeinderat das Projekt für die Strassenverbindung von der Zylistrasse zur Paradiesstrasse und beschloss, die Baukosten hierfür aus der Auslösesumme der SBB zu decken und für den übrig bleibenden Rest der Auslösesumme einen separaten Fonds für die spätere Erstellung



eines Fussgängersteiges anzulegen. Gestützt auf diesen Beschluss hat die SBB im Jahre 1923 den entsprechenden Beitrag von CHF 50'000 geleistet. Nach Abzug der Baukosten der erstellten Verbindungsstrasse Zyli- bis Paradiesstrasse verblieben noch CHF 32'483.05, welche als „Fonds für die Erstellung eines Fussgängersteiges von der Paradies- nach der Unterstrasse“ angelegt wurden.

Im Laufe der Jahrzehnte wurde der Zweck dieses Fonds verschiedentlich in Frage gestellt, umso mehr als die für einen Brückenbau vorbehaltene Fondssumme inzwischen einen ansehnlichen Betrag erreicht hatte. Der Idee einer Brückenverbindung zwischen dem Paradies- und Oberstrassenquartier wurde keine Realisierungschance mehr zugestanden und die Verwendung der Fondsmittel für andere Zwecke vorgeschlagen. Insbesondere hätten diese auch zur Deckung von Strassenunterhaltskosten im Quartier Paradies überführt werden sollen. Tatsächlich war der Weiterbestand des Fonds aber nie ernsthaft gefährdet, dessen Auflösung hätte nämlich einen entsprechenden Beschluss des Gemeinderates erfordert. Vor Jahren wurde der Fondszweck nach verschiedenen Diskussionen in der Geschäftsprüfungskommission des Grossen Gemeinderates etwas erweitert. Demnach könnte der Fonds auch für den Bau einer Fussgängeranlage in nicht allzu grosser Entfernung vom ursprünglich vorgesehenen Ort verwendet werden, müsste aber sinnvollerweise nach wie vor für eine Bahnüber- oder unterquerung eingesetzt werden. Damit wurde auch in neuerer Zeit bestätigt, dass der Fonds für die Erstellung eines Fussgängersteiges zweckgebunden ist und nicht für allgemeine Unterhaltsarbeiten verwendet werden darf. Das Fondsvermögen ist per Ende 2005 auf die Summe von CHF 835'342.25 angewachsen, der Wertzuwachs im Jahr 2005 betrug CHF 13'357.25.

1.2 Konzept Langsamverkehr im Überbauungsplan "Güterbahnhof"

Für den Veloverkehr wurde vor einigen Jahren im Rahmen der „Veloinitiative“ über das Güterbahnhofareal eine direkte Verbindung mit einem separaten Veloweg zwischen der Innenstadt und den westlich anschliessenden Wohngebieten erstellt. Diese Verbindung ist sehr attraktiv und beliebt und wird auch bei einer Bebauung des ganzen Gebietes beibehalten. Für den Fussgängerverkehr vom und zum Güterbahnhofareal besteht heute, neben der Güterbahnhofstrasse, lediglich eine private Fusswegverbindung (Treppe) vom westlichen Ende des Schlosserweges über die Gleisanlagen der Appenzeller Bahnen. Die Verbindung vom Güterbahnhofgelände sowie den südlich angrenzenden Wohngebieten zur anderen (nördlichen) Seite der Bahnanlagen ist heute über die St.Leonhard-Brücke im Osten und die Vonwilbrücke im Westen möglich. Beide Verbindungen sind aber verhältnismässig weit vom Schwerpunkt der geplanten Überbauung entfernt und vor allem für Fussgängerinnen und Fussgänger entsprechend unattraktiv.



Der Überbauungsplan „Güterbahnhof“ sieht als Bestandteil der Erschliessung für die Grossüberbauung auch zwei nach Süden zur Oberstrasse hin orientierte Fusswegverbindungen vor. Sie führen als Gemeindewege 1. Klasse jeweils über die Gleise der Appenzeller Bahnen und steigen als 2 m breite Abtreppungen zu den beiden Enden des Schlosserweges hoch. Die westliche der beiden Treppen ist auch als direkte Verbindung zu einer für später geplanten neuen AB-Haltestelle gedacht. Beide Bahnübergänge sind als Minimalmassnahme mit je einer Blinklichtanlage mit akustischem Warnton zu sichern. Ergänzend enthält der Überbauungsplan aber zusätzlich den wichtigen Hinweis, dass die westliche Fusswegverbindung auf der Nordseite ihre direkte Fortsetzung in einer geplanten Fussgänger-Passerelle über das mehrgleisige SBB-Bahntrasse zur Paradies- und Zylistrasse finde, dass dieses Objekt aber als eigenständiges Projekt behandelt werde. Diese Wegverbindung ins Paradies- und Otmarquartier wurde nicht direkt mit der Erschliessungspflicht für das Güterbahnhofareal verknüpft, weil bis heute an dieser Stelle keine Fussgängerbeziehung zwischen dem Baugebiet und den nördlich der Gleisanlagen gelegenen Quartieren besteht und die geplanten Bauten über die Güterbahnhofstrasse an die westliche Innenstadt orientiert sind, sowie weil für die notwendige Passerellenbaute separate Genehmigungsverfahren nach Eisenbahngesetz notwendig sind. Trotzdem hat die Überbauung Güterbahnhof ein erhebliches Interesse an dieser zusätzlichen Wegverbindung und leistet darum auch einen entsprechenden Kostenbeitrag. Die Verbindung ist aber besonders und vor allem in städtischem Interesse. Sie stellt, wie schon vor hundert Jahren festgehalten, eine sehr attraktive direkte Verbindung zwischen den durch die Gleisanlagen auf einer Länge von 650 Meter getrennten Quartieren und eine sinnvolle Ergänzung des städtischen Fusswegnetzes dar. Im Rahmen der Behandlung von Einsprachen gegen den Überbauungsplan „Güterbahnhof“ ist das Interesse nach einer durchgehenden Passerelle mit Abgang auf die Güterbahnhofstrasse, die gleichzeitig mit der Überbauung realisiert werden sollte, deutlich zum Ausdruck gekommen. Dabei besteht ein Bedürfnis nicht nur für die Fussgängerinnen und Fussgänger, sondern auch für den Veloverkehr.

Mit der Erstellung einer durchgehenden Passerelle zwischen Zylistrasse und Oberstrasse mit Treppe und Lift zur Güterbahnhofstrasse entfällt der westseitige Treppenweg samt der aufwändigen Bahnsicherungsanlage. Sollte die Bahnhaltestelle bei der westlichen Fusswegverbindung dereinst realisiert werden, ist dannzumal bezüglich Bahnsicherung und Zugänglichkeit eine Neubeurteilung erforderlich.

Somit hat sich im Zuge der geplanten Erschliessung und Überbauung des Güterbahnhofareals für das über 100 Jahre alte Postulat einer Verkehrsverbindung zwischen dem Kreuzbleiche- und dem Oberstrassenquartier plötzlich eine neue Aktualität ergeben.



2 Projekt

Die geplante Passerelle weist eine nutzbare Breite von 3.5 m auf, was im Hinblick auf winterliche Verhältnisse an der unteren Grenze für einen kombinierten Fuss- und Radweg ist. Sie setzt nordseitig in der Mitte des bestehenden Brückenkopfs an und führt in einer Geraden in der Verlängerung der Zylistrasse bis zum Schlosserweg. Sie überbrückt somit die Paradiesstrasse, neun Gleise der SBB, das neu zu gestaltende Güterbahnhofareal mit der Güterbahnhofstrasse und schliesslich das Gleis der Appenzeller Bahnen. Die Höhenlage des Bauwerks ergibt sich aus den einzuhaltenden Lichtraumprofilen der überführten Gleise und Strassen. Dies führt dazu, dass die Passerelle generell etwas höher als ihre Anschlusspunkte liegt, was beidseitig zu Rampen mit einem Gefälle von 6 % (Seite Zylistrasse) und knapp 10 % (Seite Schlosserweg) führt. Der Überbau der Passerelle besteht aus vorgespannten, vorfabrizierten Stahlbetonträgern (Rippenplatten), welche nach dem Versetzen mit einem Überbeton überdeckt werden. Die Längsträger werden monolithisch mit den Stützen verbunden. Die voraussichtliche Elementhöhe der Längsträger beträgt inklusive Überbeton 0.95 m und die Spannweiten variieren zwischen 11.60 und 26.45 m. Bei den beiden Widerlagern werden Fahrbahnübergänge und längsbewegliche Lager eingebaut. Die Foundation der Stützen, Widerlager und Treppentürme erfolgt mit Mikropfählen.

Die Länge der Passerelle beträgt 132.16 m und ist in 6 Felder unterteilt. Im Querschnitt weist die Passerelle ein Dachgefälle von 2.5 % auf, in Längsrichtung variiert das Gefälle zwischen 1.5 und 10 %. Als Belag wird ein 2-schichtiger Gussasphalt eingebaut, und als Abdichtung dient eine vollflächig aufgeflämmte Polymer-Bitumen-Dichtungsbahn. Als Absturzsicherung ist ein Staketengeländer vorgesehen. Aus Sicherheitsgründen muss im Bereich über den Gleisen beidseitig der Passerelle ein Schutzdach montiert werden. Beim Pfeiler zwischen den SBB-Gleisen muss als abweisendes Bauteil ein Bahnsteig erstellt werden. Ausser den für die Beleuchtung der Passerelle erforderlichen Elektroleitungen sind keine weiteren Werkleitungen im Tragwerkskörper vorgesehen.

Ursprünglich, so auch als Vorgabe für die Überbauungsstudien, war vorgesehen, die Passerelle unmittelbar südlich des SBB-Trassees enden zu lassen. Das vorliegende, bis zum Schlosserweg fortgesetzte Überführungsbauwerk führt nun relativ nahe am westlichsten Baukörper der Überbauung vorbei, was aus der Sicht des künftigen Investors den Wert dieses Gebäudes erheblich herabmindert. Bei der weiteren Projektbearbeitung wird deshalb eine kostenneutrale Einpassung in die Überbauung angestrebt. Im Vordergrund steht, die Passerelle so tangential mit einem nach Westen teilweise verlängerten Kopfbau zu verbinden, dass eine Terrassenfläche entsteht und die Treppen- und Liftverbindung zur Güterbahnhofstrasse in diesen Gebäudeteil integriert werden kann.



Das Konstruktionsprinzip der Passerelle ist auf einen möglichst einfachen Bauablauf abgestimmt, an welchen bezüglich Bahnbetrieb und Arbeitssicherheit sehr hohe Anforderungen gestellt werden. So werden nach Möglichkeit vorgefabrizierte Elemente verwendet, um die Aufenthaltszeit für Arbeiten im Gleisbereich tief zu halten. Es ist mit einer Gesamtbauteit von ca. 7 Monaten zu rechnen.

3 Kosten

3.1 Kostenvoranschlag

Die Kosten für die Erstellung der Passerelle wurden teils anhand eines Massenauszugs und mit Preisen vergleichbarer Objekte, für einzelne Arbeitsgattungen durch Richtofferten ermittelt. Die Angaben für die Kosten der bahneigenen Leistungen hingegen basieren auf approximativen Schätzungen, weil die SBB aufgrund der komplexen Verhältnisse hierfür zuerst ein eigentliches Projekt ausarbeiten müssen. Dieses soll aber erst dann in Auftrag gegeben werden, wenn das Passerellenprojekt im Grundsatz genehmigt ist. Es ist demnach mit Gesamtkosten von CHF 2'080'000 zu rechnen, welche sich wie folgt zusammensetzen:

	CHF
1. Regiearbeiten / Strassenanpassung	45'000
2. Baustelleneinrichtungen	75'000
3. Pfahlfundationen	87'000
4. Abdichtungen	25'000
5. Baugruben und Erdbau	38'000
6. Belagsarbeiten	99'000
7. Ort betonbau	385'000
8. Lager und Fahrbahnübergänge	13'000
9. Lehr-, Schutz- und Montagegerüste	112'000
10. Rückhaltesysteme, Geländer und Schutzdach	185'000
11. Lieferung und Montage von Fertigbetonteilen	220'000
12. Beleuchtung	96'000
13. Liftinstallation	90'000
14. Bahneigene Leistungen	410'000
15. Vermessung und Vermarkung	12'000
16. Unvorhergesehenes	40'000
17. Projekt und Bauleitung / Baunebenkosten	<u>148'000</u>
Gesamtkosten	<u>2'080'000</u>



3.2 Finanzierung und Kostenaufteilung

Für die Mitfinanzierung dieses Bauvorhabens soll der zweckgebundene „Fonds für die Erstellung eines Fussgängersteiges von der Paradiesstrasse nach der Unterstrasse“, dessen Vermögensstand per Ende 2005 etwas über CHF 835'000 betrug, vollumfänglich herangezogen werden. Im Unterschied zu Vorfinanzierungen und anderen Fonds mit Eigenkapitalcharakter kann dieser Fonds als ein Beitrag Dritter verstanden und daher abgezogen werden. Ausserdem ist darauf hinzuweisen, dass die vorliegende Passerellenlösung die gemäss Überbauungsplan vorgesehene Wegverbindung zwischen Güterbahnhofstrasse und Schlosserweg (Oberstrasse) ersetzt. Der Kreditbedarf für dieses Projekt wird deshalb um rund 300'000 Franken (427'000 minus 128'000 Franken Beiträge des Investors) niedriger ausfallen.

Die vorliegende Fuss- und Radwegverbindung wird entsprechend ihrer Bedeutung und dem öffentlichen Interesse als Gemeindeweg 1. Klasse eingeteilt. Gemäss Art. 9 und Art. 72 des kantonalen Strassengesetzes können von den Grundeigentümern Beiträge erhoben werden. Aufgrund des öffentlichen Interesses dieser wichtigen Fuss- und Radwegverbindung ist ein städtischer Beitrag von 80 % gerechtfertigt, so dass für die Investoren ein Anteil von 20 % verbleibt. Dieser bezieht sich allerdings auf die Kosten einer kurzen Passerelle nur über das SBB-Gelände, deren Kosten auf CHF 1'300'000 geschätzt wurden. Die Verlängerung der Passerelle über das Trasse der Appenzeller Bahnen bis zur Oberstrasse (Schlosserweg) wird vom Investor über seinen Erschliessungskostenanteil am ehemaligen Fussweg West der Erschliessung Güterbahnhof angemessen mit finanziert.

Die Karl Steiner AG hat schriftlich erklärt, sich gemäss diesem Modell an den Gesamtkosten für das Überführungsbauwerk zu beteiligen. Auf die Durchführung des Kostenverlegungsverfahrens gemäss Art. 77 ff. des kantonalen Strassengesetzes vom 12. Juni 1988 wird daher verzichtet.

Somit ergibt sich für die Finanzierung dieses Bauvorhabens folgende Regelung der Kostenanteile:

Gesamtkosten	2'080'000
Anteil Fonds Fussgängerweg	- 835'000
Anteil Investor	
Erschliessung Güterbahnhof	- 128'000
Erschliessungsbeitrag	<u>-260'000</u>
Erforderlicher Verpflichtungskredit	857'000



4 Anträge

Wir beantragen Ihnen, folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Das Projekt für die Erstellung einer Passerelle zwischen Zylistrasse und Oberstrasse im Kostenbetrage von CHF 2'080'000 wird gutgeheissen und für den nach Abzug der Beiträge Dritter verbleibenden Kostenanteil ein Verpflichtungskredit von 857'000 erteilt.
2. Dieser Beschluss steht unter dem Vorbehalt, dass Überbauungsplan, Zonenplanänderung und Erschliessungsprojekt „Güterbahnhof“ rechtskräftig beschlossen werden.
3. Es wird festgestellt, dass der Beschluss gemäss Ziffer 1 nach Art. 8 Ziffer 6 lit. a der Gemeindeordnung dem fakultativen Referendum untersteht.

Der Stadtpräsident:
Hagmann

Im Namen des Stadtrats
Der Stadtschreiber:
Linke

Beilage:
Übersichtsplan
Konstruktionsplan (Grundriss und Schnitte)

IR Konto 61.50102.917

