

## Vorlage Stadtparlament

Datum 10. Dezember 2019  
Beschluss Nr. 3612  
Aktenplan 732.12 Kantonsstrassen, Gemeindestrassen

### Oberstockenweg, Neubau velogängige Passerelle; Verpflichtungskredit

#### Antrag

Wir beantragen Ihnen, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Das Projekt Neubau Passerelle Oberstockenweg wird genehmigt und dafür ein Verpflichtungskredit im Betrag von CHF 4'060'000 erteilt.
2. Es wird festgestellt, dass dieser Beschluss gemäss Art. 8 Ziff. 6 lit. a der Gemeindeordnung dem fakultativen Referendum untersteht.

---

#### 1 Ausgangslage

Die bestehende Passerelle Oberstockenweg liegt westlich des Bahnhofs St.Gallen Bruggen. Die Fussgänger Verbindung führt über die Geleise der SBB und stellt eine wichtige Wegverbindung zwischen den Quartieren Oberstocken / Bruggen nördlich der Bahnlinie und den Quartieren Hinterberg / Haggen / Wolfganghof südlich davon dar. Gleichzeitig stellt die Passerelle von Norden her eine direkte Verbindung zur Lehnstrasse und zum Fuss- und Radweg über das SBB-Viadukt in Richtung Winkeln und zum Erholungsgebiet Günsensee dar. Aufgrund ihres schlechten baulichen Zustandes muss sie zwingend ersetzt werden.

Der Stationsweg und insbesondere der Günsenweg nördlich bzw. südlich des Bahnhofs Bruggen dienen heute als wichtige städtische Veloachsen. Der Günsenweg mit der SBB-Sitterbrücke wird in Zukunft als Bestandteil des Westastes der geplanten Veloschnellroute zusätzlich an Bedeutung gewinnen. Für die Sicherstellung einer direkten Veloverbindung zwischen den Gebieten Winkeln, Hinterberg und Bruggen ist deshalb eine velogängige Verbindung dieser Achse über die SBB-Gleise von zentraler Bedeutung. Die bestehende Passerelle dient ausschliesslich dem Fussverkehr und ist nicht fahrradtauglich. Die derzeitige Fusswegbrücke soll deshalb durch eine velogängige Passerelle ersetzt werden.

Die Machbarkeit einer velogängigen Passerelle wurde im Rahmen der Ausarbeitung des Agglomerationsprogrammes St.Gallen – Bodensee (3. Generation) geprüft und entsprechend ins Programm aufgenommen. Basierend auf dem Mobilitätskonzept der Stadt St.Gallen ist bereits in den nächsten Jahren mit steigenden Frequenzen auf über 500 zu Fuss Gehende und bei entsprechendem Angebot auf 200 bis 300 Velofahrende pro Tag zu rechnen.

Nach einem Studienauftrag, an dem vier interdisziplinäre Planungsteams teilnahmen, hat der Stadtrat am 19. September 2018 den Projektierungskredit für die Erarbeitung des Vor- und Bauprojektes für eine velogängige Passerelle im Kostenbetrag von CHF 252'000 beschlossen. Das Siegerprojekt des Studienauftrags wurde daraufhin programmgemäss zu einem Vorprojekt und anschliessend zu einem Bauprojekt weiterentwickelt. Gemeinsam mit einer Begleitgruppe bestehend aus Fachplanenden der Stadt St.Gallen, des Kantons St.Gallen sowie der SBB wurden die verschiedenen Projektstufen erarbeitet. Ebenfalls wurden die angrenzenden Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer miteinbezogen.

## **2 Projekt**

### **2.1 Passerelle**

Die neue fuss- und velogängige Passerelle Oberstocken überquert die Gleise der SBB im rechten Winkel im Bereich der zu ersetzenden, bestehenden Fussgängerpasserelle. Wie bereits ihr Vorgängerbau schliesst die neue Passerelle nordseitig mittels eines Treppenabgangs an den Oberstockenweg an. Neu erschliesst die Passerelle dank eines Rampenbauwerks mit einer Neigung von 6 % und einem Zwischenpodest auch den Stationsweg. Auf der Südseite erfolgt der Anschluss an die Lehnstrasse – analog zur bestehenden Situation – direkt auf dem Niveau der Passerelle.

Die Passerelle und das Rampenbauwerk sowie der Treppenabgang zum Oberstockenweg bilden ein schlichtes Bauwerk, welches sich optimal in die bestehende Bebauung integriert. Das Tragwerk der Passerelle besteht im Wesentlichen aus zwei Elementen: einem mehrzelligen stählernen Hohlkastenträger von 40 cm Höhe und zwei betonierten Pfeilerscheiben, mit denen der Stahlträger starr verbunden wird. Die Spannweiten betragen zwischen 26 und 30 m. Die Breiten von Passerelle, Rampe und Treppe sind mit Blick auf die Verkehrsteilnehmenden und mit Rücksicht auf ihre Bedeutung im Verkehrsfluss unterschiedlich gewählt. Die lichte Breite der Passerelle beträgt 4.2 m, diejenige der Rampe 4.0 m, die Treppe zum Oberstockenweg wird 2.0 m breit sein. Für gehbehinderte Personen oder Personen mit einem Kinderwagen o.ä. steht damit die neue, primär von den Velofahrenden genutzte Rampe als Verbindung von und zum Stationsweg zur Verfügung.

Die Lichtraumhöhen und Durchfahrtsbreiten bei der Passerelle sowie deren Rampen- und Treppenbauwerk berücksichtigen nicht nur das Bahntrasse, sondern auch die privaten Parkplätze und deren Fahrgassen, wobei aufgrund der Stützenstellungen leichte Parkplatzverschiebungen notwendig sind. Der bestehende Lärmschutzdamm nördlich entlang der Geleise wird abgetragen und durch eine Lärmschutzwand ersetzt. Dadurch entsteht genügend freier Platz, um die neue Rampe ohne beengende Zwischenräume in den Stationsweg einzufügen.

Die neue Lärmschutzwand wird auf der gleisabgewandten Nordseite begrünt. Die bestehenden Bäume bei der südlichen Erschliessung der Passerelle Oberstockenweg werden aufgrund der geringen Massnahmentiefe durch die Verbreiterung voraussichtlich nicht tangiert.

Die SBB und deren Fachdienste wurden seit Planungsbeginn ins Projekt involviert. Sämtliche notwendigen Anforderungen und Vorschriften der SBB können uneingeschränkt eingehalten werden. Die eisenbahnrechtliche Bewilligung nach Art. 18m des Eisenbahngesetzes (EBG, SR 742.101) wird parallel zum politischen Prozess eingeholt. Die Montage der Stahlkonstruktion erfolgt in grossen Einheiten, die mit Mobilkränen versetzt und vor Ort untereinander verschweisst werden.

## 2.2 Werkleitungen

Im Bereich der Passerelle sind keine Werkleitungen vorhanden. Neu werden die Passerelle und die zuführenden Wege und Rampen mit einer Beleuchtung ausgestattet. Diese Arbeiten werden mit den Stadtwerken koordiniert.

## 2.3 Landerwerb und Klassierung

Die neue Rampe und Passerelle tangieren in erster Linie das Grundstück der SBB sowie untergeordnet die Grundstücke der Valida und der Pensionskasse des Kantons Appenzell Ausserrhoden. Mit diesen Eigentümerinnen wurden das Vorhaben und die Eigentumssituation besprochen. Sie anerkennen den Bedarf an einem Passerellenersatz und dessen velotauglichen Ausbau und stehen dem Vorhaben positiv gegenüber. Auf einen Erwerb der entsprechenden Bodenflächen durch die Politische Gemeinde St.Gallen wird indes verzichtet. Die nötige Landsicherung erfolgt mittels Klassierung des Weges bzw. vertraglichen Nutzungs-Regelungen. Diese sind in Vorbereitung und können nach Beschlussfassung finalisiert werden.

Mit dem Projekt ist auch der Strassenplan der Politischen Gemeinde St.Gallen anzupassen. Es ist vorgesehen, die neue Rampe und die verbreiterte Passerelle analog der bisherigen Klassierung als Gemeindeweg 1. Klasse zu widmen und zu klassieren. Zusätzlich muss der Verlauf des Stationsweges angepasst werden. Die neue Passerelle samt Rampe soll in das Rad- und Fusswegnetz eingebunden werden. Weiter sollen beim Stationsweg und bei der Stationsstrasse Netzergänzungen im Fuss-, Wander- und Radwegplan erfolgen.

## 2.4 Drittes Gleis SBB, St.Gallen - Gossau

Im Richtplan der Stadt St.Gallen (Stand Dezember 2012) ist als Vororientierung ein drittes Gleis der SBB von St.Gallen nach Gossau als langfristige Option erwähnt. Zurzeit ist weder bekannt, ob ein drittes Gleis der SBB realisiert wird, noch wann dies allenfalls notwendig sein wird. Auch ist in Bezug auf eine mögliche Lage eines solchen dritten Gleises noch kein Raum gesichert. Im Bahn-Ausbauschritt 2035 des Bundes ist ein drittes Gleis nicht enthalten. Sollte dereinst ein drittes Gleis auf der Nordseite der bestehenden SBB-Gleise zu liegen kommen, so wären mindestens die Passerelle mit der Stütze Nord, der kurze Rampenteil und der Treppenabgang nicht tangiert. Für den langen Rampenteil müsste dannzumal eine Ersatzlösung gesucht werden.

## 3 Kosten

Die Kosten für die Passerelle Oberstockenweg belaufen sich gemäss detailliertem Kostenvoranschlag (vgl. Beilage) auf insgesamt CHF 4'060'000 und setzen sich wie folgt zusammen:

Bauhauptarbeiten	CHF	3'121'400
Baunebenarbeiten		468'800
Honorare extern, Bauingenieur, Geologe, Beleuchtungsplaner, Spezialist		362'900
Honorar extern, Fachdienste SBB		96'900
Kommunikation		<u>10'000</u>
Total Baukosten		4'060'000

Die Passerelle Oberstockenweg ist eine Massnahme aus dem Agglomerationsprogramm 3. Generation des Bundes und ein entsprechendes Schlüsselprojekt (ARE-Code 3203.3.044, Massnahme Nr. 5.1.5; St.Gallen, Passerelle Bahnhof Bruggen). Somit finanziert der Bund 35 % der anrechenbaren Kosten. Die nicht anrechenbaren Kosten sind Abbrucharbeiten der bestehenden Fundamente (CHF 8'900) sowie die Begrünung der neuen Lärmschutzwand (CHF 9'500). Somit ergeben sich anrechenbare Kosten von CHF 4'041'600. Es ist damit von einem Bundesanteil von CHF 1'414'600 (35 % von CHF 4'041'600) auszugehen.

Total Baukosten Passerelle Oberstockenweg	CHF	4'060'000
./. Beitrag Agglomerationsprogramm (35 %)		<u>1'414'600</u>
Restkosten Passerelle Oberstockenweg		2'645'400

Da es sich um einen Wanderweg von kantonaler Bedeutung handelt und die Passerelle auch als Zugang zum Bahnhof Bruggen und Zentrum Bruggen mit Anschluss an die Innenstadt dient, entsteht mit einer velogängigen Passerelle eine wichtige Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr. Aus Sicht des Kantons soll diese neue Route mindestens als regionale Route eingeteilt werden. Somit ist davon auszugehen, dass sich der Kanton St.Gallen gemäss Art. 95 Strassengesetz an den Kosten aus Sicht des Fuss- und Veloverkehrs beteiligt. Das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen hat mit Schreiben vom 7. November 2019 beim vorliegenden Projekt für die neue Passerelle Oberstockenweg nach Abzug der Bundesgelder eine Mitfinanzierung von 65 % an die anrechenbaren Baukosten aus Sicht des Fuss- und Veloverkehrs als werkgebundenen Beitrag in Aussicht gestellt. Für dessen definitive Zusage muss das Projekt jedoch finanz- und baureif sein. Zudem muss die Finanzierungsvereinbarung vom Bund vorliegen.

Es ist daher davon auszugehen, dass sich der Kanton an den nach Abzug des Beitrags aus dem Agglomerationsprogramm resultierenden Restkosten mit 65 % beteiligt. Für die Stadt würden schliesslich bei Mitfinanzierung durch Bund und Kanton noch Kosten in der Höhe von rund CHF 925'900 resultieren:

Restkosten Passerelle Oberstockenweg	CHF	2'645'400
./. Beitrag Kanton (65 %)		<u>1'719'500</u>
Kostenanteil Stadt		925'900

Weil die definitive Zusage des Bundesbeitrages noch nicht vorliegt, entsprechend die definitive kantonale Zusage davon abhängig ist, ist der Bruttoinvestitionskredit von CHF 4'060'000 zu beantragen. Für die geplanten Massnahmen ist in der Investitionsplanung ein städtischer Kostenanteil von CHF 900'000 eingestellt (Konto 61.5018.1011).

### **3.1 Kosten Vor- und Bauprojekt**

Mit Beschluss vom 19. September 2018 hat der Stadtrat einen Projektierungskredit für die Erarbeitung des Vor- und Bauprojektes für die velogängige Passerelle Oberstockenweg im Umfang von CHF 252'000 genehmigt. Bei Realisierung des Projektes wird sich der Bund auch an diesen Kosten beteiligen. Es ist von einem Bundesanteil von CHF 88'000 (= 35 % von 252'000) auszugehen. Ebenfalls ist vom Kanton ein werkgebundener Beitrag von 65 % der Restkosten in Aussicht gestellt worden. Die Kosten für das Vor- und Bauprojekt reduzieren sich damit nach Abzug der Beiträge Dritter auf CHF 58'400.

Total Kosten Vor- und Bauprojekt	CHF	252'000
./.. Beitrag Agglomerationsprogramm (35 %)		<u>88'000</u>
Restkosten zulasten Stadt und Kanton		164'000
./.. Beitrag Kanton (65 %)		<u>106'600</u>
Projektierungskosten zulasten Stadt		58'400

Bund und Kanton werden sich hingegen am Studienauftrag, welchen der Stadtrat am 9. Juni 2017 beschlossen hat, praxisgemäss nicht beteiligen.

#### **4 Zustand bestehende Brücke, Demontage**

Basierend auf der ordentlichen Inspektion der bestehenden Passerelle im Mai 2013 durch ein spezialisiertes Ingenieurbüro wurde der Passerelle mit Baujahr 1969 noch eine Restnutzungsdauer von fünf bis zehn Jahren vorausgesagt. Diesem Umstand entsprechend wurde der Inspektionsrhythmus daraufhin von fünf auf zwei Jahre erhöht.

Anlässlich der Inspektion der Passerelle vom 28. August 2019 musste festgestellt werden, dass sich der allgemeine Zustand der Passerelle nochmals stark verschlechtert hat und somit Handlungsbedarf besteht. Es ist gemäss Expertenmeinung entweder eine Demontage der Konstruktion in den nächsten rund sechs bis neun Monaten vorzusehen oder aber eine umfassende Instandstellung der Passerelle im Kostenrahmen von mehreren hunderttausend Franken anzustreben. Eine Sperrung der Passerelle für den Fussverkehr ohne Demontage wäre insofern ungenügend, als die Brückenkonstruktion insbesondere durch schnell durchfahrende Zugkompositionen infolge der Fahrtwind- und Sogwirkung massgeblich beansprucht wird.

An einer gemeinsamen Besprechung vom 24. September 2019 mit den Verantwortlichen der SBB Infrastruktur sind die Verantwortlichen der Stadt zum Schluss gelangt, dass die sofortige Vorbereitung des Demontageprojektes und parallel dazu eine monatliche Inspektion die richtige Reaktion auf die bestehenden schwierigen Umstände darstellen.

Zwischenzeitliche Abklärungen der SBB haben ergeben, dass auf der äusserst stark beanspruchten Bahnstrecke in der Nacht vom 26. / 27. April 2020 eine für die Demontearbeiten der Passerelle notwendige Totalsperrung von rund drei Stunden möglich sein wird. Mit dieser Demontage kann die Stadt als Anlageneigentümerin die Verantwortung betreffend Sicherheit in Anbetracht der Kenntnisse um den sehr schlechten Zustand und bezüglich der daraus abgeleiteten Massnahmen wahrnehmen.

#### **5 Bauablauf und Terminplan**

Das weiterführende Termin- und Bauprogramm sieht basierend auf den vorgegebenen Verfahrenswegen und den notwendigen Ausführungsvorbereitungen einen Baubeginn für September 2020 vor. Eine erste Vollsperrung der Gleisanlagen für den Neubau der Passerelle ist Mitte Februar (KW 7) 2021 notwendig. Die Bauzeit beträgt rund 40 Wochen. Die Fertigstellung ist für Ende Juni 2021 geplant.

Der in Ziffer 4 erwähnte, zwingende vorzeitige Rückbau der bestehenden Passerelle liess sich in seiner zeitlichen Dringlichkeit vorgängig nicht erkennen. Ein temporärer Unterbruch der Wegverbindung konnte somit nicht verhindert werden.

## **6            Weiteres Vorgehen**

Nach der Genehmigung des vorliegenden Projektes durch das Stadtparlament und nach Ablauf der Referendumsfrist sind dem Stadtrat die Teilstrassenpläne zur Genehmigung vorzulegen. Die öffentliche Auflage inklusive der verkehrsrechtlichen Auflage (Anpassung von Gehweg zu einem Rad- und Gehweg) erfolgt im Anschluss daran.

Der Stadtpräsident:  
Thomas Scheitlin

Die Stadtschreiber-Stellvertreterin:  
Jennifer Abderhalden

Beilagen:

- Übersichtsplan
- Übersichtsplan, Technische Zeichnung
- Kostenvoranschlag
- Teilstrassenplan
- Teilstrassenplan, Fuss-, Rad- und Wanderwegnetz

Konto: 61.5018.1011