



Rorschach, Rorschacherberg
und Goldach, 25. Oktober 2017

Gemeinde Goldach
Projekt AutobahnanschlussPlus
9403 Goldach

Vernehmlassungsantwort zum Projekt AutobahnanschlussPlus

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zu diesem für die Region Rorschach entscheidenden Projekt Stellung nehmen zu dürfen. Wir schätzen an diesem Papier den gesamtheitlichen verkehrsplanerischen Ansatz ebenso wie die Tatsache, dass die drei Gemeinden die Erarbeitung gemeinsam in Angriff genommen haben. Wie Sie der Presse entnehmen konnten, wehrt sich unser Verein aber entschieden gegen einen weiteren Autobahnanschluss. Wir sind der klaren Meinung, dass der Bau von Bahnquerungen ergänzt mit flankierenden Massnahmen die insgesamt bessere Lösung wäre.

Nachfolgend unsere inhaltlichen Ausführungen zum präsentierten „AutobahnanschlussPlus“:

Kleiner historischer Rückblick

- Der Stau beim Autobahnanschluss Meggenhus und das verkehrsüberlastete Zentrum Goldachs sind auch die Folge einer schlechten Siedlungsplanung.
- Wie kam es zu dieser Fehlentwicklung? Interpretationen gibt es viele. Einige Fakten liefern allerdings klare Antworten. Ein wichtiger Motor der regionalen Tiefsteuergemeinden, namentlich Rorschacherberg, Goldach, Thal, Mörschwil und Tübach ist/war die gezielte Auslegung der Siedlungsplanung auf die „Akquirierung“ steuerkräftiger Einwohner. Mit der absehbaren Folge, dass diese zum Teil schlecht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Gebiete mehr motorisierten Individualverkehr verursachen. Jetzt stecken beide Gemeinden verkehrstechnisch fest. Goldach in Goldach und der Rorschacherberg auch in Goldach.

Verein kein3.autobahnanschluss.ch

Ansprechpersonen:

Lukas Reichle, Pestalozzistrasse 39, 9400 Rorschach 071 841 06 85 / 079 749 45 57 lukas.reichle@gmx.ch
Felix Gemperle, Gäbrisstrasse 12a, 9400 Rorschach 071 841 65 53 / 079 610 63 15 felixgemperle@bluemail.ch

- Wie stark Gemeindeinteressen verfolgt werden und wie klein der Wille an regionalen Lösungen ist, lässt sich, bezogen auf den Verkehr, am Rohrkrepieler „Künzlerpass - Florastrasse“ veranschaulichen. Eigentlich hätte dort seit 50 Jahren eine Unterführung gebaut werden sollen, damit der Schwerverkehr aus dem Goldacher Industriegebiet Blumenfeld (v.a. Nestlé) nicht weiter und ausschliesslich durch Rorschacher Siedlungsgebiet rollt - eigentlich eine Selbstverständlichkeit. Doch die Unterführung wurde nie gebaut.

Allgemeine Anmerkungen:

- Wir begrüssen die umfassende Auslegeordnung über die gesamte Region mit allen Verkehrsträgern.
- Wir haben bis heute keine detaillierten Erhebungen gesehen bezüglich Ziel-, Quell- und Binnenverkehr und deren Entwicklung in den letzten Jahrzehnten. Ohne diese Zahlen ein solches Projekt zu begründen erachten wir als „NoGo“.
- Im Masterplan werden denn auch viele schönfärberische Perspektiven gezeigt. Dafür braucht es Investoren. Wenn diese Investitionen nicht erfolgen entstehen Brachen und städtebaulich sehr störende Lücken. Beispiel Industriestrasse: Was ist wenn sich an dieser nach wie vor belasteten Lage über der Tunneleinfahrt und neben dem alten und hohen Industriegebäude auf der Ostseite kein Investor finden lässt? In kleinstädtischen Regionen ist das an verkehrsbelasteten Standorten nicht so einfach. Dann gibt es statt städtebaulich erwünschte Neubauten zusätzliche Brachen und sehr störende Narben in unserer kleinstädtischen Region.
- Wie im kleinen historischen Rückblick erwähnt, wurden früher bezüglich Verkehrsplanung viele, zum Teil unverzeihbare Fehler bewusst oder unbewusst gemacht. Der geplante zusätzliche Anschluss würde diese Fehler weiterführen und definitiv fixieren, weil man nach einer veralteten Logik des letzten Jahrhunderts mit neuen Strassen reagiert. Die neuen Strassen schaffen neue Probleme. Stattdessen sollte mit kleinen aber konsequenten Eingriffen im bestehenden Strassensystem der Verkehr verflüssigt bzw. mit flankierenden Massnahmen erträglicher gemacht werden.
- Der Eingriff in die Landschaft ist beim neuen Anschluss Witen eindeutig zu gross. Erstaunlicherweise wurde er in diesem Bericht mit seinen Dimensionen und Auswirkungen kaum visualisiert und thematisiert. Das grosse Anschlusswerk wie auch der Bau der Strasse in einen der letzten grünen Hänge verursachen massive und nicht wieder rückgängig machbare Zerstörungen.
- In unserer Agglomeration wurden in den letzten Jahrzehnten enorm viel Natur verbaut, das Naherholungsgebiet ist enorm geschrumpft. Jetzt würde einer der letzten Hänge zusätzlich überbaut. Wir glauben nicht, dass dies im Interesse der zukünftigen Generationen liegen kann. Oder anders gesagt: Wir haben dann kein Nah-, nur noch Fernerholungsgebiete. Das löst dann wieder zusätzlichen Freizeitverkehr aus.

Verein kein3.autobahnanschluss.ch

Ansprechpersonen:

Lukas Reichle, Pestalozzistrasse 39, 9400 Rorschach 071 841 06 85 / 079 749 45 57 lukas.reichle@gmx.ch

Felix Gemperle, Gäbrisstrasse 12a, 9400 Rorschach 071 841 65 53 / 079 610 63 15 felixgemperle@bluemail.ch

- Die wunderschön gestaltete Broschüre ist vor allem eine einseitige Verkaufsbroschüre statt eine Informationshilfe, sie ist schlicht tendenziös. Es zeigt eine Scheinwelt welche häufig mit dem Projekt überhaupt nichts zu tun hat. Eine kritische Auseinandersetzung mit den negativen Aspekten findet nicht wirklich statt. Unverzeihbar ist die Tatsache, dass in einer Broschüre über eine neue Strasse kein einziges fahrendes Auto gezeigt wird. Dafür wird nicht gespart an kleinstädtischer Wohlfühlatmosphäre, welche überhaupt nichts mit diesem Strassenprojekt zu tun hat. Auf all den Bildern wird der Eindruck vermittelt, dass sich der ganze Verkehr miraculös in Luft aufgelöst hat. Es scheint ein Zauberprojekt zu sein.
- Es ist sehr verwirrend, dass private Grundstücke mit neuen Überbauungen dargestellt werden, nur um das Projekt attraktiver aussehen zu lassen.
- Ungenügend beschrieben und vermutlich auch nicht genügend vertieft angeschaut wurden die Lärmfolgen der Tunnelportale wie auch die Auswirkungen des zusätzlichen Verkehrs an den Hanglagen in unserer schönen Region.
- Der Bericht ist schönfärberisch bezüglich der zukünftigen Entwicklung und besänftigend bezüglich deren Auswirkung. So wird beispielsweise die Durchgangssachse Promenadenstrasse, welche massiv mehr Verkehr aufweisen wird, süffisant Stadtpromenadenstrasse genannt. Das ist Manipulation.
- Wir teilen die an der Infoveranstaltung erwähnte Meinung, dass die Digitalisierung die Verkehrsprobleme nicht lösen wird. Die mögliche Verkehrsreduktion durch steuernde Technologie ist aber dennoch bedeutend bezüglich Verkehrslenkung (Tagesganglinie) und bezüglich dem Auffangen des prognostizierten Verkehrswachstums.
- Im Weiteren wurde nicht berücksichtigt, dass sich der Verkehr und die Mobilität insgesamt in einem starken Veränderungsprozess befindet. Neue Arbeitsformen, „work@home“ und flexible Bürowelten führen mit grosser Wahrscheinlichkeit dazu, dass die Gesamtverkehrsbelastung sinken wird.
- Es entstehen wenige Gebiete mit wirklich starker Entlastung. In diesem Zusammenhang ist auch zu erwähnen, dass eine Verkehrsentlastung massiv grösser sein muss um wahrgenommen zu werden als umgekehrt eine zusätzliche Verkehrsbelastung. (siehe Ausführungen in unserem Positionspapier).
- An der Infoveranstaltung wurde sinngemäss betont, dass wir die Chance nutzen sollten, weil Bund und Kanton ein Grossteil der Kosten übernehmen. Das ist für uns keine Begründung. Auch das sind Steuergelder. Zudem stellt sich die Frage ob es sich lohnt, für die kurzen Zeiten mit Rushhour so hohe Summen auszugeben ohne wirkliche Alternativen geprüft zu haben.
- Eines der grössten Ärgernisse aus der Sicht unseres Vereins ist nämlich, dass ausschliesslich verschiedene Autobahnanschlussvarianten geprüft wurden, Alternativen ohne Anschluss wurden aber nie vertieft in Betracht gezogen werden. Die gesamte bisherige Planung und Entwicklung des Projektes bis zur definitiven Variantenwahl wurde ohne jeglichen Einbezug der Bevölkerung und der lokalen Interessensgruppen gemacht.

Verein kein3.autobahnanschluss.ch

Ansprechpersonen:

Lukas Reichle, Pestalozzistrasse 39, 9400 Rorschach 071 841 06 85 / 079 749 45 57 lukas.reichle@gmx.ch

Felix Gemperle, Gäbrisstrasse 12a, 9400 Rorschach 071 841 65 53 / 079 610 63 15 felixgemperle@bluemail.ch

- Noch eine Anmerkung zu einer zeitgemässen Verkehrsplanung im 21. Jahrhundert. Eine solche erfolgt mit folgender Reihenfolge:
 - a) den Verkehr bzw. die Mobilität möglichst verhindern (z. B. durch eine andere Siedlungspolitik)
 - b) möglichst viel Verkehr auf den Langsamverkehr verlagern (u.a. attraktive Wege für Fussgänger und Velofahrer)
 - c) möglichst viel auf den öffentlichen Verkehr verlagern (Angebotsenerweiterung)
 - d) den nicht zu verhindernden Verkehr erträglich machen (u.a. durch Strassenraumgestaltungen, Massnahmen gegen die Emissionen etc.)
 Diese Grundsätze sind weder im Projektpapier ersichtlich noch wurden sie an der Infoveranstaltung erläutert.

Anmerkungen zum Masterplan:

Seite 2: Ausführungen zur Bevölkerungsentwicklung

- Die ganze Planung geht von einem massiven Mehrbedarf an Wohnungen und Gewerberaum aus. Die Schweizer und die St. Galler Bevölkerung hat in mehreren Volksentscheiden (u.a. CH-Raumplanungsgesetz /Referendum SG-Baugesetz) klar zum Ausdruck gebracht, dass sie das Wachstum begrenzen möchte. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass der Kanton St. Gallen und im Speziellen die Region Rorschach schweizintern bei den Binnenzu- und Wegzügen einen negativen Saldo ausweist . Das bei uns klar unterdurchschnittliche Bevölkerungswachstum ist vor allem auf die Zuwanderung zurückzuführen. Die Gefahr ist somit gross, dass dann die von Ihnen als Potential bezeichneten Gebiete leer bleiben und so statt einer Verdichtung eine unerwünschte Entleerung des bestehenden Siedlungsraums erfolgt.

Seite 3:

- Das sind schönfärberische, wenig fundierte allgemeine Aussagen. Die zusätzlichen Verkehrspotentiale würden durch den angestrebten Siedlungsausbau wieder eliminiert.
- Entwicklungsimpulse und nachhaltiges Wachstum sind auch durch Unterführungen / Strassenraumgestaltungen und andere flankierende Massnahmen ohne Autobahnanschluss möglich.

Seite 4:

- Sie schreiben, dass die Hauptverkehrsträger heute Ost-West ausgerichtet sind. Mit der neu angedachten Nord-Südverbindung wird das Gebiet zusätzlich zerschnitten, gewisse Gebiete werden zum Teil massiv entwertet.
- Die Distanz von Meggenhaus nach Witen ist gerundet lediglich 2 km. Das ist nicht die „als sehr lange beschriebene Strecke“.

Verein kein3.autobahnanschluss.ch

Ansprechpersonen:

Lukas Reichle, Pestalozzistrasse 39, 9400 Rorschach 071 841 06 85 / 079 749 45 57 lukas.reichle@gmx.ch
 Felix Gemperle, Gäbrisstrasse 12a, 9400 Rorschach 071 841 65 53 / 079 610 63 15 felixgemperle@bluemail.ch

- Weil das Projekt „AutobahnanschlussPlus“ wenn überhaupt erst in vielen Jahren realisiert werden kann stören die 35-40 Minuten langen Schliesszeiten der Barrieren wesentlich stärker als bei einer schneller möglichen Realisierung von Bahnunterführungen und weiteren flankierenden Massnahmen.

Seite 5:

- Ihr Projekt möchte den Verkehr mitten ins Zentrum führen. Aufgrund jahrzehntelanger Erfahrungen führt das eindeutig zu mehr Verkehr, speziell in den Quartierstrassen, auch zu mehr Suchverkehr. Statt einer Entlastung führt dies zu einer massiven zusätzlichen Belastung.
- Es ist sehr fraglich, ob die direkte Zufahrt ins Zentrum von Rorschach dem Gewerbe dient. Die Wahrscheinlichkeit ist gross, dass dann die grossen Einkaufszentren wie der Gallusmarkt noch attraktiver werden. Man ist ja dann in 10 Minuten dort.
- Städtische Agglomerationen in der Schweiz boomen, urbanes Leben ist gefragt. Viele Zentren sind gerade deshalb attraktiv geworden, weil erfolgreich versucht wurde, so wenig Verkehr wie nötig in die Zentren zu führen und den verbleibenden durch Strassenraumgestaltungen erträglicher zu machen. In Rorschach ist das Gegenteil geplant. Das Zentrum wird entwertet.

Seite 6:

- Obwohl es aus verkehrsplanerischer Sicht sinnvoll ist Arbeits- und Wohnraum zusammenzuführen haben wir Vorbehalte zu noch mehr Gewerbe mitten im Siedlungsgebiet. Zusätzliche Verkehrs- und Lärm-Emissionen sollten mitten in der Agglomeration zwingend verhindert werden.

Seite 7:

- Witen hat den schlechtesten Wert der verschiedenen Anschlussvarianten bezüglich Flächenverbrauchs ausserhalb des Siedlungsgebietes. Die Visualisierung dieses grossen Anschlusswerkes wurde im farbigen Werbeprospekt nicht gemacht.
- Das Komitee ist nicht der Meinung, dass andere Anschlüsse besser wären. Das Zurechtbiegen der Argumentation zugunsten des Anschlusses Witen ist aber mehr als fraglich und fachlich nicht wirklich zu begründen. Die politische Argumentation ist eine Bankrotterklärung ohne sachliche Notwendigkeit zugunsten der Bedürfnisse von Rorschacherberg.
- Die Tunnelierung auf lediglich 280 Metern ist eindeutig ungenügend im Hinblick auf die zu erwartenden Emissionen. Nur summarisch beantwortet wurde im Bericht die Risikoanalyse. Wir bitten Sie, uns die Detailinformationen zuzustellen.

Verein kein3.autobahnanschluss.ch

Ansprechpersonen:

Lukas Reichle, Pestalozzistrasse 39, 9400 Rorschach 071 841 06 85 / 079 749 45 57 lukas.reichle@gmx.ch

Felix Gemperle, Gäbrisstrasse 12a, 9400 Rorschach 071 841 65 53 / 079 610 63 15 felixgemperle@bluemail.ch

Seite 9:

- Der Ausdruck „möglichst verträglich ist die Landschaft integriert“ ist zynisch im Wissen um die negativen Auswirkungen.
- Das Gebiet zwischen Rorschach und Goldach als Stadtlücke zu bezeichnen verkennt eine wichtige Tatsache: Die Stadt am See ist politisch nicht gewollt. Bei diesem riesigen Strassenbauprojekt soll Einigkeit herrschen? In vielen anderen wichtigen Themen (Steuern, Kultur, Schule etc.) gehen die Gemeinden getrennte Wege – teils gegeneinander.

Seite 10:

- Die Zunahme der Verkehrsmenge wird fälschlicherweise komplett falsch dargestellt. Die neueste Ausgabe des Mikrozensus belegt eindeutig, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) je Person seit der Jahrhundertwende stagniert. Die zusätzliche Belastung ist lediglich auf das Bevölkerungswachstum sowie auf die längeren Schliesszeiten der Barrieren zurückzuführen. Die Kombination von Strassenunterführungen, flankierenden Massnahmen und den lenkenden Auswirkungen der Digitalisierung lassen die Verkehrsprobleme entschärfen ohne zusätzliche Strassenkapazitäten.

Seite 11:

- Die Aussage, dass durch die gewählte Linienführung kaum Wohngebiete betroffen sind stimmt so nicht. Einzig direkt angrenzend an die neue Strasse hat es wenige Wohnhäuser. Die Wohngebiete im Umfeld sind aber durch die Lärmbelastung stark tangiert.

Seite 13:

- Dieses Gebiet kann auch ohne Autobahnanschluss entwickelt werden.

Seite 18

- Aus unserer Sicht ist ein Lichtsignal beim Knoten neuer Anschluss / Sulzstrasse nicht zweckmässig. Die Fahrt der schweren LKW's bergwärts führt wegen zusätzlichen Halten zu einer höherer Lärm- und Luftbelastung.
- Gemäss Aussagen des Projektteams ist der Tunnel so konzipiert, dass die Tragfähigkeit für allfällige spätere Nutzungen zu klein wäre. Obwohl wir die Bebauung dieses letzten grünen Hanges vehement ablehnen erachten wir es langfristig als falsch, einen neuen Tunnel so zu bauen, dass spätere hoffentlich umweltfreundlichere Nutzungen per se ausgeschlossen sind.

Verein kein3.autobahnanschluss.ch

Ansprechpersonen:

Lukas Reichle, Pestalozzistrasse 39, 9400 Rorschach 071 841 06 85 / 079 749 45 57 lukas.reichle@gmx.ch

Felix Gemperle, Gäbrisstrasse 12a, 9400 Rorschach 071 841 65 53 / 079 610 63 15 felixgemperle@bluemail.ch

Seite 21:

- Wir erwarten eine klare Antwort auf die Frage, weshalb die Variante 5a, bei welcher zusätzlich eine wertvolle Liegenschaften (fast neues Pflegeheim / insgesamt drei oder vier Liegenschaften) gekauft werden müssen günstiger ist als die Variante 3, welche durch eine alte Industriehalle führt. Zudem steht nicht, ob in den Investitionskosten die ausgewiesenen Kaufkosten der Liegenschaften enthalten sind. Wir erwarten auch dazu eine Antwort. Der Verdacht, dass der Widerstand gekauft wurde, liegt nahe und wird mit den Begründungen im Papier nicht ausgeräumt. Diese Interpretation wird auch gestützt durch Gespräche mit Besitzern von betroffenen Liegenschaften. Übrigens – auch das sind Steuergelder.
- Die Bewertungen in der Nutzwertanalyse erscheinen konstruiert und sind auf Grund der Ausführungen im Papier nicht nachvollziehbar.

Seite 25:

- Wenn Strassen wie die Blumenfeld- oder die Promenadenstrasse trotz Mehrverkehr als städtische Entwicklungspotenziale bezeichnet werden braucht es zusätzliche verkehrsberuhigende Massnahmen wie Tempo 30, Strassenraumgestaltungen etc.

Seite 31:

- Die Überlegungen sind aus städtebaulicher Sicht nachvollziehbar. Jedoch besteht gerade im Bereich der hier erwähnten Rampen die Gefahr, dass sich kein Investor finden lässt und somit „unschöne Rampensituationen“ entstehen und längerfristig bleiben.

Seite 32:

- Wohnschwerpunkt Helios Süd, hier stellt sich die gleiche Frage wie auf Seite 31: Wer kauft angrenzend an die neue Strassenschlucht eine Liegenschaft. Das gewaltig hohe erwartete Wachstum, welches Ihrer Planung zugrunde liegt, ist eher Illusion denn Realität.

Seite 33:

- Was verschwiegen wird ist die Tatsache, dass durch den Mehrverkehr auf der Längsachse Sulz-, Goldacher-, Thalerstrasse die akustische Belastung an Hanglagen stark ansteigt und diese Lagen somit an Attraktivität und Liegenschaftswert einbüßen. Die Erhöhung von 6700 DTV auf 10200 Fahrzeuge ist elementar (Sulzstrasse - siehe Seite 40) und wird überproportional wahrgenommen.

Verein kein3.autobahnanschluss.ch

Ansprechpersonen:

Lukas Reichle, Pestalozzistrasse 39, 9400 Rorschach 071 841 06 85 / 079 749 45 57 lukas.reichle@gmx.ch

Felix Gemperle, Gäbrisstrasse 12a, 9400 Rorschach 071 841 65 53 / 079 610 63 15 felixgemperle@bluemail.ch

Seite 34:

- Die Verbindung über den neuen Anschluss an die Thurgauerstrasse Richtung Horn (Basiserschliessung) ist ein völlig falsch gedachter Umfahrungsansatz. Damit wird ein Teil des Durchgangsverkehrs Richtung Thurgau direkt durch die Stadt Rorschach gelenkt, obwohl über Meggenhus eine Umfahrung besteht.

Seite 35:

- Die zusätzliche Bus-Erschliessung wäre logisch, ist aber aufgrund der aktuellen Bebauung und der Besitzverhältnisse so wie im Plan vorgesehen schlicht nicht realisierbar.

Seite 36:

- Wir begrünnen die angedachten Massnahmen beim Langsamverkehr. Diese Massnahmen sind aber weitestgehend unabhängig des geplanten Anschlusses realisierbar.

Seite 37:

- Die Absicht, speziell bei verkehrsempfindlichen Nutzungen (Wohngebiete / Schulen) Mehrbelastungen zu verhindern wird in vielen Gebieten verfehlt, unter anderem an der Promenadenstrasse / Pestalozzistrasse / Schulhaus Pestalozzi. Fragen wie Tempo 30 und andere Massnahmen zur Schulwegsicherung etc. sind nicht geklärt.

Seite 40

- In dieser Darstellung sind nur die grossen Be- und Entlastungswirkungen gut sichtbar. Dass das Zentrum von Rorschach wegen der noch direkteren Erschliessung in den Quartieren mit Mehrverkehr belastet wird, ist nicht ersichtlich, obwohl es für die Wohnqualität von entscheidender Bedeutung ist. Ebenso fehlen Betrachtungen zu grossräumigem Umwegsverkehr, insbesondere bezüglich dem Verhalten der Verkehrsteilnehmer von Staad.

Seite 42

- Die Behauptung, dass durch den Anschluss Witen nicht wesentlich Neuverkehr generiert wird ist aus verkehrswissenschaftlicher Sicht so nicht haltbar. Der Verkehr verhält sich wie Wasser. Wenn er Platz hat fliesst er durch und bei mehr Platz gibt es mehr Verkehr.
- Die Verlustzeiten beim ÖV können auch ohne Autobahnanschluss reduziert werden, wenn Unterführungen gebaut und flankierende Massnahmen umgesetzt werden.

Verein kein3.autobahnanschluss.ch

Ansprechpersonen:

Lukas Reichle, Pestalozzistrasse 39, 9400 Rorschach 071 841 06 85 / 079 749 45 57 lukas.reichle@gmx.ch

Felix Gemperle, Gäbrisstrasse 12a, 9400 Rorschach 071 841 65 53 / 079 610 63 15 felixgemperle@bluemail.ch

- Wir erwarten Transparenz bezüglich sämtlicher Kosten, aufgeteilt in die verschiedenen Bauprojekte, Liegenschafts- und Grundstückkäufe sowie Ersatzmassnahmen.

Anträge

- Alternativen ohne Autobahnanschluss sind zu prüfen und der Bevölkerung in der gleicher Art und Weise vorzulegen.
- Die flankierenden Massnahmen genereller Natur, welche unabhängig des Anschlusses die Verkehrsproblematik entschärfen, sollen so schnell wie möglich umgesetzt werden (Bsp. Unterführungen / Strassenraumgestaltungen / Massnahmen im Langsamverkehr / Sicherheitsmassnahmen/ lärmreduzierende Massnahmen etc.)
- Vor den Volksabstimmungen ist Transparenz zu schaffen bezüglich aller Kosten inkl. der voraussichtlichen Kosten für den Erwerb von Liegenschaften und anderen Ersatzmassnahmen.
- Die Unterlagen zuhanden der Bevölkerung sind realistisch, objektiv und offen zu gestalten. Die öffentliche Hand hat die Pflicht über Vor- und Nachteile eines Projektes zu informieren.

Im Weiteren bitten wir Sie, uns folgende Informationen (gem. Öffentlichkeitsprinzip) zuzustellen bzw. auf Ihrer Homepage zu veröffentlichen:

- Die aktuellen massstäblichen Pläne und Visualisierungen
- Details zum Anschlussbauwerk im Witen
- Risikoanalyse zu den geplanten Tunnels
- Details zur Kreuzung Sulzstrasse
- Details zu den Tunneleinfahrten Helios und Industriestrasse sowie zu den dazugehörigen Nutzwertanalysen

Wir bitten Sie unsere Anmerkungen im definitiven Konzept zu berücksichtigen und unseren Anträgen zuzustimmen.

Besten Dank und freundliche Grüsse

Verein „kein3.autobahnanschluss.ch“

Lukas Reichle
Präsident

Felix Gemperle
Vizepräsident

Verein kein3.autobahnanschluss.ch

Ansprechpersonen:

Lukas Reichle, Pestalozzistrasse 39, 9400 Rorschach 071 841 06 85 / 079 749 45 57 lukas.reichle@gmx.ch
Felix Gemperle, Gäbrisstrasse 12a, 9400 Rorschach 071 841 65 53 / 079 610 63 15 felixgemperle@bluemail.ch