

BUD / Interpellation Wyss-Vilters-Wangs / Kobler-Gossau / Krempf-Gnädinger-Goldach
vom 4. Juni 2025

Es braucht eine Fahrradverbindung zwischen St.Gallen und Untereggen

Antwort der Regierung vom 11. November 2025

Anita Wyss-Vilters-Wangs, Florian Kobler-Gossau und Luzia Krempf-Gnädinger-Goldach erkundigen sich in der Interpellation vom 4. Juni 2025 nach dem Planungsstand der Velobrücke über das Goldachtobel von Untereggen in die Stadt St.Gallen. Zudem möchten sie wissen, wie mit der laufenden Sanierung der Goldacherstrasse, Abschnitt Martinsbrugg bis Hinterhof, umgegangen wird.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Die Velobrücke über das Goldachtobel zwischen der Stadt St.Gallen und der Gemeinde Untereggen wurde konzipiert, um die Sicherheit des Veloverkehrs zu erhöhen und eine direkte Verbindung zwischen Untereggen und der Stadt St.Gallen für das Velo zu schaffen. Die Brücke ist im Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee, 3. Generation, mit Priorität B erstmals aufgeführt. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms St.Gallen-Bodensee, 4. Generation, wurde die Langsamverkehrsbrücke St.Gallen – Untereggen sowie der Anschlussbereich der Brücke in die Priorität A überführt. Das Infrastrukturprojekt betrifft in seiner Linienführung Schutzobjekte und Lebensräume bedrohter Arten. Für die Bewilligung dieser Brücke sind unterschiedliche Gesetze betroffen, die es entsprechend zu berücksichtigen gilt. Eine zeitnahe, einfache Belagsanierung der Goldacherstrasse, auf welcher der Veloverkehr heute geführt wird, lässt sich wegen dem schlechten Zustand der Strasse nicht vermeiden.

Zu den einzelnen Fragen:

1. *Wie ist der Planungsstand der Brücke für den Fuss- und Fahrradverkehr über das Goldachtobel?*

Es liegt ein erweitertes Variantenstudium mit unterschiedlichen Linienführungen einer Velobrücke über das Goldachtobel vor. Im Rahmen dieser Untersuchungen wurden die Varianten bewertet, einander gegenübergestellt und mit Veloverbänden gespiegelt. Die Beurteilung und Einschätzung der Veloverbände unterstützt die favorisierte Variante mit der direkten bzw. gestreckten Linienführung über das Goldachtobel. Im Rahmen einer ersten kantonsinternen Vorprüfung im Jahr 2021 wurden schwerwiegende Einwände aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes sowie des Vogelschutzes gegen die Velobrücke festgestellt. Aus rechtlicher Sicht konnte damals keine Bewilligung in Aussicht gestellt werden. Vor dem Hintergrund des Bundesgesetzes über Velowege (SR 705), das am 1. Januar 2023 in Kraft getreten ist, sowie der zusätzlich überprüften Varianten einer Fuss- und Velobrücke, wurde im Sommer 2025 durch den Rechtsdienst des Bau- und Umweltschutzdepartementes in enger Zusammenarbeit mit dem Amt für Natur, Jagd und Fischerei (ANJF) eine erneute rechtliche Auslegeordnung veranlasst. Die im Oktober 2025 abgeschlossene rechtliche Auslegeordnung und Interessenabwägung kommt zum Schluss, dass eine Langsamverkehrsbrücke über das Goldachtobel nicht bewilligungsfähig ist.

Die Erstellung einer Langsamverkehrsbrücke und deren Zufahrtsstrassen widersprechen dem kantonalen Richtplan, dem Schutz der vorhandenen Biotop, der geschützten Waldgruppen im Goldachtobel sowie dem Schutz zweier stark gefährdeter Vogelarten (Uhu und Wanderfalke).

2. *Teilt die Regierung die Einschätzung, dass eine erneute Stellungnahme des ANJF mit Berücksichtigung des Nutzens der Brücke für den Alltagverkehr, ihrer Klimawirksamkeit und ihrer Entlastungswirkung für die Strassen inkl. Rosenberg tunnel angezeigt ist?*

Die Regierung teilt die Einschätzung insofern, als dass eine erneute rechtliche Prüfung und eine Interessenabwägung sinnvoll und angebracht sind. Die nun vorliegende Auslegung und Interessenabwägung ergibt, dass die vielfältigen und gewichtigen Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes gegenüber dem Anliegen einer Velobrücke überwiegen. Als wichtiger Grundsatz gilt es zu erwähnen, dass bereits bei der Errichtung des kantonalen Richtplans eine Interessensabwägung vorgenommen wurde, die zugunsten des Natur- und Landschaftsschutzes ausfiel. Die Erstellung einer Langsamverkehrsbrücke und deren Zufahrtsstrassen widerspricht den kommunalen Schutzverordnungen und den im kantonalen Richtplan verankerten Zielen und Grundsätzen zum Erhalt der unberührten Natur- und Landschaftsräumen massgeblich. Ein Eingriff in Vorranggebiete für Natur und Landschaft darf gemäss kantonalem Richtplan nur bewilligt werden, wenn sich ein gewichtiges Interesse von kantonalen Bedeutung nachweisen lässt.

Auf bundesgesetzlicher Ebene sind im Hinblick auf die Interessenabwägung die Schutzwürdigkeit und Bedeutung des betroffenen Gebiets (Biotop) relevant. Ein technischer Eingriff in ein Biotop darf nur bewilligt werden, sofern er standortgebunden und unvermeidbar ist – d.h. keine Alternativen bestehen – und zudem einem überwiegenden Bedürfnis entspricht. Neben mehreren geschützten Waldgruppen bietet das Gebiet auch Nist- und Lebensraum für zwei stark gefährdete Vogelarten (Uhu und Wanderfalke). Der betroffene Lebensraum spielt zudem eine wichtige Rolle für die Vernetzung schützenswerter Auengebiete und angrenzenden Wildtierkorridoren. Das betroffene Schutzgebiet weist damit einen hohen ökologischen Wert auf und wird entsprechend als besonders schützenswert eingestuft. Gleichzeitig weist das Gebiet eine landschaftliche Besonderheit auf, die im Hinblick auf die Interessen des Landschaftsschutzes als besonders schützenswert gilt.

Das bedeutendste mit einer Langsamverkehrsbrücke verbundene Interesse ist das Interesse der Verkehrssicherheit. Angesichts des geringen Nutzungspotenzials – höchstens 100 Velofahrten am Tag – ist eine massgebliche Entlastung des Strassenverkehrs nicht zu erwarten. Obwohl das Interesse der Verkehrssicherheit grundsätzlich als gewichtig eingestuft werden kann, kommt die Errichtung einer Langsamverkehrsbrücke über das Goldachtobel primär der Gemeinde Untereggen zugute. Das Interesse an der Errichtung dieser Brücke ist damit nicht überwiegend und nicht von kantonalen Bedeutung, wie dies bundesgesetzlich und raumplanerisch gefordert wäre. Weiter ist die Errichtung einer Langsamverkehrsbrücke über das Goldachtobel nicht unvermeidbar, um den relevanten öffentlichen Interessen zugunsten des Veloverkehrs gerecht zu werden, sondern es wäre eine alternative Wegführung über die bestehende Strasse denkbar.

Die Interessenabwägung ergibt somit, dass die vielfältigen und gewichtigen Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes gegenüber den Interessen der Anbindung von Untereggen an die Stadt St.Gallen mittels Velobrücke überwiegen.

3. *Wurden Möglichkeiten von leichten örtlichen Verschiebungen der Hängebrücke geprüft, um damit die Beeinträchtigung der Tierwelt zu reduzieren? Was sind die Ergebnisse?*

Nach der Erarbeitung von sieben unterschiedlichen Standorten zu Beginn des Variantenstudiums wurde der Variantenfächer nochmals mit fünf neuen Varianten ergänzt. Diese wurden abseits der bereits untersuchten Varianten gelegt und ebenfalls überprüft. Die Prüfung hat gezeigt, dass die Varianten abseits der Wunschlinie des Veloverkehrs konsequent schlechter abschneiden und keinen wesentlichen Mehrwert für den Veloverkehr bringen. Deshalb wurde an der Bestvariante gemäss der Wunschlinie des Veloverkehrs festgehalten. Die Auslegeordnung und Interessenabwägung kommt zum Schluss, dass eine Langsamverkehrsbrücke, unabhängig von der Lage, nicht bewilligungsfähig ist. Neben der Brücke als solcher stellen je nach Standort auch die Zufahrten zur Brücke ein wesentlicher Eingriff in den Natur- und Landschaftsschutz des Goldachtobels dar.

- 4./5. *Wie wird eine sichere, direkte und attraktive Veloverbindung von Untereggen nach St.Gallen bis zur Sanierung des Rosenberg隧nells gewährleistet, sollte die Fuss- und Fahrradbrücke aufgrund der Konflikte mit dem Naturschutz nicht realisiert werden können?*

Falls die Brücke nicht realisiert werden kann, wäre dann ein gesamtheitliches Projekt inkl. Fahrradweg entlang der Kantonsstrasse nicht kostengünstiger und damit sinnvoller als dieses später nachzurüsten?

Die Regierung anerkennt die Notwendigkeit einer Verbesserung der Anbindung mit dem Velo von Untereggen nach St.Gallen. Auf der Martinsbruggstrasse, auf der ab Sommer 2026 ein Bauprojekt auf der Kantonsstrasse umgesetzt wird, werden zukünftig bergwärts Radstreifen markiert, so dass für den Veloverkehr in Richtung Stadt St.Gallen eine Radinfrastruktur angeboten werden kann.

Die Goldacherstrasse ist in einem sehr schlechten Zustand. Eine Belagssanierung kann nicht weiter aufgeschoben werden. Im Zuge der Sanierung kann keine Veloinfrastruktur angebaut werden, da dies den Umfang einer Sanierung übersteigen würde und ein Bauprojekt mit den unterschiedlichen Projektierungsstufen, Bewilligungen, Landerwerb usw. notwendig wäre. Entsprechend werden für die Goldacherstrasse Lösungsvarianten untersucht, die ein angemessenes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. So gilt es die Verhältnismässigkeit eines Ausbaus der Kantonsstrasse zu berücksichtigen. Ein gesamtheitliches Projekt für die Goldacherstrasse, dass die Radinfrastruktur einbezieht, muss im nächsten Strassenbauprogramm (19. Strassenbauprogramm für die Jahre 2029 bis 2033) durch die Gemeinde eingegeben werden.

6. *Wie kann der in Aussicht gestellte Kostenanteil für die Velobrücke aus dem Bundes-Agglomerationsfonds für die Veloverbindung Untereggen-St.Gallen gesichert werden?*

Bei der Eingabe der Velobrücke in das Agglomerationsprogramm wurde die Bewilligungsfähigkeit der Brücke nicht abschliessend überprüft. Aufgrund der nun vorliegenden Auslegeordnung und Interessenabwägung wird der Kanton gemeinsam mit der Regio Appenzel AR – St.Gallen – Bodensee prüfen, wie die vorgesehenen Mittel innerhalb des Agglomerationsprogramms für andere Projekte bestmöglich eingesetzt werden können.