



Tiefbauamt

Kantonsstrasse Nr. 23, Wil: Netzergänzung Nord, Genehmigungsprojekt Gesamtprojektleitung; Argumentarium Industriestrasse

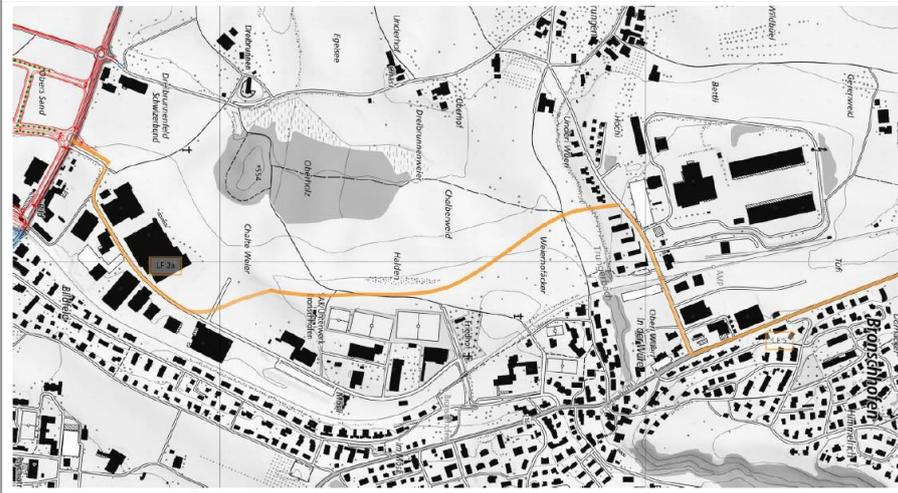
Die Netzergänzung Nord wird als Entlastungsstrasse und damit als Kantonsstrasse 1. Klasse geplant. Für diesen Strassentyp sind die folgenden Anforderungen und Ziele relevant:

- Die Projektierungsgeschwindigkeit beträgt ausserorts 80 km/h und innerorts 50 km/h.
- Die Netzergänzung Nord ersetzt die Ausnahmetransportroute (Typ III) auf der Bronschhoferstrasse. Die lichte Höhe von 4.80 Metern ist einzuhalten.
- Die Strassenbreite soll den Begegnungsfall LKW/LKW ermöglichen. Dies erfordert ausserorts eine Breite von 7.50 Metern mit beidseitigen Banketten von 1.00 Meter und innerorts eine Breite von 6.50 Metern.
- Ab der Netzergänzung Nord wird keine direkte Parkierung oder Anlieferung auf den angrenzenden Grundstücken zugelassen. Führt die Strasse durch Siedlungsgebiet, sind für die betroffenen Arealerschliessungen und Parkplätze neue Lösungen zu suchen.
- Ausserorts besteht ein Verbot für Landwirtschafts-, Mofa-, Velo- und Fussverkehr.
- Die Linienführung soll klar verständlich und direkt sein.
- Die Beeinträchtigungen der Nutzungen innerhalb und ausserhalb der Bauzonen sind zu minimieren.
- Entflechten der Verkehrsträger und Minimieren von Konfliktstellen zur Schaffung von attraktiven und sicheren Fuss- und Veloverbindungen.

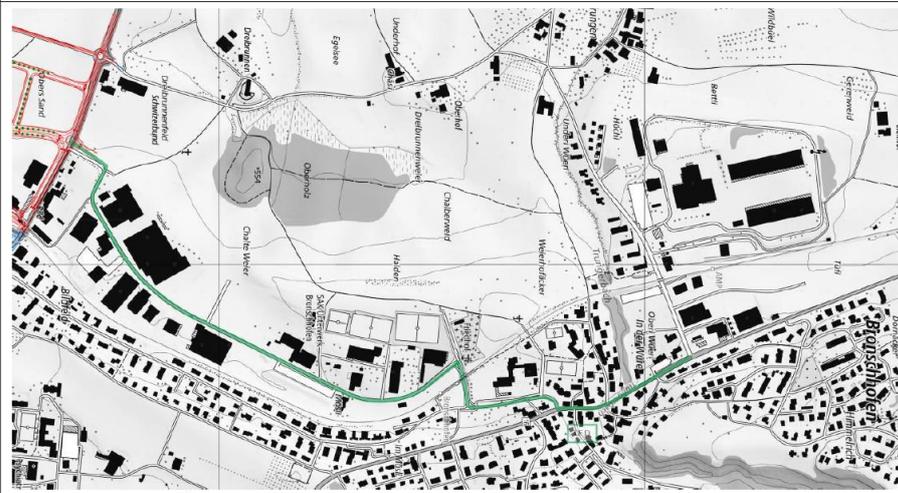
Im Rahmen des Variantenstudiums zur Netzergänzung Nord wurden mehrere Varianten mit der «Industriestrasse» bzw. «Bestand nutzen» im Variantenfächer und der Variantenvertiefung beurteilt und bewertet (Bericht «Variantenstudium Netzergänzung Nord (NEN)», 17. Juni 2019 / 1.1).

Die folgenden Varianten wurden sowohl im Variantenfächer als auch in der Variantenvertiefung verglichen:

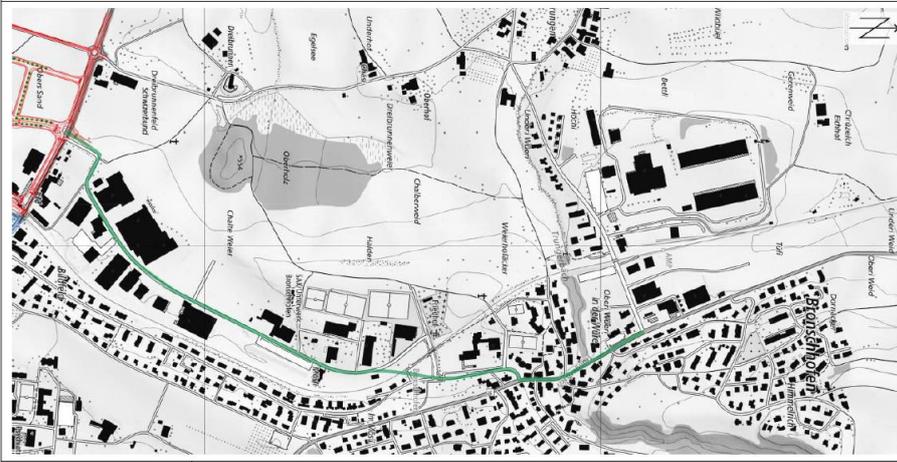
5.2 Variante 2: Vorprojekt mit Industriestrasse



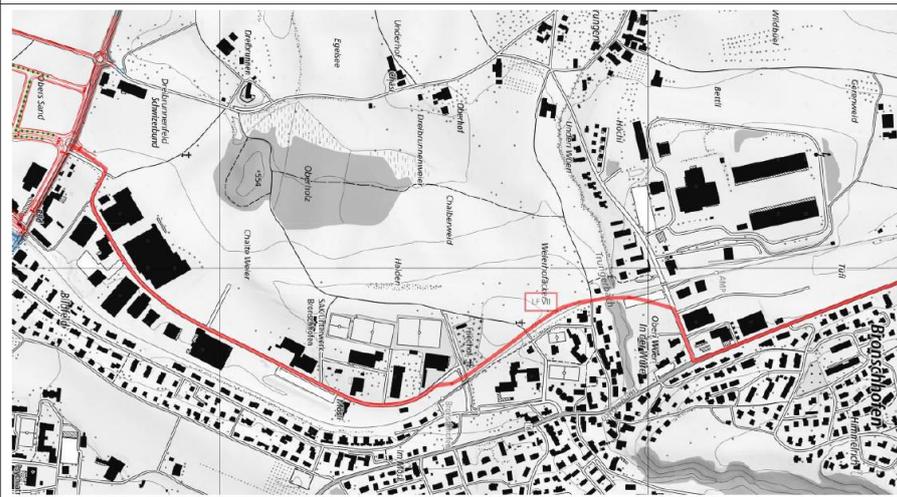
5.9 Variante 9: Bestand nutzen maximal



5.10 Variante 9+: Bestand nutzen maximal direkt



5.17 Variante 16: Bestand nutzen und den Gleisen entlang mit Querung bei Trungerbach mit Anschluss bei AMP-Strasse

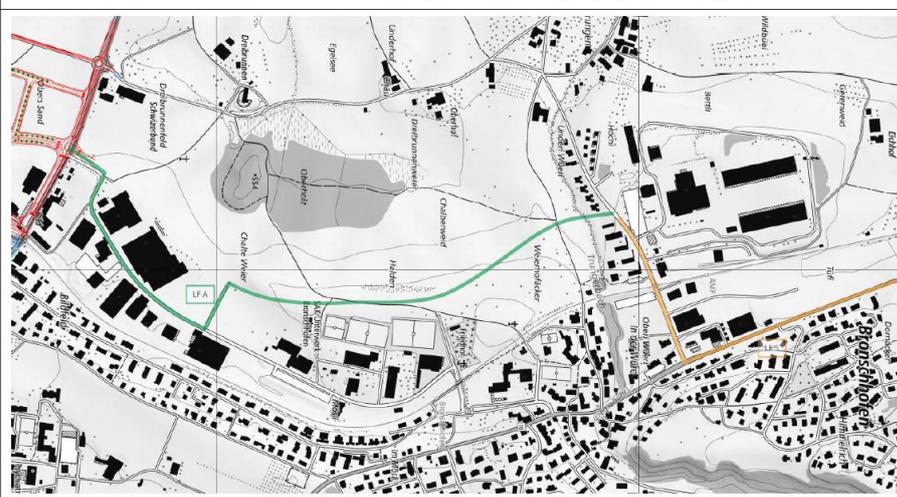


Die folgenden Varianten wurden nach dem Variantenfächer ausgeschieden («No-Gos»):

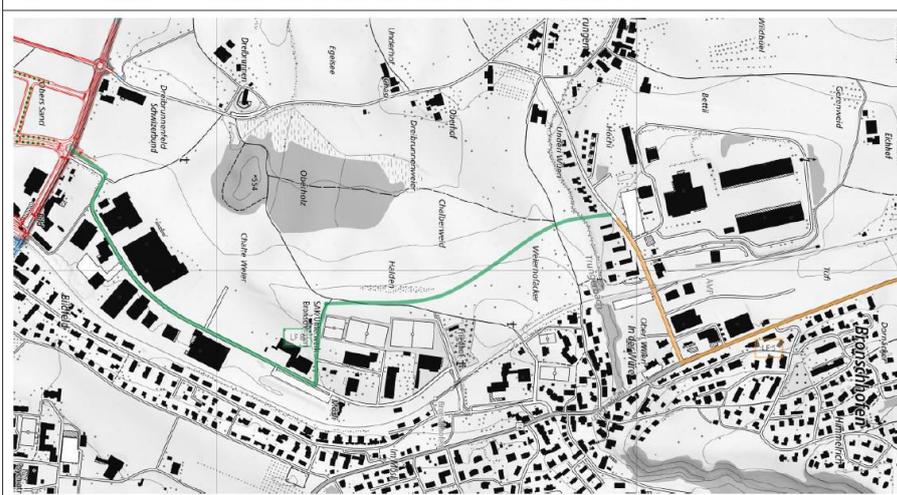
No-Gos gemäss Variantenstudium Netzergänzung Nord vom 17. Juni 2019 sind folgende:

- Homogenität: Die rechten Winkel in der Linienführung erfüllen die Anforderungen einer wirkungsvollen Entlastungsstrasse nicht (Varianten 6 / 7 / 8).
- Konflikt AMP / Gebenloo: Das Ausschlusskriterium ist die fortgeschrittene Bebauung des Areals Gebenloo (Variante 11).
- Sensible Objekte: Auf dem Schulareal wird Land beansprucht. Es werden lokale Naturobjekte tangiert (Variante 12).

5.6 Variante 6: Bestand nutzen kombiniert mit Vorprojekt (Lösung A)



5.7 Variante 7: Bestand nutzen kombiniert mit Vorprojekt B





Heutige Beanspruchung der Industriestrasse

Die Industriestrasse ist heute als Erschliessungsstrasse für die Industriezone ausgebildet und wird auch entsprechend benutzt. Sie ist ab der Zufahrt zum Fussballplatz im Norden bis zur Einmündung in die Zürcherstrasse im Süden mit einem Verbot für Motorwagen und Motorräder (Zubringerdienst gestattet) beidseitig belegt. Entlang der Industriestrasse befinden sich heute rund 20 Industriebetriebe. Diese werden mit sehr vielen Zufahrten für Anlieferungen, Abtransporte und Parkierungen ab der Industriestrasse erschlossen. Teilweise sind Senkrechtparkierungen entlang der Strasse vorhanden. Es sind ebenfalls Unternehmen vorhanden, die keine eigene Fläche für den Umschlag von Gütern haben und dieser deshalb am Strassenrand erfolgt.





Argumente gegen die Industriestrasse als Entlastungsstrasse

Sollte die Netzergänzung Nord ganz oder teilweise über die bestehende Industriestrasse führen, müsste die Industriestrasse in wesentlichen Teilen dem Standard einer Entlastungsstrasse (Kantonsstrasse 1. Klasse) angepasst werden. Dies hätte folgende Konsequenzen:

- Die beinahe rechtwinkligen Kurven werden den Ansprüchen einer wirkungsvollen Entlastungsstrasse nicht gerecht. Eine direktere Linienführung für möglichst konstante Geschwindigkeit (50 km/h innerorts) müsste gesucht werden.
- Die bestehende Industriestrasse müsste teilweise verbreitert werden. Bei den gesammelten Zufahrten zu den anstossenden Grundstücken müssten Linksabbieger geplant werden.
- Um den Fuss- und Veloverkehr (FVV) attraktiv und sicher zu machen, müssten die verschiedenen Verkehrsträger getrennt geführt werden. Dies bedeutet, dass für den Fuss- und Veloverkehr ein eigenes Trasseeprojektiert werden müsste (abgetrennter kombinierter Rad- und Gehweg, neue Linienführung für den FVV parallel zur Industriestrasse usw.). Die Querungen des FVV Ost-West müssten mittels Über- bzw. Unterführungen geplant werden.
- Die Erschliessungsfunktion der Industriestrasse wäre beeinträchtigt. Die Senkrechtparkierungen müssten aufgehoben und es müsste Ersatz gesucht werden. Die Zu- und Wegfahrten zu den angrenzenden Grundstücken müssten ebenfalls minimiert werden. Dies würde zum Teil rückwertige Erschliessungen bedingen, die den Betrieb und die Nutzung der verschiedenen Unternehmen stark beeinträchtigen oder sogar verunmöglichen würden. Die Unternehmen müssten ihre Prozesse und ihre Logistik ganz oder teilweise umstellen oder einen neuen Standort suchen. Dies wäre nur mit sehr hohen Kosten und Produktionsausfällen zu erreichen.
- Je nach Nutzung des Bestandes müssten auch die Erschliessungen der Sportplätze, des Ebnet-Saals und des Friedhofs neugestaltet werden. Die Sicherheit des Freizeitverkehrs (Fussgänger, Sportler, Kinderwagen, Kinder, Hunde usw.) müsste durch neue Führungen sichergestellt werden.
- Das Einsprachepotenzial und die Kosten, die durch die Umsetzung der oben aufgezählten Massnahmen an der Industriestrasse entstehen, wären immens.

Gespräche mit Unternehmen

Um eine mögliche künftige Situation und ihre Folgen für die Unternehmen abzuklären, wurden mit den folgenden vier Unternehmen an der Industriestrasse Gespräche geführt:

1. Eschler Fahrzeugbau AG, Industriestrasse 23, 9552 Bronschhofen

Besprechung vom 14. Dezember 2021

(Anwesend: Samuel Eschler, Ruedi Vögeli und Claudia Zingerli)

Situation



Abstellplatz entlang des Pilgerwegs





Ausfahrt

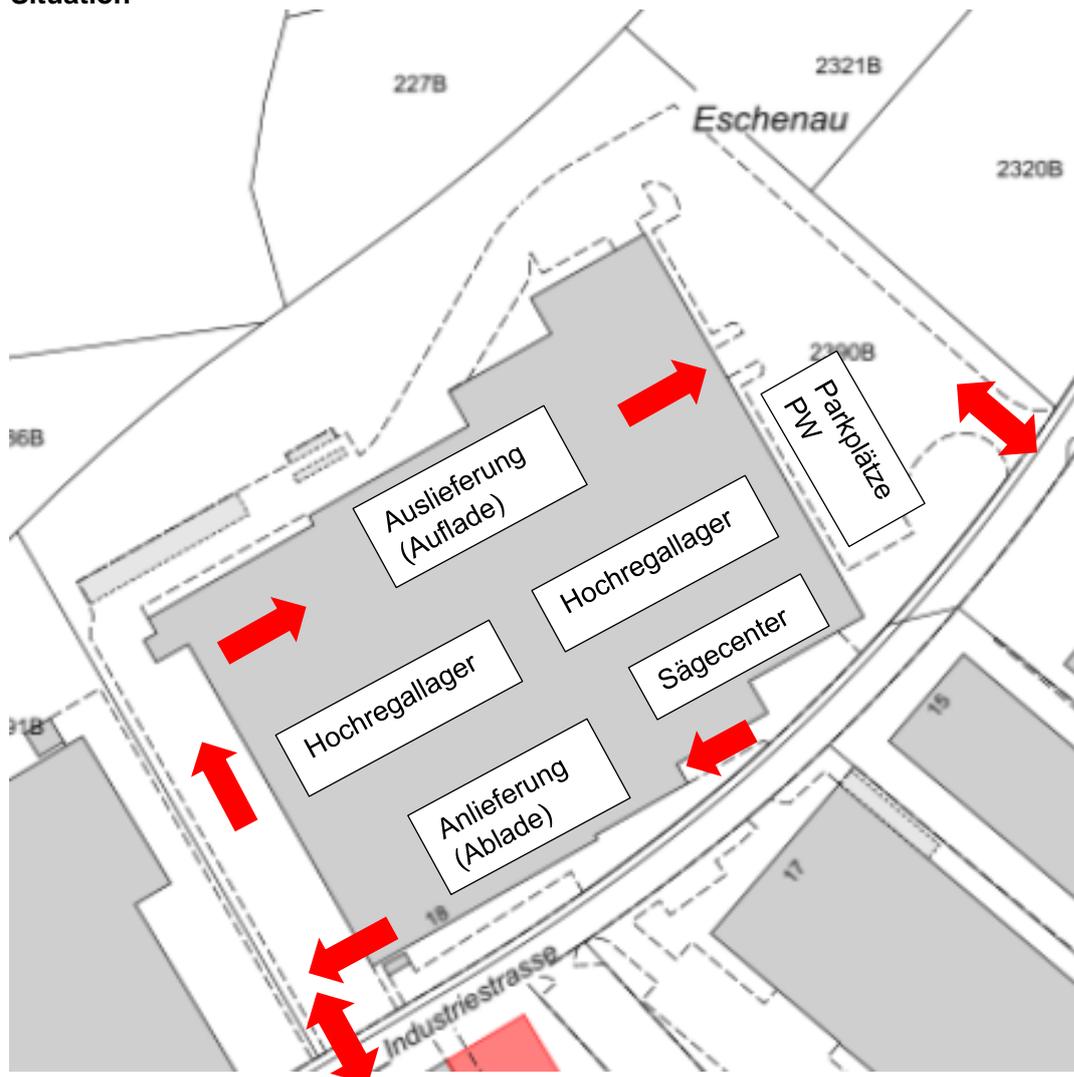
Die Eschler Fahrzeugbau AG erweitert im hinteren Teil des Grundstückes ihre Halle für den Bau und Um- bzw. Erweiterungsbau der Fahrzeuge (Lastwagen). Die engen Platzverhältnisse auf dem Grundstück lassen keine Wendemanöver zu. Deshalb sind die Abläufe fix (vgl. Skizze). Die Zufahrt zu der Halle erfolgt ab der Industriestrasse entlang dem Pilgerweg. Die Fahrzeuge müssen die Halle auf der anderen Gebäudeseite Richtung Industriestrasse verlassen. Sollte sowohl die Ein- als auch die Ausfahrt über die Industriestrasse verboten werden, bedeutet dies gemäss Aussage von Herrn Simon Eschler **das «Aus» für das Unternehmen** an diesem Standort. Eine Anpassung der Abläufe an diesem Ort wäre auch mit grossen Kosten kaum möglich.

**2. SCHMOLZ + BICKENBACH Stahlcenter AG, Industriestrasse 18, 9552
Bronschhofen**

Besprechung vom 25. Januar 2022

(Anwesende: Peter Breitenmoser, Andreas Koch, Ruedi Vögeli und Claudia Zingerli)

Situation





Anlieferung



Tor 4 nicht mehr in Betrieb (Sägecenter)



Sollten die Zu- und Wegfahrten (aktuell 10 bis 12 Lastwagen pro Tag bis 40 Tonnen) bei der Firma SCHMOLZ + BICKENBACH Stahlcenter AG auf die Industriestrasse entfallen und dadurch das Areal rückwärtig erschlossen werden, müsste die ganze Logistik im Gebäudeinnern umgestellt werden. So wäre zum Beispiel die Einfahrt zur Anlieferung nicht mehr möglich und müsste an einen anderen Ort verlegt werden. Dies bedingt eine Umplatzierung der Hochregallager, des Sägecenters usw. Die Zufahrt zu den Parkplätzen müsste ebenfalls neu projektiert werden. Die Strassenführung auf der Rückseite des Gebäudes müsste an die Schleppkurven der Lastwagen angepasst werden. Eine Umorganisation der Abläufe kommt aus Sicht des Unternehmens nicht in Frage (hohe Kosten, Produktionsausfall usw.).

3. Stihl Kettenwerk GmbH & Co KG, Industriestrasse 11, 9552 Bronschhofen

Besprechung vom 28. Januar 2022

(Anwesende: Joachim Zappe, Michele Di Bari, Ruedi Vögeli und Claudia Zingerli)

Situation





Anlieferung Rohmaterial



Auslieferung Endprodukt

Beim Kettenwerk (Stihl Kettenwerk GmbH & Co KG), welches im Oktober 2008 in Betrieb genommen wurde, wurden die Fertigungsprozesse optimiert angeordnet. In der Gebäudehülle folgen die für die Produktion von Sägeketten erforderlichen und sehr unterschiedlichen Produktionsprozesse einem optimierten Materialfluss. Im Sinne eines «Greenfield-Projektes» wurde 2007 und 2008 in der Projektierungs- und Bauphase die Gebäudehülle für Produktion und Logistik optimal gestaltet. – d.h., das Gebäude ist an die Logistik und den Materialfluss angepasst und nicht die Logistik an das Gebäude.

Im Gebäude selbst gibt es grosse Lagerflächen für hohe Gewichte (Bandstahl in Form von Coils) um auf gewachsenem Boden ohne Unterkellerung das für die Produktion erforderliche Rohmaterial in Stapeln mit einem Gesamtgewicht von bis zu 15 Tonnen lagern zu können.

Der Gebäudeabschnitt ist für die Lagerung von hohen Gewichten sicher ausgelegt. Nur auf den dafür vorgesehenen Flächen (ohne Unterkellerung) darf im Kettenwerk der Firma STIHL der Materialvorrat mit einem sich ergebenden hohen Gesamtgewicht für die laufende Produktion abgestellt werden. Die Kettenproduktion durchläuft von der Stanzerei ausgehend über zwei Stockwerke den Produktionsprozess. Abschliessend werden im Obergeschoss die Sägeketten montiert. Die montierten Ketten werden auf diesem Stockwerk auf Paletten für die Abholung durch LKW zwischengelagert.

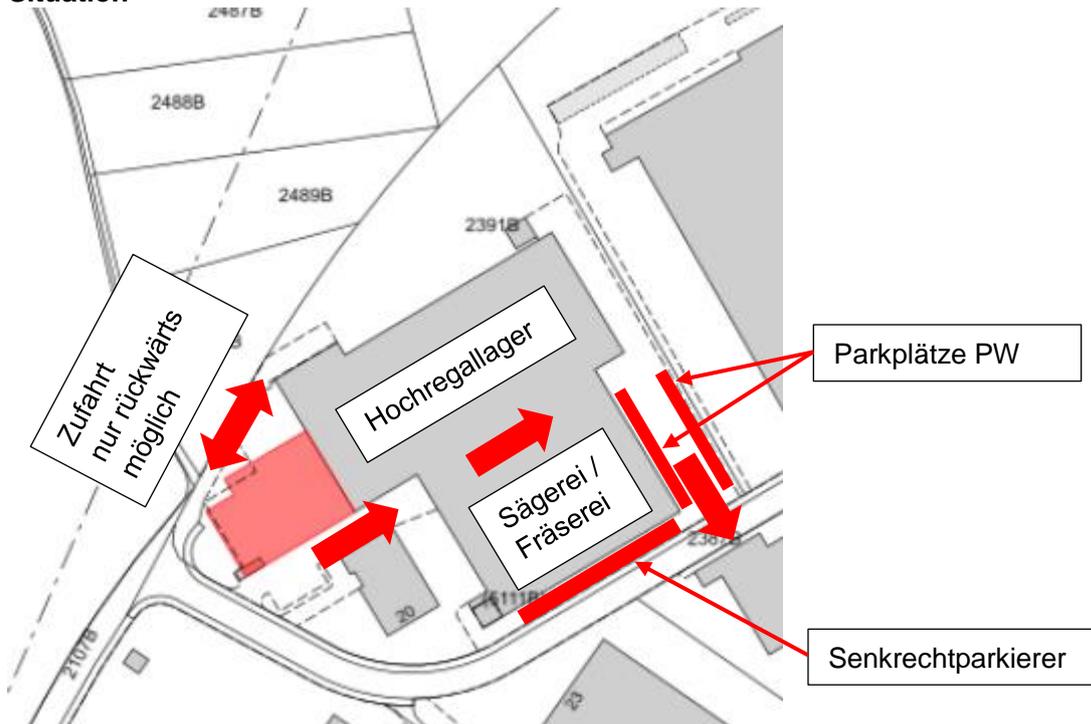
Der Produktionsprozess benötigt die aktuellen Aus- bzw. Einfahrten auf das Areal zwingend. Alternative Zu- und Wegfahrten sind wegen der Hanglage und der Bahnlinie auf dem rückwärtigen Gelände nicht möglich. Ohne Nutzung der vorhandenen Zu- und Wegfahrten in die Industriestrasse könnte der Produktionsbetrieb der Firma STIHL in Bronschhofen nicht aufrechterhalten werden.

4. Thyssen Krupp Materials Schweiz AG, Industriestrasse 20, 9552 Bronschhofen

Besprechung vom 28. Januar 2022

(Anwesend: Claudio Roth, Ruedi Vögeli und Claudia Zingerli)

Situation



Senkrechtparkierer



Parkplätze PW



Anlieferung



Rückwärtige An- und Auslieferung (Zufahrt nur rückwärts möglich)



Die An- und Auslieferung sind auf dem nicht allzu grossen Grundstück der Thyssen Krupp Materials Schweiz AG fixiert. Die Möblierung der Halle mit Hochregallager und Sägerei / Fräserei sind an die einzig mögliche Zu- und Wegfahrt angepasst. Eine Sperrung der vorhandenen Ein- und Ausfahrten in die Industriestrasse hätte eine vollständige Umstellung der Abläufe zur Folge (wenn überhaupt möglich bei den geringen Platzverhältnissen). Da die aktuellen An- und Auslieferungen bereits am Limit laufen, ist auf der Rückseite eine zusätzliche Rampe erstellt worden, die allerdings wiederum wegen der geringen Grundstückgrösse nur rückwärts von der Industriestrasse befahren werden kann (keine Wendemöglichkeit).

Fazit

Bei den vier besuchten Unternehmen wäre es entweder unmöglich oder nur mit sehr hohen Kosten und Produktionsausfällen möglich, die Zu- und Wegfahrten auf die Industriestrasse zu unterbinden. Bei den weiteren in der Industriezone entlang der Industriestrasse ansässigen Unternehmen wäre dies mutmasslich kaum anders. Die Industriestrasse wurde als Erschliessungsstrasse der Industriezone geplant und widerspricht somit im Grundsatz den Anforderungen an eine Entlastungsstrasse.