

Bäume Lindenallee

- Durch eine Anpassung der Stützmauer westlich der Dammstrasse können die Bäume bestehen bleiben.
- Diese bauliche Anpassung der Stützmauer führt zu Anpassungen der Fluchtwege und Mehraufwand im Unterhalt.
- Dies ist im Dossier der öffentlichen Planaufgabe ersichtlich und nach Bewilligung des Projektes für uns verbindlich.

Begrünungen / Stadtklima

- Im Gleisbereich des Bahnhofs Töss und auf dem Deckel der Unterquerung Storchen werden Flächen begrünt.
- Dies ist im Dossier der öffentlichen Planaufgabe ersichtlich und nach Bewilligung des Projektes für uns verbindlich.
- Eine Begrünung der Stützmauern ist nach heutigem Kenntnisstand nicht möglich. Wir können das Risiko nicht tragen, dass Pflanzen in Kontakt mit den Fahrleitungen kommen. Dies stellt ein Sicherheitsrisiko dar und behindert einen zuverlässigen Bahnbetrieb.
- Wir verweisen an dieser Stelle auf den Umweltverträglichkeitsbericht unseres Projektes. Dieser wird im Rahmen der öffentlichen Planaufgabe einsehbar sein. Im gesamten Projektbereich werden sehr viele Massnahmen umgesetzt, welche unserer Umwelt dienen.
- Wie besprochen werde ich mit Herrn Krebs das Thema von begrünter Stützwänden diskutieren. Ich denke es ist sinnvoll, dass Herr Krebs und ich zusammen über Chancen und Risiken von begrünter Stützmauern im Bereich von Eisenbahnlinien sprechen und ein gemeinsames Verständnis finden.

Lärmschutz

- Das Gleis, welches aus der Unterquerung Storchen in Richtung Bahnhof Töss führt, wird zusätzlich mit Lärmschutzelementen ausgerüstet. Diese Lärmschutzelemente werden an den beiden Stützmauern montiert, bis zu einer Mauerhöhe von 2m.
- Diese Massnahme geht über die gesetzlich geforderten Massnahmen hinaus.
- Dies ist im Dossier der öffentlichen Planaufgabe ersichtlich und nach Bewilligung des Projektes für uns verbindlich.
- Eine Überdeckung des restlichen Gleises in Richtung Brücke Dammstrasse können wir nicht vornehmen. Das Verhältnis zwischen Kosten einerseits und dem Lärmschutz andererseits bzw. einer zusätzlich begrünter Fläche ist zu ungünstig.

Rampe Storchenbrücke

- Wir bedanken uns, dass wir Ihnen die Überlegungen betreffend diesen Abgang erläutern konnten. Wir haben den Eindruck erhalten, dass das vorgesehene Bauwerk in der vorliegenden Form eine gewisse Akzeptanz erfährt.
- Das Bauwerk ist in der gezeigten Form im Dossier der öffentlichen Planaufgabe ersichtlich und nach Bewilligung des Projektes verbindlich so zu bauen.

Bautechnik

- Wir haben zwei Arten von Abschlüssen der Baugrube studiert:
 - Die Baugrube wird auf Seite Freiestrasse und Giesserstrasse mittels Anker im dahinterliegenden Erdreich bzw. Fels gesichert.
 - Die beiden Baugrubenabschlüsse auf der Seite Freiestrasse und Giesserstrasse werden mittels Stahlträger verbunden, sodass sie nicht einstürzen können. (Variante Spriess)
- Die Variante Spriess hat den Vorteil, dass keine Anker unter die Gebäude der Freiestrasse gebohrt werden müssen. Sie löst aber umfangreichere Massnahmen auf Seite Giesserstrasse aus, da wir dort mit grösseren Baumaschinen arbeiten müssen. Aus meiner Sicht hat diese Variante auch den Nachteil, dass über eine lange Zeit massive Stahlträger die Optik des Quartiers beeinträchtigen.
- Anker haben den Nachteil, dass diese unter die Gebäude der Freiestrasse gebohrt werden müssen. Dabei muss beachtet werden, dass sich die Anker ca. 5m unter den Kellern der Gebäude befinden, wo es Fels hat. Wir schliessen somit Schäden an den Gebäuden mit grösster Wahrscheinlichkeit aus, werden aber trotzdem Rissaufnahmen vor dem Beginn der Arbeiten durchführen.
- Mit der Variante Anker sind wir schneller im Bauablauf und können somit nach einer kürzeren Bauzeit auf Seite Giesserstrasse und auf Seite Freiestrasse die Arbeiten abschliessen. Die gesamte Erschliessung der Baustelle wird dann eine Ebene tiefer erfolgen. Dies schützt Sie vor Lärm. Wir haben dies an unserer ersten Sitzung erwähnt.
- Wir kommen zum Schluss, dass der Bau der Anker unter Gewichtung aller Vor- und Nachteile besser für die Anwohnerinnen und Anwohner und das Quartier ist.

Pocket Park und Bahnhofplatz

- Die Projektierung dieser Bereiche startet im Jahr 2023.
- Sie werden nicht im Rahmen unseres Plangenehmigungsverfahrens bewilligt. Es wird ein Mitwirkungsverfahren nach Strassengesetz durchgeführt