Stadtrat

Marktgasse 58
Postfach 1372
9500 Wil 2

stadtkanzlei@stadtwil.ch
www.stadtwil.ch
Telefon 071 913 53 53
Telefax 071 913 53 54

16. März 2016

Bericht und Antrag an das Stadtparlament

Aktualisierung Kommunaler Richtplan / 1. Phase / Konzeptbericht Strategie Strasse

Antrag

Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen folgenden Antrag:

Es sei festzustellen, dass vom Konzeptbericht Strategie Strasse Kenntnis genommen wurde.

Zusammenfassung

Aufgrund der Entwicklung von Bevölkerung, Wirtschaft und Siedlung entstehen in Wil zusätzliche Verkehrsaufkommen. Diese können vor allem in Spitzenzeiten auf dem bestehenden Strassennetz nicht mehr aufgenommen werden und führen zur Verlagerung von Verkehrsströmen auf die Quartierstrassen (z.B. Glärnischstrasse), verlängerten Stauzeiten und zur weiteren Behinderung des öffentlichen Verkehrs. Um diesen negativen Entwicklung konzeptionell zu begegnen, wurde abgestützt auf das regionale Agglomerationsprogramm eine Strategie Strasse für die Stadt Wil erarbeitet. Die aus fünf Szenarien mit verschiedenen Untervarianten hervorgegangene Bestlösung „Szenario 3" sieht vor, neben dem Autobahnanschluss Wil-West (Teil des Entwicklungsschwerpunktes ESP Wil-West), die Netzergänzung Grünaustrasse sowie die Netzergänzung Nord zu erstellen und den Verkehr auf diesen neuen Anlagen, der Autobahn und ihrer Zubringer zu konzentrieren. Dadurch sollen weite Teile des Siedlungsgebietes von Wil und insbesondere das Zentrum vom Verkehr entlastet und die Attraktivität des Wohn- und Wirtschaftsstandort Wil gesteigert werden. Der öffentliche Verkehrs sowie der Fuss-/Veloverkehr profitieren ebenfalls von der Entlastung. Die Entlastungswirkung durch diese Netzergänzungen kann jedoch nur erreicht werden, wenn auf dem bestehenden Strassennetz der Stadt Wil flankierende Massnahmen umgesetzt werden. Diese beschränken den Verkehr im Zentrum ohne dessen Erreichbarkeit einzuschränken, schützen Wohnquartiere vor Durchgangsverkehr und erlauben eine siedlungsverträgliche Abwicklung des verbleibenden Verkehrs.

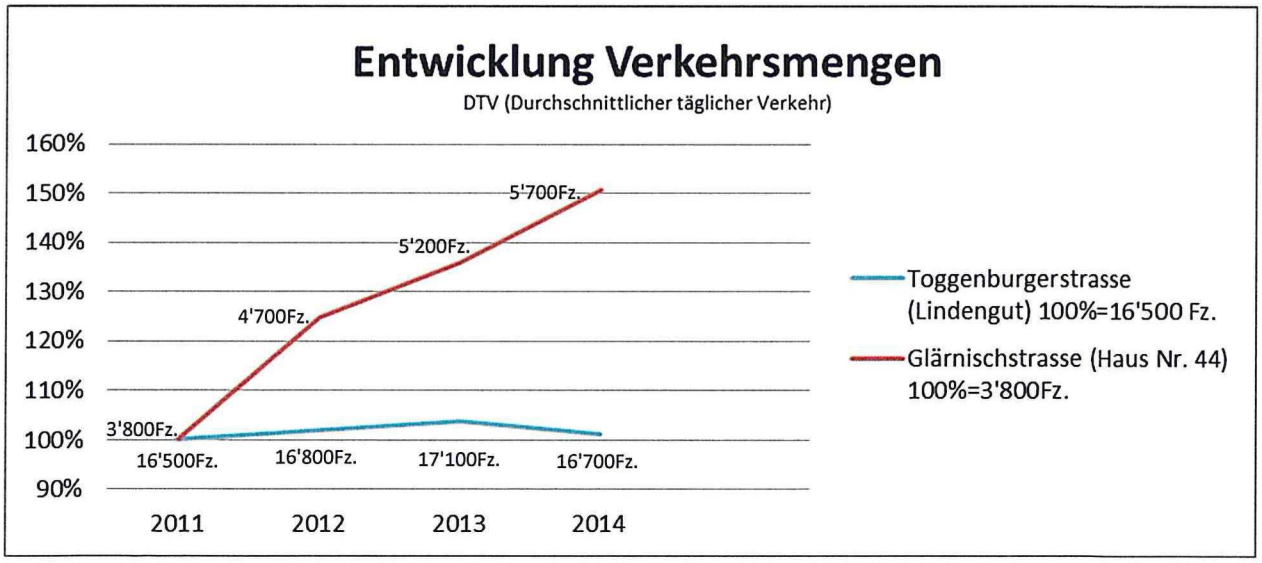
1. Ausgangslage

Entwicklung Verkehrsbelastung

Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes beauftragte das kantonale Tiefbauamt das Verkehrsplanungsbüro Roland Müller, Küsnacht, mit der Erstellung eines Verkehrsmodells Wil. Darin wird der Referenzzustand 2035 unter Berücksichtigung aller geplanten Siedlungsentwicklungen, jedoch ohne ein generelles Verkehrswachstum, dargestellt. Dieses Modell zeigt, dass die Verkehrsmengen in der Stadt Wil deutlich ansteigen werden.

In den vergangenen Jahren hat der Verkehr auf der Autobahn und auf den Kantonsstrassen rund um Wil, kaum aber auf den Kantonsstrassen in der Nähe des Stadtzentrums von Wil, zugenommen. Grund dafür sind die hohen Auslastungen und Staubildungen, welche zu Verkehrsverdrängungen auf andere Strassen, insbesondere auf Gemeindestrassen, führten. Um dies beispielhaft zu illustrieren, ist auf der nachfolgenden Abbildung die Entwicklung der Verkehrsmenge auf der Toggenburgerstrasse und der Parallelachse Glärnischstrasse abgebildet.

Abbildung 1: Vergleich Entwicklung Verkehrsmenge Toggenburgerstrasse / Glärnischstrasse



Die Entwicklung von Bevölkerung, Wirtschaft und Siedlung in Stadt und Region Wil führt zu einem Wachstum des Motorfahrzeugverkehrs. Durch die Konzentration der Entwicklung auf zentrumsnahe, gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossene Gebiete, die Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs oder die Beschränkung der Parkplatzzahl kann diese Zunahme begrenzt werden. An der Messstelle Tonhallenstrasse ist z.B. über die vergangenen Jahre ein Verkehrswachstum festzustellen, das eng mit den Siedlungsentwicklungen im Gebiet Hofberg / Oelberg verknüpft ist. Am Beispiel Konstanzerstrasse kann anhand von Messungen exemplarisch aufgezeigt werden, dass ein grosser Verkehrsanteil lokal in den Wiler Wohnquartieren generiert wird und das Verkehrsproblem der Stadt Wil keineswegs nur den Durchgangsverkehr betrifft. Auf der Konstanzerstrasse gilt: je zentraler, desto höher der DTV (Durchschnittlicher Täglicher Verkehr):

Ortseingang Rossrüti 4'800 Fz. / Tag
- Südlich Altersheim Rossrüti: 8'100 Fz. / Tag (inkl. zusätzlicher Verkehr aus Rossrüti / Braunau)
- Kapuzinerkloster: 10'200 Fz. / Tag (inkl. zusätzlicher Verkehr aus Hofberg / Neulanden)

(Die Messungen erfolgten im Frühsommer 2014 während je einer Woche)

Die aufgrund der Siedlungsentwicklung prognostizierten steigenden Verkehrsbelastungen werden dazu führen, dass der Verkehrsmittelpunkt der Stadt Wil, der Schwanenkreisel, der Knoten Rudenzburgplatz und der Rösslikreisel noch mehr unter dieser Last leiden oder teilweise aufgrund von noch längeren Rückstaus in den Spitzenzeiten nicht mehr funktionieren werden. Der Schwanenkreisel ist gleichzeitig Dreh- und Angelpunkt für den öffentlichen Verkehr (öV). Ohne lenkende Massnahmen wird die Verkehrsbelastung hier weiter zunehmen und der öV wird zusätzlich an Fahrplanstabilität verlieren und Anschlussbrüche am Bahnhof Wil vermehrt auftreten. Durch die erhöhten Lärm- und Luftschadstoffbelastungen und eine Verschlechterung der Erreichbarkeit insbesondere des Stadtzentrums resultiert eine Abnahme der Attraktivität Wils als Wohn- und Wirtschaftsstandort.

Zentrumsentlastung Wil (ZEW) mit Netzergänzungen

Als wirksame Massnahme gegen die blockierten Hauptknoten und den Stau im Agglomerationszentrum Wil wurde aus regionaler Sicht im Agglomerationsprogramm 2. Generation die Zentrumsentlastung Wil (ZEW) entwickelt, welche die Hauptelemente den Autobahnanschluss Wil-West, die Netzergänzung Nord und die Netzergänzung Grünaustrasse enthalten. Flankierende Massnahmen auf übergeordneten Strassen wie ein Verkehrsmanagement sind zwar erwähnt, aber nicht weiter präzisiert. Als Option jedoch nicht als Massnahme ausformuliert ist überdies die Netzergänzung Süd zwischen Gloten und Wilen enthalten.

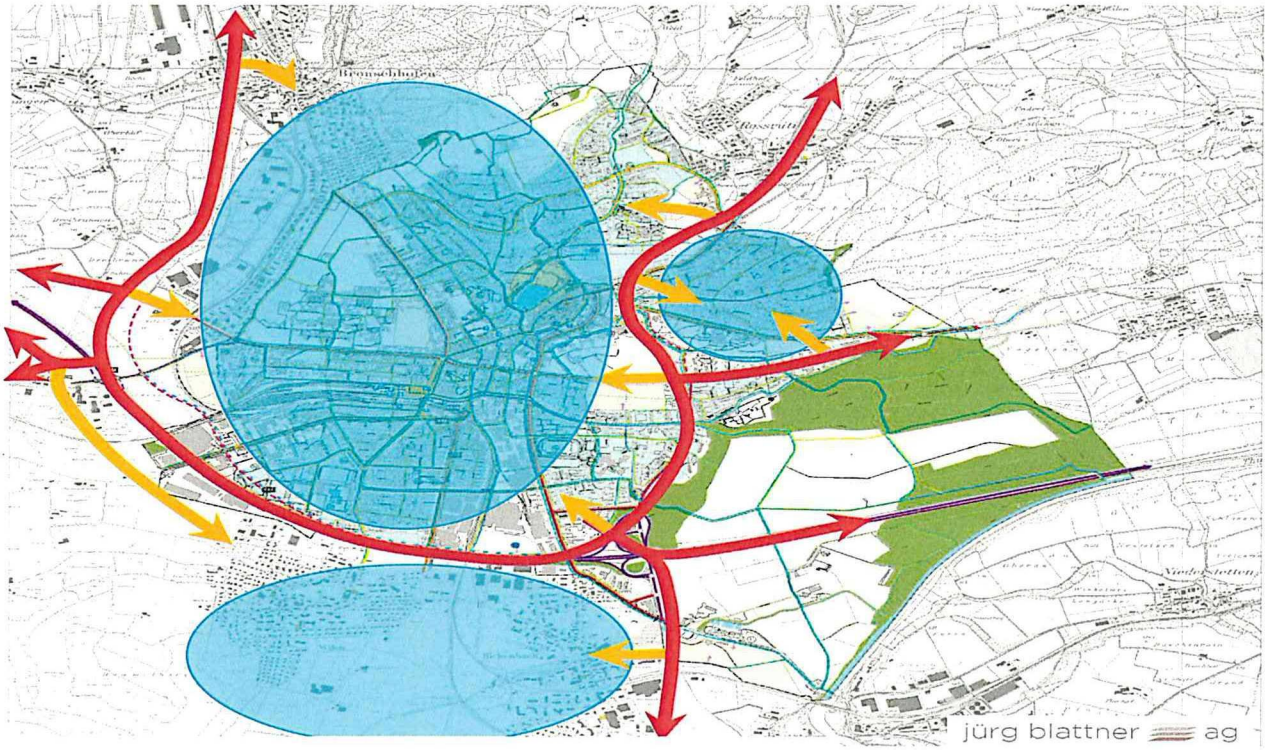
Der gültige Richtplan der ehemaligen Gemeinde Bronschhofen enthält die Netzergänzung Nord. Er bezeichnet mit der Massnahme V1.2 das Trassee der Netzergänzung Nord als geplante Hauptverbindungsstrasse und als Regionalverbindungsstrasse (ZEW). Im Richtplan der Stadt Wil ist die Grünaustrasse als „V2.3 Verbindung Fürstenlandstrasse – Gammakreisel" eingetragen. Die Zielformulierung lautet: „Die Stadt Wil sucht nach Möglichkeiten zur Verkehrsentlastung des Zentrums im Osten der Stadt." Die Richtplaninhalte zum Strassennetz im Süden und Westen der Stadt sind nicht mehr aktuell. Die geplante Regionale Verbindungsstrasse (RVS) hat der Bund im Rahmen des Agglomerationsprogrammes 1. Generation verneint, dafür den Autobahnanschluss Wil West angeregt. Der heute geplante Autobahnanschluss Wil West und die entsprechenden Zufahrten liegen wie der ESP Wil West auf dem Gebiet der Gemeinden Sirnach und Münchwilen.

Das Agglomerationsprogramm Wil 3. Generation wird wie das der 2. Generation betreffend Zentrumsentlastung Wil auf den gleichen Massnahmen aufbauen. Einzig die Netzergänzung Süd zwischen Gloten und Wilen wird nicht mehr enthalten sein. Die beiden Kantone St.Gallen und Thurgau haben in den letzten zwei Jahren die Netzergänzungen und den ESP Wil West zusammen mit der Regio Wil weiterentwickelt

Auftrag Strategie Strasse

Die vorgesehenen Ergänzungen des Strassennetzes beinhalten Chancen und Risiken für die Stadt Wil zugleich. Um die Chancen zu nutzen und die Risiken zu minimieren hat der Stadtrat die Ausarbeitung einer Strategie Strasse beschlossen. Diese hat als Ausgangspunkt die folgende Vision formuliert:

Abbildung 2: Konzeptskizze Zentrumsentlastung Wil (ZEW)



Hauptstrategie der Zentrumsentlastung Wil ist es, den Verkehr auf den Hauptverkehrsstrassen zu bündeln und die Wohn- und Zentrumsgebiete vom Durchgangsverkehr zu entlasten. In Ost-West-Richtung übernimmt die Autobahn mit dem bestehenden und dem neuen Anschluss die zentrale Verkehrsfunktion. In Nord-Süd-Richtung sind es, ausgehend vom heutigen und vom neuen zukünftigen Autobahnanschluss, die Achse Georg-Rennerstrasse / Grünaustrasse / Konstanzerstrasse im Osten und der Boulevard im Entwicklungsschwerpunkt Wil West sowie die Netzergänzung Nord im Westen. Das System erlaubt nicht nur die Lenkung vom relativ bescheidenen Durchgangsverkehr in Wil, sondern auch des bedeutenden Ziel- / Quellverkehrs. Beispielsweise ein von St.Gallen kommendes Fahrzeug mit Bronschhofen als Ziel, verlässt die Autobahn in Wil West und fährt über die Netzergänzung Nord nach Bronschhofen. Damit eine solche Routenwahl ohne Durchqueren des Stadtzentrums auch gewählt wird, sind Massnahmen im Zentrum von Wil sowie auf den Zufahrtsachsen, die sogenannten flankierenden Massnahmen (FlaMa), notwendig.

Die Stadt Wil als Hauptbetroffene und auch Hauptnutzniesserin der ZEW und FlaMa muss zudem eine konsistente Haltung entwickeln, welche Strategie mit Bezug auf das Wiler Strassennetz zu verfolgen ist. Darauf basierend konkretisiert die Region (Metron AG) die FlaMa, welche als Gesamtpaket ins Aggloprogramm 3. Generation einfliessen werden. Die Strategie ist auch eine wesentliche Grundlage zur Überarbeitung des kommunalen Richtplanes Verkehr.

2. Konzeptbericht Strategie Strasse

Der Konzeptbericht Strategie Strasse ist Bestandteil dieses Bericht und Antrags. Er wird nachfolgend kurz zusammengefasst. Alle genannten Verkehrsmengen sind als DWV (Durchschnittlicher Werktagsverkehr) und nicht wie bisher gewohnt als DTV (Durchschnittlicher Tagesverkehr) angegeben. Die DWV-Werte sind in der Regel höher als der DTV. Da die Hauptverkehrstrassen zumeist Kantonsstrassen sind, wurde der Konzeptbericht in Zusammenarbeit mit dem kantonalen Tiefbauamt erarbeitet. Das kantonale Tiefbauamt unterstützt die vorliegende Strategie Strasse, welche im Wesentlichen den Bereich des motorisierten Individualverkehrs abdeckt. Die Strategie macht aber deutlich, dass der Einbezug des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs wichtig ist. Sie zeigt entsprechende Ansätze auf. Für den Veloverkehr wurde bereits eine eigenständige Strategie erarbeitet, welche inhaltlich mit der Strategie Strasse abgestimmt ist.

Analyse

Die umfassende Analyse enthält folgende Kernaussagen:

- Zunahme Bevölkerung und Arbeitsplätze in Stadt und Region Wil;
- kleiner Anteil Durchgangsverkehr, hoher Anteil Ziel- / Quell- und Binnenverkehr;
- grundsätzlich hohe Erschliessungsqualität, jedoch Kapazitätsengpässe;
- starke Zunahme der Verkehrsmenge auf der Autobahn und den Kantonsstrassen der Region;
- stagnierende Verkehrsmengen auf den Kantonsstrassen auf dem Stadtgebiet Wil;
- teilweise stark zunehmende Verkehrsmengen auf den Gemeindestrassen der Stadt Wil;
- Einschränkungen für den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr, aber auch der Attraktivität der Wohn- und Wirtschaftsnutzungen durch die hohe Dominanz des motorisierten Individualverkehrs.

Ziele

Die Ziele für die Strategie Verkehr werden wie folgt definiert:

- Bessere Nutzung des Potentials des öffentlichen Verkehrs (Ziel- / Quell- und Binnenverkehr) und des Langsamverkehrs (insbesondere Binnenverkehr, teilweise auch Ziel- / Quellverkehr), Beseitigung bestehender Angebotsschwächen. Witterungsbedingten Einflüssen und Schwankungen der Attraktivität ist dabei Rechnung zu tragen.
- Reduktion der Dominanz des motorisierten Individualverkehrs auf ein mit den angrenzenden Nutzungen und anderen Verkehrsmitteln verträgliches Mass (Verkehrsmenge, -fluss), Aufwertung der Hauptachsen als Lebens- und Arbeitsräume der Bevölkerung und des Gewerbes.
- Sicherstellung und gezielte Verbesserung der Attraktivität von Wil als Wohn- und Wirtschaftsstandort sowie als Regionalzentrum, Ermöglichung der vorgesehenen Entwicklungen.
- Sicherstellung der Erschliessung der bestehenden und zukünftigen Attraktoren und des Siedlungsgebietes im Allgemeinen.
- Grösstmögliche Nutzung des Potentials der vorgesehenen Strasseninfrastrukturausbauten (Verkehrsverlagerung aus dicht genutzten Siedlungsgebieten, Erschliessung Entwicklungsschwerpunkte).
- Kohärenz mit der Planung auf Stufe Kanton und Agglomeration.
- Förderung einer nachhaltigen Mobilität von Bevölkerung und Wirtschaft von Stadt und Region Wil.

Szenarien

Es wurden fünf aufeinander aufbauende Szenarien sowie verschiedene Untervarianten ausgearbeitet und deren Wirkung in Bezug auf die Verkehrsbelastungen mit einem Verkehrsmodell überprüft. Alle Szenarien haben die Verkehrsbelastung des Referenzzustandes 2035 als Grundlage. Es wurden Szenarien ohne Netzergänzungen, mit einem Teil der Netzergänzungen und allen Netzergänzungen sowie einem variierenden Set an flankierenden Massnahmen untersucht. Neben Massnahmen an der Strasseninfrastruktur sind auch solche im Bereich öV und Langsamverkehr vorgesehen.

- Szenario 0a: Entwicklung ohne Netzausbauten
  In diesem Szenario wird auf alle Netzergänzungen sowie andere Massnahmen an der Verkehrsinfrastruktur verzichtet. Das Entwicklungsgebiet Wil West wird nicht entwickelt, jedoch werden innerstädtisch alle geplanten Arealentwicklungen vorgenommen. Dieses Szenario führt zu deutlichen Mehrbelastungen auf den heute in den Spitzenstunden bereits ausgelasteten Strassen. Diese Mehrbelastungen führen zu längeren Stausituationen, da die Knoten im Zentrum in den Spitzenstunden bereits heute vollständig ausgelastet sind. Weiter führt die Mehrbelastung zu vermehrter Verkehrsverdrängung auf Erschliessungsstrassen und zur weiteren Destabilisierung des Fahrplans des öffentlichen Verkehrs. Für den Fuss- und Veloverkehr wird der Handlungsspielraum enorm klein. Die Verkehrssituation birgt die Gefahr einer Attraktivitätseinbusse Wils als Wohn- und Wirtschaftsstandort in sich.

- Szenario 0b: Verkehrsmassnahmen ohne Netzausbauten
  Im Szenario 0b werden alle flankierenden Massnahmen (siehe auch Szenario 3) angewendet, der zweite Autobahnanschluss und der Entwicklungsschwerpunkt Wil West erstellt, jedoch wird auf die Netzausbauten Grünaustrasse und Netzergänzung Nord verzichtet. Damit im Zentrum der Verkehr flüssiger gehalten werden kann und somit Beeinträchtigungen des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs begrenzt werden können, sind an den Haupteinfallsachsen Pförtnerstellen vorgesehen. Mit einem Lichtsignal werden die die Kapazitäten im Zentrum übersteigenden Fahrzeuge an geeigneten Stellen zurückgehalten. Dem Bus und der Langsamverkehr sollen durch separate Fahrspuren das Überholen des entstehenden Staus ermöglicht werden. Damit diese Pförtnerstellen nicht durch die angrenzenden Quartiere umfahren werden können, sind in diesen sogenannten „Durchgangsverkehrsfreien Zonen" relativ stark einschränkende Massnahmen notwendig. Das Weglassen der Netzergänzungen hat zur Folge, dass städtebaulich sensible Bereiche im Zentrum (Vorstadt), aber auch die zentrumsnahen Bereiche (z.B. Fürstenlandstrasse) gegenüber heute nicht vom Verkehr entlastet werden können. Darüber hinaus entstehen unerwünschte Verkehrsverlagerungen im Westen der Stadt (Mörikonerstrasse, Industrie- / Bahnhofstrasse, Bildfeldstrasse) sowie grossräumig in der Region. Die erschwerte Erreichbarkeit des Zentrums wie auch der übrigen Stadtquartiere würde sich negativ auf die Attraktivität der Stadt Wil als Wohn- und Wirtschaftsstandort auswirken.

- Szenario 1: Netzausbau ohne flankierende Massnahmen
  Dieses Szenario geht von der Realisierung der Netzausbauten Grünaustrasse, Autobahnanschluss Wil-West und Netzergänzung Nord aus, es werden jedoch keine flankierenden Massnahmen ergriffen. In Untervarianten wird auch die teilweise Umsetzung der Netzausbauten untersucht. Die neu geschaffenen Infrastrukturausbauten vermögen die mit der Siedlungsentwicklung verbundene Verkehrszunahme zu kompensieren, bringen jedoch gegenüber dem heutigen Zustand keine Verkehrsentlastung in Wil, in der Umgebung kann mit gewissen Entlastungen gerechnet werden. Entsprechend der weiterhin starken Beeinträchtigung durch den motorisierten Individualverkehr (Staubildungen) werden keine Massnahmen zur Verbesserung für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr vorgesehen. Die beabsichtigten Siedlungsentwicklungen, ins-

besondere der mit dem neuen Autobahnanschluss verbundenen Entwicklungsschwerpunkt Wil-West, können zwar realisiert werden, ansonsten ist aber keine Verbesserung der Attraktivität der Stadt Wil als Wohn- und Wirtschaftsstandort zu erwarten. Ohne flankierende Massnahmen dürften sich die bedeutenden Investitionen für die Netzausbauten kaum lohnen und deren Umweltverträglichkeit ist in Frage gestellt.

- Szenario 2: Verträglichkeit motorisierter Verkehr
  Wie Szenario 1 enthält Szenario 2 die Netzausbauten Grünaustrasse, Autobahnanschluss Wil-West und Netzergänzung Nord. Diese bilden zusammen mit der Autobahn und den zubringenden Achsen sowie den in die Region hinausführenden Kantonsstrassen ein übergeordnetes Netz für den motorisierten Individualverkehr. Auf den gegen das Zentrum führenden Kantons- und stärker belasteten Gemeindestrassen werden Betriebs- und Gestaltungskonzepte zur Verbesserung der Siedlungsverträglichkeit vorgesehen. In Untervarianten wurde die Wirkung deren teilweiser oder flächendeckender Umsetzung untersucht. Das Szenario zeigt eine gewisse Verkehrsabnahme im Zentrum, im Umland bleiben die Verkehrsmengen im Durchschnitt auf dem heutigen Niveau. Zudem dürften die verbleibenden Verkehrsmengen auf eine siedlungsverträglichere Art abgewickelt werden. Davon profitieren an die Strassen angrenzende Wohn- und Gewerbenutzungen, aber auch der Langsamverkehr. Mit zusätzlichen Massnahmen kann die Wirkung zugunsten des Langsamverkehrs noch verstärkt werden. Vor allem in den Spitzenzeiten wird aufgrund der minimalen flankierenden Massnahmen weiterhin Ausweichverkehr über die Gemeindestrassen fliessen und das Stadtzentrum bleibt überlastet. Dadurch wird auch der öffentliche Verkehr weiterhin beeinträchtigt. Insgesamt kann dennoch von einer gewissen Attraktivitätssteigerung von Wil als Wohn- und Wirtschaftsstandort ausgegangen werden.

- Szenario 3: Kanalisierung / Plafonierung motorisierter Individualverkehr
  Das Szenario beinhaltet die Netzausbauten Grünaustrasse, Autobahnanschluss Wil-West und Netzergänzung Nord, die Definition des übergeordneten Netzes sowie die Verbesserung der Siedlungsverträglichkeit auf den stärker belasteten Kantons- und Gemeindestrassen im Zentrum und im zentrumsnahen Bereich. Zusätzlich werden Massnahmen zur Kanalisierung und Plafonierung des Verkehrs auf den wichtigen Achsen Richtung Zentrum vorgesehen. Dazu sind insbesondere die Pförtnerstellen, wie sie unter Szenario 0b beschrieben sind, vorgesehen. Um deren Umfahrung über die angrenzenden Quartiere zu vermeiden, werden ebenfalls weitgehend durchgangsverkehrsfreie Zonen gebildet. Da dank den Netzausbauten ein übergeordnetes Netz zur Verfügung steht welches den Verkehr aufnehmen kann, sind dazu gegenüber Szenario 0b weniger einschränkende Massnahmen erforderlich. Insgesamt sind deutlichere Verkehrsabnahmen im Zentrum und vor allem auch in den zentrumsnahen Gebieten zu erwarten. In der näheren Umgebung bleiben die Verkehrsmengen im Durchschnitt auf dem heutigen Niveau. In städtebaulich besonders sensiblen Räumen (Tonhallenstrasse) oder in stadtnahen Naherholungsgebieten (Mörikonerstrasse) können die Verkehrsbelastungen gegenüber heute um die Hälfte und mehr reduziert werden. Die generell deutlichere Verkehrsabnahme im Zentrum und in zentrumsnahen Gebieten von Wil verbessert die Situation des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs. Dies erlaubt eine bessere Nutzung des Potentials dieser beiden Verkehrsmittel durch spezifische Massnahmen. Eine damit mögliche Verlagerung der Verkehrsmittelanteile zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs beschränkt das durch die Siedlungsentwicklung zu erwartende Wachstum des motorisierten Individualverkehrs. Die Reduktion der Dominanz des motorisierten Individualverkehrs und die Verbesserung der Erreichbarkeit - insbesondere des Stadtzentrums - erlauben eine erhöhte Attraktivität von Wil als Wohn- und Wirtschaftsstandort.

- Szenario 4: Durchfahrtssperre Zentrum für motorisierten Individualverkehr
  Dieses Szenario sieht die gleichen Elemente wie Szenario 3 vor. Anstelle der Plafonierung des Verkehrs Richtung Stadtzentrum wird jedoch die Durchfahrt für den motorisierten Individualverkehr durch das Zentrum unterbrochen. Das Zentrum kann direkt angefahren werden, jedoch müssen je nach Lage des Ziels Umwege in Kauf genommen werden. Wer beispielsweise von Rossrüti her kommt, der muss via Autobahn und Autobahnanschluss Wil West fahren, um einen bestimmten Ort im westlichen Teil des Stadtzentrums zu erreichen. Für den öffentlichen Verkehrs und den Fuss- / Veloverkehr bleibt die Durchfahrt gewährleistet. Mit dem Szenario kann die Entlastungswirkung im Zentrum gegenüber Szenario 3 noch erhöht werden, in den angrenzenden zentrumsnahen Gebieten steigen die Belastungen jedoch wieder an. Die eingeschränkte Erreichbarkeit des Zentrums würde sich insgesamt zu einer gegenüber Szenario 3 reduzierten Attraktivität Wils als Wohn- und Arbeitsstandort führen.

Variantenbeurteilung / Bestvariante

Durch die Abbildung der fünf Szenarien und ihrer Untervarianten im Verkehrsmodell konnte deren Wirkung hinsichtlich der gesetzten Ziele überprüft werden. Die Beurteilung erfolgt anhand eines gesamtheitlichen Kriterienkatalogs der Raumplanung, wie er auch der Beurteilung der Agglomerationsprogramme durch den Bund zugrunde gelegt wird. Die Szenarien 0a, 1 und 2 erfüllten diese nicht. Die Szenarien 0b, 3 und 4 führen im Zentrum zu einer nachhaltigen Verkehrsreduktion, wobei dies beim Szenario 0b und 4 mit deutlicheren Einschränkungen der Erreichbarkeit von Stadtzentrum und Quartieren verbunden ist, was sich negativ auf die Attraktivität als Wohn- und Wirtschaftsstandort auswirken kann (z.B. Gefahr der Abwanderung von Detailhändlern aus dem Zentrum an die Peripherie). Bei Szenario 0b kommt eine Verkehrsverdrängung in einem grösseren Raum hinzu, was sich unter anderem negativ auf die regionale Akzeptanz eines solchen Ansatzes auswirken dürfte.

Als einziges bietet Szenario 3 auch die grösseren Entlastungswirkungen in den an das Zentrum angrenzenden Gebieten. Im speziellen können städtebaulich empfindliche Räume oder stadtnahe Naherholungsgebiete markant von Verkehr entlastet werden. Die Nutzung der Entlastung zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs lässt zudem eine Reduktion der erwartenden Zunahme des Motorfahrzeugverkehrs erwarten. Die Verbesserung des Angebots des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs, die Abnahme der Motorfahrzeugverkehrsbelastungen und die siedlungsverträgliche Abwicklung des verbleibenden Verkehrs, tragen zu einer nachhaltigeren Mobilität und zur Attraktivitätssteigerung von Wil als Wohn- und Wirtschaftsstandort bei. Attraktive zentrumsnahe Räume erlauben eine qualitativ hochstehende ressourcenschonende Siedlungsentwicklung nach innen und tragen dazu bei, eine weitere, den Motorfahrzeugverkehr fördernde Zersiedelung einzudämmen. Dies ermöglicht auch eine Reduktion der Umweltbelastungen.

3. Weiteres Vorgehen

Netzergänzungen, flankierende Massnahmen und Etappierung

Die Regio Wil hat die Metron AG beauftragt, bis zum Sommer 2016 die flankierenden Massnahmen unter Begleitung der Stadt Wil zu konkretisieren. Die Arbeiten werden durch die jürg blattner ag unterstützt. Diese Grundlage dient als Basis für die Eingabe eines Massnahmenpaketes im Agglomerationsprogramm 3. Generation. Sie fliessen ebenso in die Projekte der Netzergänzungen der Kantone St.Gallen (Grünaustrasse und Netzergänzung Nord) und Thurgau bzw. des Bundes (Gesamtplanung und Autobahnanschluss Wil-West). Die Weiter-

entwicklung der flankierenden Massnahmen zu projektspezifischen Vorstudien / Vorprojekten erfolgt anschliessend durch die Stadt Wil und den Kanton St.Gallen. Dem Stadtparlament soll zu einem späteren Zeitpunkt das Gesamtpaket der konkretisierten flankierenden Massnahmen vorgelegt werden. Es ist sinnvoll, mit der Umsetzung einer ersten Stufe flankierender Massnahmen möglichst zeitnah zu beginnen, unabhängig von der Realisierung des ESP Wil West oder der Netzergänzungen.

Kommunaler Richtplan

Die Strategie Strasse ist eine wichtige Grundlagen für die Anpassung der heute rechtskräftigen, noch getrennten kommunalen Richtpläne von Wil und Bronschhofen. Diese Anpassung umfasst noch weitere Aktualisierungen aufgrund des Agglomerationsprogramms, der kantonalen Richtplanung sowie von Arealentwicklungen. Zudem müssen die beiden bestehenden Richtpläne zusammengeführt werden. Es ist beabsichtigt, den neuen Richtplan dem Parlament 2018 / 2019 zur Genehmigung zu unterbreiten. Begleitend soll die stadträtliche Planungskommission beigezogen werden.

Der gesamte Richtplan umfasst folgende Teile:

- Kommunaler Richtplan Verkehr: Ausarbeitung auf Basis der Strategie Strasse und dem kommunalen Fuss-, Rad- und Wanderwegplan (in Vorbereitung, abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm)
- Kommunaler Richtplan Landschaft und Siedlung (geringe Anpassungen)
- Konzept Gefahren (in Arbeit)

Geplanter Ablauf

Die Arbeiten zu den FlaMa und zur Aktualisierung des kommunalen Richtplanes können gleichzeitig vorgenommen werden.

Die weiteren Arbeiten zur Strategie Strasse und zur Aktualisierung des kommunalen Richtplanes können gleichzeitig vorgenommen werden.

2016	Aktualisierung Richtplan: Ausschreibung Planungsarbeiten Erarbeitung konkretes Vorgehen und Teilaufträge Mitte / Ende 2016 Genehmigung Vorgehen und Aufträge durch Stadtrat Strategie Strasse: Vertiefung flankierende Massnahmen durch Region für Input Agglomerationsprogramm (Eingabe beim Bund Ende 2016) Vorprojekte flankierende Massnahmen durch Stadt und Netzergänzungen durch Kantone / Bund
2017 / 2018	Aktualisierung Richtplan: Bearbeitung Landschaft, Siedlung und Verkehr unter Berücksichtigung der Vorarbeiten und der parallel laufenden projektbezogenen Vertiefungsarbeiten Beschluss durch Stadtrat und Genehmigung durch Parlament

2017 / 2018	Strategie Strasse: Weitere Projektbearbeitung Prüfung einer Mitfinanzierung durch den Bund Vorlage Gesamtpaket z.H. des Stadtrats

4. Zuständigkeit

Mit der Verabschiedung des Konzeptberichts Strategie Verkehr wird die 1. Phase des Projekts Aktualisierung kommunaler Richtplan abgeschlossen. Aufgrund dessen Bedeutung unterbreitet der Stadtrat den Bericht dem Parlament zur Kenntnisnahme.

Stadt Wil

Susanne Hartmann
Stadtpräsidentin

Christoph Sigrist
Stadtschreiber

Konzeptbericht Strategie Strasse