



V Richtplanblätter Verkehr

Kommunaler Richtplan Stadt Wil
Öffentliche Mitwirkung vom: 18. August bis 18. September 2009
Erlassen durch den Stadtrat am: 17. März 2010
Genehmigt durch das Stadtparlament am: 26. August 2010

Übersicht Richtplanblätter Verkehr

V 1 Mobilität	2
V 1.1 Regionale Koordination Verkehrsplanung	2
V 1.2 Angebotsorientierte Verkehrsplanung	4
V 1.3 Mobilitätszentrale	6
V 2 Erschliessung Regionalstadt/Entlastung Zentrum	8
V 2.1 Autobahnanschluss Wil-West (HLS)	8
V 2.2 Regionalverbindungen Wil-Ost und Wil-West (HVS-S)	10
V 2.3 Verbindung Fürstenlandstrasse–Gammakreisel (VS-S)	12
V 3 Städtebauliche Integration Verkehrsachsen	14
V 3.1 Hauptverkehrsstrassen im Siedlungsgebiet (HVS-S)	14
V 3.2 Verbindungsstrassen im Siedlungsgebiet (VS-S)	16
V 3.3 Sammelstrassen (SS)	17
Gestaltungsprinzipien und Anforderungen für die Strassenräume	18
V 3.4 Geschwindigkeitsplan	19
V 4 Langsamverkehrszonen	20
V 4.1 Tempo 30-Zonen	20
V 4.2 Begegnungszonen	21
V 5 Fuss- und Radverkehr	22
V 5.1 Fussverkehr	22
V 5.2 Radverkehr	24
V 6 Öffentlicher Verkehr	26
V 6.1 Angebot und Ausstattung	26
V 7 Parkierung	28
V 7.1 Parkplatzbewirtschaftung und -reglementierung	28

Richtplan Stadt Wil – Verkehr

V 1 Mobilität

V 1.1 Regionale Koordination Verkehrsplanung

Ausgangslage

Die Region Wil ist in der interkantonalen Regionalplanungsgruppe Wil (IRPG Wil) organisiert. Zusammen mit den Kantonen St. Gallen und Thurgau erarbeitet die IRPG Wil ein Agglomerationsprogramm, das gestützt auf den Prüfbericht des Bundes von Ende 2008 umfassend ergänzt und überarbeitet werden muss. Das Agglomerationsprogramm verlangt eine verbindliche Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Verkehrsinfrastrukturmassnahmen werden vom Bund nur unterstützt, wenn sie auf ihre Zweckmässigkeit geprüft sind. Zudem müssen die flankierenden Massnahmen, die das Erreichen der angestrebten Ziele gewährleisten, verbindlich definiert sein.

Die Überarbeitung des Agglomerationsprogramms bildet somit den Rahmen für die Stadt Wil, ihre Interessen einzubringen und eine verbindliche überkommunale Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu erreichen.

Gegenstand/Ziel

Verkehrs- und Siedlungsentwicklung werden regional und interkantonal abgestimmt und koordiniert. Mit dem Agglomerationsprogramm verfolgt die Stadt Wil eine höhere Verbindlichkeit im Hinblick auf dieses Ziel.

Wichtige Aspekte sind dabei die Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung, der zweckmässige Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, die Förderung des öffentlichen Verkehrs, der Betrieb und die Gestaltung der Verbindungsstrassen sowie ein attraktives Fuss- und Radwegnetz.

Objektnummer

Richtplaninhalt

V.1.1.1

Die Stadt Wil engagiert sich im Rahmen der IRPG Wil und des Agglomerationsprogramms für eine optimal abgestimmte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung.

Vordringliche Interessen der Stadt Wil sind:

- die Entlastung des Stadtzentrums Wil und die Verbesserung der Erschliessung der überkommunalen Entwicklungsräume Wil-West und Wil-Ost. Das Schlüsselement zur Umsetzung dieser Ziele bildet der geplante Autobahnanschluss Wil-West, ergänzt durch die etappierte Erschliessung des Südquartiers (etappierte RVS) und die erforderlichen flankierenden Massnahmen zur Zentrumsentlastung.
- die weitere und kontinuierliche Entwicklung des öffentlichen Verkehrs mit dem Ziel, dass dieser einen stetig wachsenden Verkehrsanteil bewältigen kann. Fahrplanstabilität und Komfort sind zu verbessern.
- die weitere Ergänzung des gemeindeübergreifenden Rad- und Fusswegnetzes mit dem Ziel, die wichtigen Arbeits-, Schul-, Freizeit- und Naherholungswege attraktiv und sicher zu erschliessen.

V 1.1.2

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms soll – abgestimmt mit der Verkehrsplanung – die überkommunale Siedlungs- und Landschaftsentwicklung in den Grundzügen definiert werden. Die Stadt Wil setzt sich ein für ein in das Agglomerationsprogramm eingebettetes, gemeindeübergreifendes Entwicklungskonzept für die Räume Wil-West (geplanter Autobahnanschluss Wil-West) und Wil-Ost (Südquartier, bestehender Autobahnanschluss).

Wichtige Partner für die Stadt Wil sind in diesen Fragen die Kantone St. Gallen und Thurgau und die Ge-

Richtplan Stadt Wil – Verkehr

V 1 Mobilität

V 1.1 Regionale Koordination Verkehrsplanung

meinden Bronschhofen, Kirchberg, Jonschwil, Münchwilen, Rickenbach, Sirmach, Wilen und Zuzwil.

Neben den Infrastrukturbauten und deren Etappierung werden in dem Konzept auch die flankierenden Massnahmen bestimmt, mit denen die angestrebte Entlastungswirkung langfristig sichergestellt wird sowie allfällige negative Auswirkungen minimiert werden.

Handlungsanweisungen	<ul style="list-style-type: none">• Überarbeitung des Agglomerationsprogramms und verbindliche Abstimmung der überkommunalen und interkommunalen Verkehrs-, Siedlungs- und Landschaftsentwicklung• Erstellung eines überkommunalen Entwicklungskonzepts als Teil des Agglomerationsprogramms für die Räume Wil-West und Wil-Ost zur Abstimmung der Verkehrsinfrastruktur mit den Wohn- und Arbeitsplatzgebieten• Fortsetzung der kontinuierlichen Koordination überkommunaler Verkehrsfragen mit den betroffenen Gemeinden und Kantonen
Federführung	Departement Bau, Umwelt und Verkehr Stadt Wil (Einbringen der Interessen der Stadt Wil im Agglomerationsprogramm und laufende Koordination grenzüberschreitender Verkehrsfragen)
Weitere Involvierte	Interkantonale Regionalplanungsgruppe Wil (IRPG Wil) Baudepartemente der Kantone St. Gallen und Thurgau Nachbargemeinden
Realisierung	laufend
Querverweise	R 1 Regionalstadt, sämtliche Verkehrsthemen

Richtplan Stadt Wil – Verkehr

V 1 Mobilität

V 1.2 Angebotsorientierte Verkehrsplanung

Ausgangslage	<p>Die Stadt Wil hat in den letzten Jahrzehnten eine starke Entwicklung erlebt. Die Siedlungsentwicklung erfolgte um die historischen Zugangsstrassen herum, die heute in den dichten Stadtraum eingeschlossen sind. Gleichzeitig hat der Verkehr stetig zugenommen. Versuchte man früher dem Verkehrsaufkommen durch neue Strassen und Strassenausbauten gerecht zu werden (sogenannt nachfrageorientierte Verkehrsplanung), muss heute akzeptiert werden, dass der Verkehrsraum begrenzt ist. Alle Verkehrsarten müssen sich diesen begrenzten Verkehrsraum teilen. Man spricht daher von angebotsorientierter Verkehrsplanung, das heisst, dass in den begrenzten Räumen eine für alle Verkehrsarten optimale und sichere Verkehrsabwicklung angestrebt wird. In den zunehmend städtischen Verhältnissen der Stadt Wil ist es für die Optimierung der Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems von Bedeutung, dass ein grösserer Teil des Verkehrs durch den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Radverkehr bewältigt werden kann.</p>
Gegenstand/Ziel	<p>Ziel der Stadt Wil ist eine angebotsorientierte Verkehrsplanung, die die Verkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung der bestehenden Belastungsgrenzwerte des städtischen Umfelds weiterentwickelt. Die Abstimmung der verschiedenen Verkehrsarten (MIV, ÖV, LV) ist eine zentrale Aufgabenstellung.</p> <p>Die Siedlungsentwicklung soll auf Standorte ausgerichtet werden, die mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossen sind. Eine Verlagerung des motorisierten Verkehrs hin zum öffentlichen Verkehr sowie zum Fuss- und Radverkehr ist zu fördern. Das bestehende Verkehrsaufkommen ist siedlungsverträglich mittels Verlangsamung und Verstetigung des Verkehrsablaufs zu bewältigen. Das Potenzial der autobahnnahen Standorte ist auf die Wirtschaftsentwicklung (Arbeitsplatzgebiete) zu fokussieren, wobei es gilt, diese mit den zentralen Nutzungs- und Arbeitsplatzstandorten zu koordinieren insbesondere Konkurrenzierung zentraler Standorte durch periphere Einkaufsnutzungen vermeiden.</p>
Objektnummer	Richtplaninhalt
V 1.2.1	Mit einer angebotsorientierten Verkehrsplanung wird die Verkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung der vorhandenen Anlagen und der Belastbarkeitsgrenzen von Verkehr, Siedlung und Umwelt für alle Verkehrsarten möglichst optimal geplant, betrieben und gestaltet.
Handlungsanweisungen	<ul style="list-style-type: none">• Gesamtbetrachtung aller Verkehrsarten, Abstimmung mit Siedlung und Umwelt sowie Optimierung des Gesamtverkehrssystems als Grundsatz• bei Sanierung und Neugestaltung von Strassenräumen und Plätzen bestehende Belastungsgrenzen berücksichtigen• Optimierung des Verkehrsaufkommens mittels Verlangsamung und Verstetigung des motorisierten Individualverkehrs• aktive Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Radverkehrs
Federführung	Departement Bau, Umwelt und Verkehr Stadt Wil

Richtplan Stadt Wil – Verkehr

V 1 Mobilität

V 1.2 Angebotsorientierte Verkehrsplanung

Weitere Involvierte	Baudepartement Kanton St. Gallen
Realisierung	laufend
Querverweise	sämtliche Verkehrsthemen

Richtplan Stadt Wil – Verkehr

V 1 Mobilität

V 1.3 Mobilitätszentrale

Ausgangslage

Im begrenzt zur Verfügung stehenden Stadt- und Verkehrsraum und in Anbetracht der Bedeutung eines möglichst hohen Anteils des öffentlichen Verkehrs ist es sehr wichtig, die Verkehrsteilnehmenden und ihr Verkehrsverhalten aktiv in die Mobilitätsentwicklung einzubeziehen. Die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung, der Wirtschaft, der Region, der Besucherinnen und Besucher der Regionalstadt einerseits und die zur Verfügung stehenden Angebote des Verkehrssystems andererseits müssen aktiv aufeinander abgestimmt werden. Das Verkehrsverhalten soll somit auf das Verkehrsangebot, den Stadt- und Verkehrsraum und die Umweltsituation Rücksicht nehmen. Neben den gestalterischen und betrieblichen Massnahmen im Strassenraum gewinnen daher Information, Vermittlung und Beratung zunehmend an Gewicht.

Verschiedene Städte sind dazu übergegangen, in sogenannten Mobilitätszentralen die stadt- und umweltverträglichen Verkehrsangebote aktiv an die „Kunden“ zu vermitteln. Diese Kunden sind z. B. Betriebe, öffentliche Institutionen, Organisatoren von Veranstaltungen, Stadtbewohnerinnen und -bewohner, Arbeitstätige, Gäste aus der Region usw.

Da es sich beim Stadtverkehr Wil in hohem Mass um einen Regionalverkehr Wil handelt, soll die Mobilitätszentrale in Wil auch regional verankert sein. Entsprechend ist die Schaffung einer Mobilitätszentrale auch bereits Gegenstand des Entwurfs für das Agglomerationsprogramm.

Gegenstand/Ziel

Ergänzend zu den betrieblichen und gestalterischen Massnahmen der Verkehrsbewältigung sollen Beratung und Information über die stadt- und umweltverträglichen Mobilitätsangebote aktiv betrieben werden.

Die Stadt und die Region Wil streben gemeinsam die Schaffung einer Mobilitätszentrale an. Sie informiert und berät die regionale Bevölkerung, Arbeitstätige, Investoren, Unternehmen und Gäste umfassend in Mobilitätsfragen.

Objektnummer

Richtplaninhalt

V 1.3.1

Die Stadt Wil setzt sich dafür ein, dass die Region im Rahmen des Agglomerationsprogramms eine Mobilitätszentrale (Informations- und Beratungsstelle) auf regionaler Ebene einführt.

V 1.3.2

Die Mobilitätszentrale unterstützt alle Interessierten wie Privatpersonen, Arbeitstätige, Unternehmen und Veranstaltungsorganisatoren bei der Gestaltung einer stadt- und umweltverträglichen Mobilität. Dazu wird an zentraler Lage eine qualifizierte Dienstleistung zur Verfügung gestellt.

Handlungsanweisungen

- regional verankerte Mobilitätszentrale als Bestandteil des Agglomerationsprogramms schaffen (Finanzierung und Trägerschaft)
- Konzept Mobilitätszentrale erarbeiten mit zentralem, publikumsorientiertem Standort

Richtplan Stadt Wil – Verkehr

V 1 Mobilität

V 1.3 Mobilitätszentrale

Federführung	Departement Bau, Umwelt und Verkehr Stadt Wil (Interesse der Stadt in Agglomerationsprogramm einbringen) IRPG Wil, Agglomerationsprogramm
Weitere Involvierte	Wirtschaftsbetriebe, öffentliche Institutionen
Realisierung	kurzfristig, abgestimmt mit Agglomerationsprogramm
Querverweise	sämtliche Verkehrsthemen

Richtplan Stadt Wil – Verkehr

V 2 Erschliessung Regionalstadt/Entlastung Zentrum

V 2.1 Autobahnanschluss Wil-West (HLS)

Ausgangslage

Die Autobahn A1 südlich von Wil bietet eine günstige Ausgangslage für eine attraktive verkehrsmässige Erschliessung der Regionalstadt Wil. Ein zusätzlicher Autobahnanschluss Wil-West verbessert sowohl die Erschliessungsqualität als auch den Nutzen der Autobahn für die Gesamtheit der Agglomeration Wil. Um die Wirksamkeit des geplanten Autobahnanschlusses zu analysieren, wurden aktuelle Verkehrsmodellberechnungen durchgeführt. Sie bestätigen, dass der Autobahnanschluss in Kombination mit koordinierten Anschlüssen und flankierenden Massnahmen das Schlüsselement für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur Wil ist.

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms gilt es, diese Grundlagen zu vertiefen. Festzustellen ist, dass die Stadt Wil und die Nachbargemeinden den Anschluss Wil-West bereits in ihre Überlegungen zur Siedlungsentwicklung einbeziehen. Es ist Aufgabe des Agglomerationsprogramms, Verkehrs- und Siedlungsentwicklung verbindlich aufeinander abzustimmen.

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) ist auf die Bemühungen von Stadt, Region und den beiden Kantonen so weit eingetreten, dass es die Projektierung des Anschlusses Wil-West in Angriff genommen hat. Es wird von grosser Bedeutung sein, die Zweckmässigkeit des Anschlusses in der anstehenden Überarbeitung des Agglomerationsprogramms überzeugend zu belegen. Dazu sind verbindliche Aussagen zu den regionalen Anschlüssen (Verbindungsstrassen, etappierte RVS, Linienführungen), zu den flankierenden Massnahmen der Zentrumsentwicklung und zur Abstimmung der überkommunalen Siedlungsentwicklung erforderlich.

Gegenstand/Ziel

Ein möglichst grosser Teil des Ziel- und Quellverkehrs soll von den innerstädtischen Strassen auf die Autobahn A1 verlagert werden, um das Zentrumsgebiet der Stadt Wil zu entlasten. Dafür sind ein neuer Autobahnanschluss (Wil-West) sowie flankierende Massnahmen im Stadtgebiet zu prüfen. Die Erschliessungsqualität des Stadtgebiets für den übergeordneten Agglomerationsverkehr wird damit verbessert.

Objektnummer

Richtplaninhalt

V 2.1.1

Der Autobahnanschluss Wil-West wird durch die Stadt Wil als kommunales und regionales Schlüsselprojekt unterstützt.

Die dazugehörigen notwendigen flankierenden Massnahmen, die regionalen und städtischen Anschlüsse sowie die abgestimmte überkommunale Siedlungsentwicklung sind als verbindliche Massnahmen in das Agglomerationsprogramm einzubeziehen.

Handlungsanweisungen

- Überarbeitung Agglomerationsprogramm, inkl. Planung Anschlüsse, flankierender Massnahmen und koordinierter Siedlungsentwicklung

Federführung

Interkantonale Regionalplanungsgruppe Wil (IRPG Wil)

Richtplan Stadt Wil – Verkehr

V 2 Erschliessung Regionalstadt/Entlastung Zentrum

V 2.1 Autobahnanschluss Wil-West (HLS)

Weitere Involvierte	Baudepartemente der Kantone St. Gallen und Thurgau Departement Bau, Umwelt und Verkehr Stadt Wil
Realisierung	kurzfristig, abgestimmt mit Agglomerationsprogramm
Querverweise	V 2.2 Regionalverbindung Wil-Ost und Wil-West V 3.1 Hauptverkehrsstrassen im Siedlungsgebiet

Richtplan Stadt Wil – Verkehr

V 2 Erschliessung Regionalstadt/Entlastung Zentrum

V 2.2 Regionalverbindungen Wil-Ost und Wil-West (HVS-S)

Ausgangslage	Für die optimale Abstimmung der Nationalstrasse und deren Anschlüssen Wil-Ost (bestehend) und Wil-West (in Planung) mit dem kantonalen, regionalen und kommunalen Verkehrsnetz sind die entsprechenden Verbindungen und Entlastungsmassnahmen von zentraler Bedeutung. Erste Verkehrsmodellberechnungen deuten darauf hin, dass einerseits die flankierenden Massnahmen der Zentrumsentlastung, andererseits die ergänzenden Verbindungen und Erschliessungen zu Wil-West und zum bestehenden Autobahnanschluss Wil-Ost sehr wichtig sind. Gleichzeitig kann festgestellt werden, dass die bisher geplanten Etappen der Regionalverbindungsstrasse unterschiedliche Wirkung haben. Insgesamt ergab die Beurteilung der ersten Eingabe des Agglomerationsprogramms Wil durch den Bund, dass die Zweckmässigkeit und das Kosten-Nutzen-Verhältnis der seit Langem verfolgten Regionalverbindungsstrasse nicht ausgewiesen ist. Das notwendige Trasse einer künftigen Regionalverbindung wird mit Baulinien gesichert.
Gegenstand/Ziel	Die Stadt Wil verfolgt mit den geplanten Regionalverbindungen folgende Ziele: <ul style="list-style-type: none">• Das Zentrum der Stadt Wil soll soweit möglich vom Durchgangsverkehr entlastet werden.• Die Erschliessung des Südquartiers, der südlichen Arbeitsplatzgebiete und des Sportparks Bergholz soll verbessert werden.• Die Nachbargemeinden sollen einen möglichst direkten Anschluss an die beiden Autobahnanschlüsse erhalten.• Die Verkehrsinfrastruktur ist regional zu optimieren. Im Vordergrund müssen Kosten-Nutzen- und Zweckmässigkeitsbetrachtungen stehen. Kommunale Interessen sollen gegen das Gesamtinteresse der Region abgewogen werden.
Objektnummer	Richtplaninhalt
V 2.2.1	Im Rahmen der Überarbeitung des Agglomerationsprogramms setzt sich die Stadt Wil für wirkungsvolle Ergänzungen und Optimierungen der regionalen Verbindungsstrasse zu den Autobahnanschlüssen ein. Gleichzeitig sind flankierende Massnahmen im Zentrum und im Südquartier vorzusehen, um die Wirksamkeit der Regionalverbindungsstrasse zu unterstützen.
V 2.2.2	Die Etappierung der Regionalverbindungsstrasse wird im Rahmen des Agglomerationsprogramms untersucht. Die Erschliessung des Südquartiers ist zusammen mit den südlichen Nachbargemeinden und deren Entwicklungsabsichten abzuklären und zu planen. Die Stadt Wil strebt eine kooperative Gesamtlösung an.
V 2.2.3	Die Regionalverbindungsstrasse ist soweit möglich als städtische Hauptverkehrsstrasse zu planen, die sämtliche Verkehrsträger (MIV, ÖV, LV) einschliesst.
V 2.2.4	Die Trassen der Regionalverbindung zu den Autobahnanschlüssen Wil-Ost und Wil-West werden gesichert (Trasse RVS).

Handlungsanweisungen	<ul style="list-style-type: none">• Planung und Zweckmässigkeitsbeurteilung im Rahmen des Agglomerationsprogramms• soweit erforderlich, Aufnahme der Ergebnisse in die kantonalen Verkehrsrichtpläne beantragen
Federführung	Interkantonale Regionalplanungsgruppe Wil (IRPG Wil)
Weitere Involvierte	Baudepartemente der Kantone St. Gallen und Thurgau Departement Bau, Umwelt und Verkehr Stadt Wil
Realisierung	Planung kurzfristig; Realisierung in Etappen mittel- bis langfristig
Querverweise	V 2.1 Autobahnanschluss Wil-West, V 3.1 Hauptverkehrsstrassen im Siedlungsgebiet, S 2.7 Quartieraufwertung

Richtplan Stadt Wil – Verkehr

V 2 Erschliessung Regionalstadt/Entlastung Zentrum

V 2.3 Verbindung Fürstenlandstrasse–Gammakreisel (VS-S)

Ausgangslage	<p>Die Tonhallen-/Toggenburgerstrasse und die Fürstenlandstrasse sind vom Durchgangsverkehr übermässig belastet. Die räumliche Ausprägung der Tonhallenstrasse ist mit der historischen Bebauungsstruktur gegeben; sie schränkt die betrieblichen Spielräume für die zukünftige Entwicklung (Verkehrszunahme) massgeblich ein. Entlang der Fürstenlandstrasse sind Wohnnutzungen, Spital und Pflegezentrum Fürstenau angesiedelt, was einer zukünftigen Verkehrszunahme widerspricht. Der Verkehr vom Autobahnanschluss Wil-Ost in Richtung Rossrüti wird heute mit grossen Umwegfahrten über die Tonhallen-/Toggenburgerstrasse bzw. über die Fürstenlandstrasse abgewickelt.</p> <p>Im Stadtentwicklungskonzept ist die Klosterwiese längerfristig für eine partielle Siedlungserweiterung vorgesehen. Die optionale Verbindungsstrasse soll mit dieser möglichen Entwicklung abgestimmt werden, das heisst, dass die Strasse von Beginn weg als Teil eines möglichen Stadtquartiers betrachtet wird. Betrieb und Gestaltung sollen somit einer siedlungsverträglichen Verbindungsstrasse entsprechen.</p>
Gegenstand/Ziel	<p>Die Tonhallenstrasse (Altstadt) und die Fürstenlandstrasse (Wohngebiet/Spital) sollen, abgestimmt mit der Option einer längerfristigen partiellen Siedlungsentwicklung auf der nördlichen Klosterwiese, teilweise vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Es gilt, den Verkehr zu verstetigen und zweckmässig auf die Tonhallen-/Toggenburgerstrasse, die Fürstenlandstrasse sowie die neue Verbindung Fürstenlandstrasse–Gammakreisel zu verteilen. Mit einer siedlungsverträglichen Verbindungsstrasse wird neben diesen Entlastungen die Erschliessung eines möglichen neuen Quartiers gewährleistet. Aufgrund der derzeitigen landwirtschaftlichen Arealnutzung geht es vorerst um eine langfristige planerische Sicherung der entsprechenden Spielräume.</p>
Objektnummer	Richtplaninhalt
V 2.3.1	Die Stadt Wil sucht nach Möglichkeiten zur Verkehrsentlastung des Zentrums im Osten der Stadt.
V 2.3.2	Die langfristige Option einer siedlungsverträglichen Strassenverbindung zwischen Fürstenlandstrasse und dem Gammakreisel an der St. Gallerstrasse wird planerisch offengehalten. Die Planung soll mit einer partiellen Siedlungserweiterung auf der Klosterwiese einhergehen.
Handlungsanweisungen	<ul style="list-style-type: none">• Trasse für eine siedlungsverträgliche Verbindungsstrasse Fürstenlandstrasse–Gammakreisel langfristig sichern• mittels Verkehrsmodellberechnungen Nutzen und Entlastungswirkung aufzeigen• mittels Machbarkeitsstudie Auswirkungen und Abstimmungsbedarf zwischen Siedlung und Verkehr aufzeigen• Gestaltung gemäss Gestaltungsprinzipien (Tabelle S. 18)
Federführung	Departement Bau, Umwelt und Verkehr Stadt Wil

Richtplan Stadt Wil – Verkehr

V 2 Erschliessung Regionalstadt/Entlastung Zentrum

V 2.3 Verbindung Fürstenlandstrasse–Gammakreisel (VS-S)

Weitere Involvierte	Baudepartement Kanton St. Gallen Interessengruppen
Realisierung	langfristig
Querverweise	S 2.5 Arealentwicklung nördliche Klosterwiese, L 6.1 Grünkorridore und Vernetzungselemente

Richtplan Stadt Wil – Verkehr

V 3 Städtebauliche Integration Verkehrsachsen

V 3.1 Hauptverkehrsstrassen im Siedlungsgebiet (HVS-S)

Ausgangslage

In den Kantonsstrassenräumen auf Wiler Stadtgebiet überlagern sich lokale, regionale und nationale Verkehrsströme. Im 15. Strassenbauprogramm (2009–2013) des Kantons St. Gallen werden die Kantonsstrassen einer Grobbeurteilung unterzogen und Kriterien für deren Beurteilung formuliert. Um die Standortattraktivität der Stadt Wil als Regionalstadt zu erhalten, sind die negativen Folgen der hohen Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr anzugehen.

In der Zürcherstrasse steht der Bus stadteinwärts bei grossem Verkehrsaufkommen in den Spitzenstunden im Stau und kann so die Zuganschlüsse beim SBB-Bahnhof Wil nicht gewährleisten.

Die Lerchenfeldstrasse weist Defizite bezüglich Querungsmöglichkeiten auf und leidet in den Spitzenstunden unter Staus. Die Sicherheit für Radfahrer ist mangelhaft.

Auf der Toggenburgerstrasse überlagern sich die Nutzungsansprüche von motorisiertem Individualverkehr, öffentlichem Verkehr sowie Fussgängern und Radfahrern. Während den Spitzenstunden sind Verkehrsstaus möglich. Die daraus resultierende Behinderung des öffentlichen Verkehrs kann zu Verspätungen beim SBB-Bahnhof Wil führen.

Im südlichen Stadtgebiet entlang der St. Gallerstrasse sind neue Wohnquartiere vorgesehen, die teilweise von der Kantonsstrasse her erschlossen werden sollen.

Die Konstanzerstrasse ist eine historisch wichtige Verkehrsachse mit einem grossen Gestaltungspotenzial.

Der Abschnitt der Bronschhoferstrasse im Zentrum der Stadt Wil wurde betrieblich und gestalterisch bereits ansprechend aufgewertet.

Gegenstand/Ziel

Mittels betrieblicher und gestalterischer Massnahmen sollen die Hauptverkehrsachsen als sichere und attraktive Strassenräume aufgewertet werden. Dabei sind folgende Aspekte zu beachten:

- die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen und verbessern
- die betrieblichen Anforderungen des öffentlichen Verkehrs berücksichtigen
- die Lärm- und Luftgrenzwerte durch tiefe Geschwindigkeiten und einen verstetigten Verkehrsablauf senken
- die Verkehrsqualität verbessern

Im Bezug auf den Autobahnanschluss Wil-West und die Regionalverbindungsstrassen sind auf den Hauptverkehrsachsen (Zürcher-, Lerchenfeld-, Toggenburger- und St. Gallerstrasse) flankierende Massnahmen vorzusehen.

Die Unfallschwerpunkte sind zu sanieren.

Richtplan Stadt Wil – Verkehr

V 3 Städtebauliche Integration Verkehrsachsen

V 3.1 Hauptverkehrsstrassen im Siedlungsgebiet (HVS-S)

Objektnummer	Richtplaninhalt
V 3.1.1	Für die Hauptverkehrsstrassen (Zürcher-, Bronschofer-, Lerchenfeld-, Toggenburger-, St. Galler-, Rain-, Georg-Renner- und Konstanzerstrasse), die als Kantonsstrassen klassifiziert sind, sollen Betriebs- und Gestaltungskonzepte erarbeitet werden, die die städtebaulichen Aspekte sowie die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs, des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Radverkehrs integral berücksichtigen.
V 3.1.2	Die Unfallschwerpunkte auf den städtischen Hauptstrassen werden saniert.
V 3.1.3	Abgestimmt auf die Infrastrukturausbauten (Wil-West und Regionalverbindungsstrassen) sind flankierende Massnahmen entlang der Hauptverkehrsstrassen zu ergreifen.
V 3.1.4	Zur Verstetigung des Verkehrsflusses soll ein Dosierungssystem geprüft werden.
Handlungsanweisungen	<ul style="list-style-type: none">• Betriebs- und Gestaltungskonzepte für die aufgeführten Hauptverkehrsstrassen erarbeiten• Anträge der Stadt Wil an den Kanton für Planung und Realisierung flankierender Massnahmen auf der Zürcher-, Bronschofer-, Lerchenfeld- und Toggenburgerstrasse im Rahmen des geplanten Autobahnanschlusses Wil-West und der Regionalverbindungsstrassen• Gestaltung gemäss Gestaltungsprinzipien (Tabelle S. 18)
Federführung	Konzepte: Departement Bau, Umwelt und Verkehr Stadt Wil Umsetzung: Baudepartement Kanton St. Gallen
Weitere Involvierte	Fachstellen Tiefbauamt Kanton St. Gallen Interessengruppen und Grundeigentümer/-innen
Realisierung	kurzfristig
Querverweise	V 2.1 Autobahnanschluss Wil-West, V 2.2 Regionalverbindungen Wil-Ost und Wil-West V 6 Öffentlicher Verkehr

Richtplan Stadt Wil – Verkehr

V 3 Städtebauliche Integration Verkehrsachsen

V 3.2 Verbindungsstrassen im Siedlungsgebiet (VS-S)

Ausgangslage	Bei den innerstädtischen Verbindungsstrassen handelt es sich um kommunale Strassen, die die Stadt Wil mit den Nachbargemeinden verbinden. Sie übernehmen gleichzeitig eine Sammel- und eine Erschliessungsfunktion des bestehenden Siedlungsgebiets der Stadt Wil. Auf den Ortsverbindungsstrassen verkehren teilweise auch Orts- und Regionalbuslinien.
Gegenstand/Ziel	Die innerstädtischen Verbindungsstrassen sind als siedlungsorientierte Strassenräume zu gestalten. Der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden ist ein hoher Stellenwert beizumessen.
Objektnummer	Richtplaninhalt
V 3.2.1	Die Verbindungsstrassen im Siedlungsgebiet werden siedlungsorientiert umgestaltet, um eine hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu erreichen.
V 3.2.2	Die Hubstrasse, die Glärnischstrasse und die Fürstenlandstrasse sind betrieblich und gestalterisch aufzuwerten. Dabei sind insbesondere die Verknüpfungen der Fuss- und Radwegbeziehungen zu berücksichtigen.
Handlungsanweisungen	<ul style="list-style-type: none">• Strassenraumgestaltung in der Mehrjahresplanung berücksichtigen• Gestaltung gemäss Gestaltungsprinzipien (Tabelle S. 18)
Federführung	Departement Bau, Umwelt und Verkehr Stadt Wil
Weitere Involvierte	Busbetreiber Wilmobil Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) Kanton St. Gallen Nachbargemeinden
Realisierung	laufend
Querverweise	S 2.7 Quartieraufwertung, V 3.4 Geschwindigkeitsplan, V 4.1 Tempo 30-Zonen, V 4.2 Begegnungszonen, V 5.1 Fussverkehr, V 5.2 Radverkehr, V 6 Öffentlicher Verkehr

Richtplan Stadt Wil – Verkehr

V 3 Städtebauliche Integration Verkehrsachsen

V 3.3 Sammelstrassen (SS)

Ausgangslage	Sammelstrassen sind Strassen innerhalb besiedelter Gebiete und haben nur örtliche Bedeutung im Strassennetz. Sie sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und führen ihn zu Strassen des nächsthöheren oder gleichen Strassentyps.
Gegenstand/Ziel	Bei Sammelstrassen (Höhenstrasse, Bergtalstrasse, Grundstrasse, Dufourstrasse, Toggengburgerstrasse [nördlicher Teil], Obere und Untere Bahnhofstrasse, Mattstrasse, Tonhallenstrasse) steht die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden im Vordergrund.
Objektnummer	Richtplaninhalt
V 3.3.1	Die Sammelstrassen werden siedlungsorientiert umgestaltet, um eine hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu erreichen.
Handlungsanweisungen	<ul style="list-style-type: none">• Berücksichtigung der Strassenraumgestaltung in der Mehrjahresplanung• Gestaltung gemäss Gestaltungsprinzipien (Tabelle S. 18)
Federführung	Departement Bau, Umwelt und Verkehr Stadt Wil
Weitere Involvierte	Busbetreiber Wilmobil Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) Kanton St. Gallen
Realisierung	laufend
Querverweise	S 4 Zentrum, S 5 Gebiete für Wohnen, V 4.1 Tempo 30-Zonen, V 4.2 Begegnungszonen, V 5.1 Fussverkehr, V 5.2 Radverkehr, V 6 Öffentlicher Verkehr

Gestaltungsprinzipien und Anforderungen für die Strassenräume

	in Wil vorhanden					in Wil nicht vorhanden		in Wil vorhanden
Strassentyp	Plätze, Orte (Sonderfälle)	ES Erschliessungsstrasse	SS Sammelstrasse	VS-S Ortsverbindungsstrasse im Siedlungsgebiet	HVS-S Hauptverkehrsstrasse im Siedlungsgebiet	VS Verbindungsstrasse ausserorts	HVS Hauptverkehrsstrasse ausserorts	HLS Hochleistungsstrasse (Autobahn)
Darstellung im Plan								
Lage	i. d. Regel zentral	innerhalb Siedlung				ausserorts		
Eigentümer (i. d. Regel)	Gemeinde, Kanton	Private, Gemeinde	Gemeinde	Gemeinde (bzw. Bezirk), Kanton	Kanton	Gemeinde, Bezirk, Kanton	Kanton	Bund
Hauptfunktionen	<ul style="list-style-type: none"> repräsentieren kommunizieren sich treffen, feiern, niederlassen, ausruhen, verweilen vermeiden: parkieren 	<ul style="list-style-type: none"> erschliessen sich aufhalten, spielen parkieren, abstellen 	<ul style="list-style-type: none"> sammeln erschliessen parkieren, abstellen 	<ul style="list-style-type: none"> verbinden, erschliessen repräsentieren ein- und ausladen queren 	<ul style="list-style-type: none"> verbinden repräsentieren ein- und ausladen queren 	<ul style="list-style-type: none"> verbinden erschliessen 	<ul style="list-style-type: none"> verbinden 	<ul style="list-style-type: none"> durchleiten
Umfeld:	1) viel, längs und quer 2) längs und quer	1) längs und quer 2) vor allem längs	1) vor allem längs 2) vor allem längs	1) längs und quer 2) ja	1) vor allem längs 2) ja	1) wenig 2) ja	1) wenig bis ohne 2) ja	1) ohne 2) ohne
1) Fussverkehr	3) ein-/aussteigen, -laden, parkieren: nein (Flächenproblem)	3) parkieren: ja	3) teilweise parkieren und abstellen	3) ein-/aussteigen, -laden	3) möglichst zu vermeiden	3) an bestimmten Orten	3) an bestimmten Orten möglich	3) ohne
2) Radverkehr	4) wenn möglich: ohne	4) nur ausnahmsweise	4) ja, nur Erschliessung	4) wenn möglich verhindern	4) wenn möglich vermeiden	4) ja	4) ja	4) ja
3) Parkierung	5) meistens	5) i. d. Regel ohne ÖV; bei Ortsbus Fahrbahnhofstelle	5) Regionalbus oder Ortsbus	5) ja	5) ja	5) ja	5) ja	5) in der Regel ohne
4) Schwerverkehr								
5) Öffentlicher Verkehr								
Belastbarkeit; Verkehrsstärke MIV (in Klammern: Leistungsfähigkeit)	je nach Situation und Ausgestaltung	bis 1000 DTV ca. 150 Fzg./Spitzenstunde (ca. 4000 DTV; 500 F/SS)	bis 4000–6000 DTV ca. 500 Fzg./Spitzenstunde (ca. 8000 DTV; 1000 F/SS)	bis 12'000 DTV ca. 1600 Fzg./Spitzenstunde (ca. 16'000 DTV)	bis 18'000 DTV ca. 2400 Fzg./Spitzenstunde (ca. 18'000 DTV)	bis 12'000 DTV ca. 1600 Fzg./ Spitzenstunde (ca. 8000 DTV; 1000 F/SS)	bis 18'000 DTV ca. 2400 Fzg./ Spitzenstunde ab 18'000 DTV immense bauliche und betriebliche Aufwendungen	bis 30'000 DTV ca. 3600 Fzg./ Spitzenstunde (ca. 60'000 DTV)
Spezielles	hohe Anforderungen an Betrieb und Gestaltung, Kombination mit allen Strassentypen möglich	Belastbarkeit ist stark begrenzt, Planung nach Fahrzeuggeometrie, nicht fahrdynamisch	Belastbarkeit ist begrenzt, Planung nach Fahrzeuggeometrie, nicht fahrdynamisch, hoher LW-Anteil möglich	ab 12'000 DTV sind Lärmgrenzwerte schwierig einzuhalten Berücksichtigung Schwerverkehrstransportrouten und Panzerverschiebungsrouten	ab 18'000 DTV immense bauliche und betriebliche Aufwendungen, Planung zusammen mit Kanton (Strasseneigentümer) erarbeiten Berücksichtigung Schwerverkehrstransportrouten und Panzerverschiebungsrouten	gewachsene Verbindungen (Wege, Wildwechsel etc.) zweckmässig berücksichtigen, Landwirtschaftsverkehr beachten	sorgsam in Landschaft einfügen, Anforderungen an Umwelt hoch, Landwirtschaftsverkehr beachten	sorgsam in Landschaft einfügen, Anforderungen an Umwelt hoch
Gestaltungsprinzipien	stark siedlungsorientiert		primär siedlungsorientiert			primär verkehrsorientiert		
Ausbaugrössen:								
• signalisierte Geschwindigkeit (km/h)	20, 30 (selten: 50)	20, 30	30, 50 (punktuell 20/30 sinnvoll)	50 (punktuell 20/30 sinnvoll)	50 (teilweise 30 möglich)	50–80	60–80	80–120
• Fahrgeschwindigkeit (km/h)	ca. 20–30	Schritt bis 20, 30	20–40	30–40	30–50	ca. 50–80	ca. 50–80	80–120
• Massgebender Begegnungsfall	situationsabhängig (Fahrzeuge und Geschwindigkeit)	PW/Fahrrad; örtlich PW/PW (LW)	PW/LW (Bus/Bus) Engstellen möglich, Längsgliederung erwünscht	Bus/Bus Engstellen möglich, Längsgliederung erwünscht	Fahrrad + Bus/Bus + Fahrrad	Bus/Bus	Fahrrad + Bus/Bus + Fahrr.	LW + LW/LW +LW
• Fahrbahnbreite in m	je nach Situation	3,6/4,8 (teils mehr)	4,8/5,5	5,5–6 oder 7,5 (1,5+455+155) = Kernfahrbahn	1,5 + ≥6 + 1,5 ≥ 9	entsprechend Normen	entsprechend Normen	entsprechend Normen
Öffentlicher Verkehr	i. d. Regel Haltestelle	kein ÖV	Fahrbahnhaltstelle	je nach Betriebskonzept, vorrangig Fahrbahnhaltstelle	je nach Betriebskonzept	i. d. Regel Busbuchten	i. d. Regel Busbuchten	bei Anschlüssen auf Ersatzbetrieb achten (> Nachtbus!)
Radverkehr	je nach Situation	ohne spezielle Massnahmen	i. d. Regel ohne Massnahmen, evtl. Radstreifen (insbesondere bergwärts)	Radstreifen (2 x mind. 1,5 m), im Gefälle evtl. ohne, bergwärts ≥ 1,6 m	Radstreifen (2 x mind. 1,5 m) oder Zweirichtungsradwege, bergwärts ≥ 1,6 m	Radweg oder Radstreifen, bergwärts ≥ 1,6 m	Radweg oder Radstreifen, bergwärts ≥ 1,6 m	nein
Fussverkehr	je nach Situation	Strassenraumgliederung, geschützte Flächen zuweisen	Trottoir mindestens einseitig, Fussgängerstreifen	Trottoir beidseitig Fussgängerstreifen mit Insel	Trottoir beidseitig, Fussgängerstreifen mit Insel (evtl. LSA)	gegebenenfalls Trottoir, Fussgänger und Radfahrer auf gleicher Fahrbahn separat möglich (3,5 m), Mittelinsel ohne Fg-Streifen	gegebenenfalls Trottoir, Fussgänger und Radfahrer auf gleicher Fahrbahn separat möglich (3,5 m), Mittelinsel ohne Fg-Streifen	nein

Quelle: Zusammenfassung der Gestaltungsprinzipien und der Anforderungen gemäss SN-Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS), Stand 2008.

Tabelle 1 :Gestaltungsprinzipien und Anforderungen für die einzelnen Strassentypen(Kap. 3.1, 3.2, 3.3

Richtplan Stadt Wil – Verkehr

V 3 Städtebauliche Integration Verkehrsachsen

V 3.4 Geschwindigkeitsplan

Ausgangslage	Betrieb und Gestaltung des Strassennetzes stehen in enger Abhängigkeit zueinander. Bei der Geschwindigkeit wird unterschieden zwischen der Projektierungsgeschwindigkeit, der signalisierten Geschwindigkeit und der gemessenen Fahrgeschwindigkeit. Als Instrument zur Abstimmung von Betrieb und Gestaltung der Strassen, zur optimalen und sicheren Nutzung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur und zur Abstimmung der Geschwindigkeiten mit der Lärm- und Luftsituation eignet sich der sogenannte Geschwindigkeitsplan. Er ist ein kommunales, mit dem Kanton abzustimmendes Steuerungsinstrument der Verkehrsplanung, das die angestrebten Fahrgeschwindigkeiten vorgibt. Diese Ziele sind mittels betrieblicher und gestalterischer Massnahmen zu erreichen.
Gegenstand/Ziel	Zur Optimierung der Verkehrssicherheit, zur Erhaltung und Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität, zur Abstimmung von Gestaltung und Betrieb der Strassen sowie als Koordinationsinstrument mit Kanton und Fachstellen werden auf dem kantonalen und kommunalen Strassennetz die Geschwindigkeiten des Verkehrs in einer Gesamtsicht situationsgerecht festgelegt. Als Koordinationsinstrument dient ein Geschwindigkeitsplan, der die angestrebten Geschwindigkeiten festlegt.
Objektnummer	Richtplaninhalt
V 3.4.1	Mit einem kommunalen Geschwindigkeitsplan beschreibt die Stadt Wil die angestrebten Geschwindigkeiten für das städtische Strassennetz, inkl. Kantonsstrassen. Der Geschwindigkeitsplan dient als Grundlage für die kommunale Verkehrsplanung sowie zur Koordination entsprechender Massnahmen mit dem Kanton.
Handlungsanweisungen	<ul style="list-style-type: none">• Geschwindigkeitsplan erarbeiten und umsetzen
Federführung	Departement Bau, Umwelt und Verkehr Stadt Wil
Weitere Involvierte	Fachstellen Tiefbauamt Kanton St. Gallen Kantonspolizei Interessengruppen und Grundeigentümer/-innen
Realisierung	kurzfristig
Querverweise	V 3 Städtebauliche Integration Verkehrsachsen, E 1 Lärm und Luft

Richtplan Stadt Wil – Verkehr

V 4 Langsamverkehrszonen

V 4.1 Tempo 30-Zonen

Ausgangslage	Erst vereinzelte Gebiete der Stadt Wil sind als Tempo 30-Zonen ausgewiesen. Ein aktuelles Konzept zur Einführung von Tempo 30 in allen Wohnquartieren liegt vor. Damit verfügt die Stadt Wil über ein wichtiges Instrument zur Reduktion der Luft- und Lärmbelastungen sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in den einzelnen Quartieren.
Gegenstand/Ziel	Geschwindigkeitsbeschränkungen (Tempo 30-Zonen) sind durch gestalterische und betriebliche Massnahmen sowie durch eine entsprechende Signalisation zu erreichen.
Objektnummer	Richtplaninhalt
V 4.1.1	Das Siedlungsgebiet wird mit Tempo 30-Zonen verkehrsberuhigt. Die Umsetzung nimmt Bezug auf die einzelnen Quartiere.
Handlungsanweisungen	<ul style="list-style-type: none">• sukzessive Umsetzung des Tempo 30-Konzepts
Federführung	Departement Bau, Umwelt und Verkehr Stadt Wil
Weitere Involvierte	Fachstellen Tiefbauamt Kanton St. Gallen Kantonspolizei
Realisierung	laufend
Querverweise	S 2.7 Quartieraufwertung, S 5 Gebiete für Wohnen, V 3.3 Sammelstrassen, V 5.1 Fussverkehr, V 5.2 Radverkehr, V 6 Öffentlicher Verkehr

Richtplan Stadt Wil – Verkehr

V 4 Langsamverkehrszonen

V 4.2 Begegnungszonen

Ausgangslage	In Strassenräumen und auf Plätzen mit hohem Fussgängeraufkommen ist die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden nicht gewährleistet, was zu Verkehrs- und Sicherheitsproblemen führt.
Gegenstand/Ziel	<p>Die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden und die Sicherheit auf publikumsintensiven Strassen und Plätzen ist zu gewährleisten. Dazu werden Begegnungszonen geschaffen.</p> <p>Solche Zonen sind – in Koordination mit der Arealentwicklung – bei den Verkehrsräumen rund um den Bahnhof und als Verbindung zwischen den Fussgängerzonen der Altstadt und der Oberen Bahnhofstrasse zu prüfen. Voraussetzungen für eine Begegnungszone sind eine grosse Fussgängerfrequenz und ein Angebot an öffentlichen Nutzungen.</p>
Objektnummer	Richtplaninhalt
V 4.2.1	Für die an die Fussgängerzonen angrenzenden zentralen Strassen zwischen Bahnhofplatz und Adlerplatz wird die Einführung von Begegnungszonen geprüft. Die Umgestaltungsvorhaben der Oberen Bahnhofstrasse und des Bahnhofplatzes werden gemäss dem Projekt „Slow Motion“ ¹ geprüft.
V 4.2.2	Bei öffentlichen Bauten und Anlagen, insbesondere bei Kindergärten, den Schulhäusern, dem Spital und der Kantonsschule, sind betriebliche und/oder bauliche Massnahmen (z. B. Begegnungszonen) zu prüfen, um die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität zu steigern.
Handlungsanweisungen	<ul style="list-style-type: none">• Begegnungszonen für die Teilräume prüfen, planen und einführen
Federführung	Departement Bau, Umwelt und Verkehr Stadt Wil
Weitere Involvierte	Fachstellen Tiefbauamt Kanton St. Gallen Interessengruppen und Grundeigentümer/-innen
Realisierung	etappierte Umsetzung; Bahnhofplatz kurzfristig
Querverweise	S 2.1 Arealentwicklung Bahnhof, S 3 Altstadt, V 3.3 Sammelstrassen, V 5 Fuss- und Radverkehr, V 6 Öffentlicher Verkehr

¹ Siegerprojekt des Projektwettbewerbs für die Gestaltung Allee (Schwanen- bis Bahnhofplatz), 2002

Richtplan Stadt Wil – Verkehr

V 5 Fuss- und Radverkehr

V 5.1 Fussverkehr

Ausgangslage	<p>Das Langsamverkehrskonzept für den Fuss- und Radverkehr aus dem Jahr 2003 wird laufend umgesetzt und bildet die Grundlage für den Verkehrsrichtplan.</p> <p>Besonders bei der Schulwegsicherheit sind Massnahmen notwendig, um die Sicherheit von Kindern und Jugendlichen zu gewährleisten. Dazu wurde von der Stadt Wil als Ergänzung zur Fuss- und Radverkehrsplanung das Schulwegkonzept 2009 erarbeitet.</p> <p>Im Stadtentwicklungskonzept wurden einzelne zusätzliche Fusswegverbindungen vorgeschlagen, die in den Richtplan aufgenommen werden.</p>
Gegenstand/Ziel	<p>Das bestehende Strassennetz ist für die Fussgänger aufzuwerten. Dabei ist eine engmaschige Vernetzung der Fusswege anzustreben. Die Strassenräume müssen die Sicherheitsanforderungen für Fussgänger erfüllen.</p>
Objektnummer	Richtplaninhalt
V 5.1.1	<p>Das Langsamverkehrskonzept 2003 wird weiter umgesetzt, um ein attraktives und engmaschiges Fusswegnetz anzubieten, das die einzelnen Quartiere sicher miteinander verbindet.</p>
V 5.1.2	<p>Zusätzlich zum Langsamverkehrskonzept 2003 werden folgende Verbindungen in den Richtplan aufgenommen und umgesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none">• Unterführung Bahnhof West• Autobahnüberführung Sportpark Bergholz• Fusswege entlang Neubaugebiet Areal Psychiatrische Klinik Südost• Durchwegung Neubaugebiet südlich der St. Gallerstrasse• Eschenweg, Haselweg und Thurwegli• Freudenaustrasse• Galgenrainstrasse• Peterliweg• Weidgutweg• Weidhofweg
V 5.1.3	<p>Für folgende Verbindungen wird die Aufnahme im kantonalen Richtplan beantragt:</p> <ul style="list-style-type: none">• Fusswege entlang der Regionalverbindungen Wil-West und Wil-Ost• Verbindung zwischen kantonalen Wanderwegen Hub- und Sirnacherstrasse (Querung Lenzenbüel)
V 5.1.4	<p>Die provisorische Verbindung von der Churfistenenstrasse entlang den Gleisen zum Bahnhof soll solange möglich erhalten bleiben. Bietet sich die Gelegenheit dazu, ist sie in ein Definitivum zu überführen. Sollte sie aus bahnbetrieblichen Gründen aufgelöst werden müssen, ist Ersatz anzustreben.</p>
V 5.1.5	<p>Die Fussgängerzone der Altstadt und die Obere Bahnhofstrasse werden funktional und gestalterisch besser miteinander verbunden.</p>
V 5.1.6	<p>Die Schulwegsicherheit ist bei allen Schulanlagen zu gewährleisten. Die Interessen der Kinder und nach</p>

Richtplan Stadt Wil – Verkehr

V 5 Fuss- und Radverkehr

V 5.1 Fussverkehr

Möglichkeit die Kinder selbst sind bei Sicherheitsfragen einzubeziehen. Das Thema Schulwegsicherheit soll einen erhöhten Stellenwert im Unterricht erhalten.

Handlungs- anweisungen	<ul style="list-style-type: none">• Langsamverkehrskonzept 2003 konsequent umsetzen• Quartiere untereinander mit attraktiven und direkten Fusswegen verbinden• Konzept Schulwegsicherheit umsetzen• Fussverkehr bei Umgestaltung von Strassenräumen berücksichtigen (vgl. Seite 19/20: Anforderungen und Grundsätze von Fuss- und Radverkehr)
Federführung	Departement Bau, Umwelt und Verkehr Stadt Wil
Weitere Involvierte	Departement Bildung und Sport Stadt Wil Interkantonale Regionalplanungsgruppe Wil (IRPG Wil) Baudepartement Kanton St. Gallen Nachbargemeinden
Realisierung	laufend
Querverweise	S 2 Arealentwicklung und Quartieraufwertung, S 5 Gebiete für Wohnen, S 9.1 Aufwertung öffentlicher Raum, L 6.1 Grünkorridore und Vernetzungselemente, V 3 Städtebauliche Integration Verkehrsachsen, V 5.1 Fussverkehr, V 5.2 Radverkehr, E 1 Lärm und Luft

Richtplan Stadt Wil – Verkehr

V 5 Fuss- und Radverkehr

V 5.2 Radverkehr

Ausgangslage	Die Stadt Wil engagiert sich für ein gut ausgebautes Radwegnetz. Demgegenüber sind die Hauptverkehrsstrassen für Radfahrer wenig attraktiv. Viele Knoten von Radwegen und -routen entsprechen nicht den erforderlichen Sicherheitsanforderungen für den Radverkehr. Das Langsamverkehrskonzept für den Fuss- und Radverkehr aus dem Jahr 2003 wird laufend umgesetzt und bildet die Grundlage für den Verkehrsrichtplan.
Gegenstand/Ziel	Dem Radverkehr soll ein attraktives, dichtes und sicheres Weg- und Strassennetz zur Verfügung gestellt werden. Dafür sind sowohl Netzergänzungen notwendig als auch Verbesserungsmassnahmen bei Knoten und Quartierverbindungen.
Objektnummer	Richtplaninhalt
V 5.2.1	Das Langsamverkehrskonzept 2003 wird konsequent umgesetzt. Die Schwach- und Konfliktstellen im Netz, insbesondere bei Quartierverbindungen, sind zu beheben.
V 5.2.2	Zusätzlich zum Langsamverkehrskonzept 2003 werden folgende kommunale Verbindungen (gemäss Richtplankarte) aufgenommen und umgesetzt: <ul style="list-style-type: none">• Unterführung Bahnhof Ost• Unterführung Bahnhof West• Autobahnüberführung Sportpark Bergholz• Durchwegung Neubaugebiet südlich der St. Gallerstrasse• Eschenweg, Haselweg und Thurwegli• Freudenaustrasse• Galgenrainstrasse• Peterliweg
V 5.2.3	Für folgende Verbindungen wird die Aufnahme im kantonalen Richtplan beantragt: <ul style="list-style-type: none">• Radwege entlang der Regionalverbindungen Wil-Ost und Wil-West• Verbindung zwischen kantonalen Routen Hub- und Simnacherstrasse (Querung Lenzenbüel)
V 5.2.4	Öffentliche Veloabstellplätze sollten wo möglich überdacht, beleuchtet und sicher ausgestaltet sein. Die Veloabstellanlagen sind auf die Gestaltung der öffentlichen Räume und auf die städtebauliche Umgebung abzustimmen.
Handlungsanweisungen	<ul style="list-style-type: none">• Langsamverkehrskonzept 2003 konsequent umsetzen• fehlende Radverkehrsachsen zwischen Lindenhof- und Westquartier realisieren• Radverkehrsverbindungen zwischen Siedlungsgebiet und den Naherholungsräumen ergänzen bzw. verbessern• Radverkehr bei Umgestaltung von Strassenräumen berücksichtigen (vgl. Seite 19/20: Anforderungen und Grundsätze von Fuss- und Radverkehr)
Federführung	Departement Bau, Umwelt und Verkehr Stadt Wil
Weitere Involvierte	Interkantonale Regionalplanungsgruppe Wil (IRPG Wil)

Richtplan Stadt Wil – Verkehr

V 5 Fuss- und Radverkehr

V 5.2 Radverkehr

	Baudepartement Kanton St. Gallen Nachbargemeinden
Realisierung	laufend
Querverweise	S 2 Arealentwicklung und Quartieraufwertung, S 5 Gebiete für Wohnen, L 6.1 Grünkorridore und Vernetzungselemente, V 3 Städtebauliche Integration Ver- kehrachsen, V 5.1 Fussverkehr, E 1 Lärm und Luft

Richtplan Stadt Wil – Verkehr

V 6 Öffentlicher Verkehr

V 6.1 Angebot und Ausstattung

Ausgangslage	<p>Ein attraktiver öffentlicher Verkehr bildet die Grundvoraussetzung für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung und die Bewältigung des steigenden Verkehrsaufkommens. Das Angebot des öffentlichen Verkehrs wird periodisch überprüft und weiterentwickelt. Mit dem aktuellen Konzept „Optimierung Stadtbus Wil“ vom 22. Januar 2009 werden weitere Optimierungsmöglichkeiten des Stadt- und Regionalbusangebots verfolgt.</p> <p>Der regionale öffentliche Verkehr orientiert sich zu einem wesentlichen Teil an den Zughalten. Momentan hält der Intercityzug am Bahnhof Wil in einem „hinkenden“ Halbstundentakt (ungleiche Zeitabstände zwischen zwei Zughalten).</p>
Gegenstand/Ziel	<p>Mit einem angebotsorientierten Ausbau des regionalen und lokalen öffentlichen Verkehrs sind Anreize zu schaffen, um das Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr zu fördern. Dabei sind ein fahrplangerechter Betrieb und eine Verbesserung der Anschlüsse am Umsteigepunkt Bahnhof Wil sicherzustellen.</p> <p>Die Stadt Wil setzt sich für Intercityhalte in einem „sauberen“ Halbstundentakt ein (gleiche Zeitabstände zwischen zwei Halten).</p>
Objektnummer	Richtplaninhalt
V 6.1.1	Der Stadtrat setzt sich für Intercityhalte in einem sauberen Halbstundentakt ein.
V 6.1.2	<p>Das Konzept „Optimierung Stadtbus Wil“ ist umzusetzen und laufend zu überprüfen sowie mit der Siedlungsentwicklung zu koordinieren.</p> <p>Zudem setzt sich die Stadt Wil für die Optimierung des öffentlichen Verkehrs wie folgt ein:</p> <ul style="list-style-type: none">• Die Fahrplanstabilität ist zu gewährleisten.• Bevorzugungsmassnahmen für den öffentlichen Verkehr sind zu prüfen.• Neueinzonungen sind mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen.• Standards für die Ausgestaltung der Bushaltestellen sind zu definieren und laufend umzusetzen.• Die regionale Abstimmung des öffentlichen Verkehrs ist zu verstärken.
V 6.1.3	Der öffentliche Verkehr und die künftige Siedlungsentwicklung werden aufeinander abgestimmt. Bei Neueinzonungen und Überbauungen ist eine optimale Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr zu gewährleisten und/oder zu bewerkstelligen.
V 6.1.4	Der Bushof wird baulich aufgewertet und die Umsteigeverhältnisse verbessert.
Handlungsanweisungen	<ul style="list-style-type: none">• Konzept „Optimierung Stadtbus Wil“ umsetzen• Koordination der Bevorzugungsmassnahmen für den öffentlichen Verkehr• Standards für Bushaltestellen laufend umsetzen• periodische Überprüfung und Weiterentwicklung des Angebots und des Betriebs
Federführung	Departement Bau, Umwelt und Verkehr Stadt Wil

Richtplan Stadt Wil – Verkehr

V 6 Öffentlicher Verkehr

V 6.1 Angebot und Ausstattung

Weitere Involvierte	Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) Kanton St. Gallen Involvierte Gemeinden
Realisierung	laufend
Querverweise	R 1 Regionalstadt, V 3.1 Hauptverkehrsstrassen im Siedlungsgebiet, V 5 Fuss- und Radverkehr S 2.1 Arealentwicklung Bahnhof

Richtplan Stadt Wil – Verkehr

V 7 Parkierung

V 7.1 Parkplatzbewirtschaftung und -reglementierung

Ausgangslage	Das Parkplatzangebot und dessen Bewirtschaftung (Parkzeitbeschränkung, Parkgebühren) sind wichtige Steuerungsinstrumente und sollen im Sinn einer angebotsorientierten Verkehrsplanung gezielt eingesetzt werden.
Gegenstand/Ziel	Für die Vitalität des Zentrums sind genügend Parkplätze wichtig. Die Anzahl und die Bewirtschaftung aller Parkplätze ergeben sich aus gesamtverkehrlichen Überlegungen. Im Vordergrund steht dabei aus räumlichen und finanziellen Überlegungen die Auslastungsoptimierung der bestehenden Anlagen (öffentliche und private Parkhäuser). Das Angebot soll die übliche Nachfrage an Parkplätzen abdecken.
Objektnummer	Richtplaninhalt
V 7.1.1	Die Beschränkung der Parkplatzzahl und die Parkplatzbewirtschaftung bei verkehrsintensiven Einrichtungen (unter anderem K-Standorte) sind regional abzustimmen.
V 7.1.2	Die Verbesserung der Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze im Zentrum und in der Altstadt ist fortzusetzen. Ein Parkleitsystem ist zu prüfen, um den Verkehr zielgerichtet zu lenken und damit Suchverkehr zu vermindern. Das Parkierungsreglement ist für öffentliche und private Parkplätze – unter Berücksichtigung der Aspekte der Bewirtschaftung – bedürfnisgerecht anzupassen.
V 7.1.3	Das Angebot für Veloabstellplätze ist laufend zu überprüfen und den Bedürfnissen entsprechend anzupassen. Im Rahmen von Planungen beim Bahnhof, im Zentrumsgebiet und bei Arealentwicklungen sind an den dafür geeigneten Standorten genügend Veloabstellplätze vorzusehen.
Handlungsanweisungen	<ul style="list-style-type: none">• Parkleitsystem prüfen• Parkierungsreglement den neuen Bedürfnissen entsprechend anpassen
Federführung	Departement Bau, Umwelt und Verkehr Stadt Wil
Weitere Involvierte	IRPG Wil Grundeigentümer/-innen Gewerbetreibende
Realisierung	kurzfristig
Querverweise	V 1.2 Angebotsorientierte Verkehrsplanung, S 10.1 Eignungsgebiete K
