Architektur | Raumentwicklung | Verkehr | Landschaft | Umwelt

metron

Stadtentwicklung

Stadt Wil

Stadtentwicklung Wil

Konzeptbericht

10. September 2008

verabschiedet durch die Strategiekonferenz am 30. Juni 2008 zuhanden des Stadtrat
und genehmigt vom Stadtrat am 10. September 2008

Begleitung Lenkungsgruppe Stadtentwicklung

Beda Sartory	*Stadtrat Departement Bau, Umwelt und Verkehr, Vorsitz*
Barbara Schär	*Departementssekretärin Bau, Umwelt und Verkehr (bis 30.11.2007)*
Christoph Sigrist	*Departementssekretär Bau, Umwelt und Verkehr (ab 01.02.2008)*
Markus Baer	*Geschäftsleiter Technische Betriebe Wil*
Armin Blöchlinger	*Stadtschreiber*
Marcel Frei	*Departement Bau, Umwelt und Verkehr, Abteilung Tiefbau und Verkehr*
Dr. iur. Bruno Gähwiler	*Stadtpräsident, Departement Finanzen, Kultur und Verwaltung*
Barbara Gysi	*Stadträtin Departement Soziales, Jugend und Alter*
Hansueli Hohl	*Kanton SG, Amt für Raumplanung und Geoinformation (bis 29.02.2008)*
Andreas Nagel	*Kommunikationsbeauftragter (bis 30.04.2008)*
Ruth Schönenberger	*Departementssekretärin Bildung und Sport*

Bearbeitung

Team Metron AG:	
Beat Suter	*dipl. Ing. FH in Raumplanung FSU, Projektleitung*
Peter Wolf	*Dipl.-Ing. Landschaftsplaner, TU, stv. Projektleitung*
Simon Keller	*dipl. Geograf, Raumplaner ETH/NDS*
Rupert Wimmer	*Dipl.-Ing. TU*
Yves Meyer	*dipl. Ing. FH in Raumplanung FSU*
Martin Kaeslin	*Landschaftsarchitekt HTL, dipl. Raumplaner NDS/HTL*

Kontakt:	
Metron AG	*T 056 460 91 11*
Stahlrain 2, Postfach 480	*F 056 460 91 00*
CH 5201 Brugg	*info@metron.ch*
www.metron.ch	

Externe Partner:

Inhaltsverzeichnis

1 Ziel, Vorgehen und Aufbau 6

1.1 Ausgangslage 6
1.2 Ziel des Konzeptes 6
1.3 Vorgehen 6
1.4 Aufbau der Konzeptinhalte 7

2 Strategie der Stadtentwicklung 10

2.1 Präambel 10
2.2 Wegleitende Ziele der Stadtentwicklung 10
2.3 Strategische Ebenen 11
2.4 Konzeptplan Stadtentwicklung 14

3 Strategische Schlüsselprojekte 15

3.1 Strategisches Schlüsselprojekt überkommunale Zusammenarbeit 16
3.2 Strategisches Schlüsselprojekt Erschliessung Regionalstadt und Entlastung Wil Zentrum 18
3.3 Strategisches Schlüsselprojekt städtebauliche Integration Hauptverkehrsstrassen 21
3.4 Strategisches Schlüsselprojekt Förderung Fuss- und Radverkehr sowie öffentlicher Verkehr 23
3.5 Strategisches Schlüsselprojekt Quartieraufwertung Wil Süd 25
3.6 Strategisches Schlüsselprojekt soziale und bauliche Quartierbildung in Entwicklungsgebieten 27
3.7 Strategisches Schlüsselprojekt Zentrumsentwicklung Bahnhof 29
3.8 Strategisches Schlüsselprojekt Freiraumentwicklung Eggfeld/Psychiatrische Klinik, Klosterwiese und Obere Weierwiese 31

4 Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung 34

4.1 Ein- und Umzonungen für ein moderates Bevölkerungswachstum 34
4.2 Altstadt 35
4.3 Architektonische und städtebauliche Qualitätssicherung 37

5 Kultur 38

5.1 Kultureinrichtungen und -konzept 38

6 Wirtschaftliche Entwicklung und Arbeitsplatzgebiete 39

6.1 Konzentration und regionale Abstimmung von Industrie und Gewerbe 39
6.2 Zentrumsentwicklung Obere Bahnhofstrasse 40

7 Mobilität 41

7.1 Angebotsorientierte Verkehrsplanung 41
7.2 Mobilitätszentrale 41
7.3 Regionale Koordination Verkehrsplanung 42

8 Motorisierter Individualverkehr 43

8.1 Langsamverkehrszonen 43
8.2 Parkierung 44
8.3 Innerstädtische Strassenbauprojekte 44

9 Öffentlicher Verkehr 46

9.1 Planung öffentlicher Verkehr 46

10 Fuss- und Radverkehr 47

10.1 Fuss- und Radwegnetz 47
10.2 Schulwegsicherheit 47

11 Öffentlicher Raum (Spiel- und Sportplätze, Frei- und Grünraum) 49

11.1 Sport- und Freizeitanlagen 49
11.2 Dezentrale Freizeitanlagen und öffentliche Räume 49

12 Natur und Naherholung 52

12.1 Natur 52
12.2 Naherholung 53

13 Umwelt und Energie 55

13.1 Lärm 55
13.2 Luft 56
13.3 Boden 56
13.4 Wasser 56
13.5 Energieeffizienz 57
13.6 Erneuerbare Energien und dezentrale Energieproduktion 57
13.7 Mobilfunkantennen 58

1 Ziel, Vorgehen und Aufbau

1.1 Ausgangslage

Aufgrund der Legislaturplanung 2005 - 2008, in der eine nachhaltige Stadtplanung formuliert wurde, lancierte der Stadtrat Wil das Projekt Stadtentwicklung. Im Juni 2006 genehmigte das Parlament den erforderlichen Kredit von CHF 585'000. Die Metron AG setzt das Projekt in Zusammenarbeit mit der Verwaltung und der Bevölkerung um.

1.2 Ziel des Konzeptes

Das Stadtentwicklungskonzept soll als koordinierendes Instrument die Entwicklungsprozesse der nächsten 10 bis 20 Jahre gezielt steuern und dient als Grundlage für die nachfolgende Richtplanung. Deshalb ist es erforderlich, die Leitlinien für die zukünftige bauliche, landschaftliche, verkehrstechnische und energietechnische Entwicklung der Stadt Wil vor dem Hintergrund der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Veränderungen zu definieren.

1.3 Vorgehen

Das Projekt Stadtentwicklung Wil umfasst die drei Phasen Analyse, Konzeption (Entwicklungsstrategie) und Richtplanung. Die Analyse, zu der auch die Definition der Handlungsfelder gehörte, konnte Ende des Jahres 2006 mit dem Analysebericht abgeschlossen werden. Die Konzeption gliedert sich in die Teile Zielsetzungen, welche mit dem Forum im Juni diskutiert wurden und eigentliche Konzeption, zu deren Erläuterung der vorliegende Bericht dient.

Ablaufplan Stadtentwicklung Wil

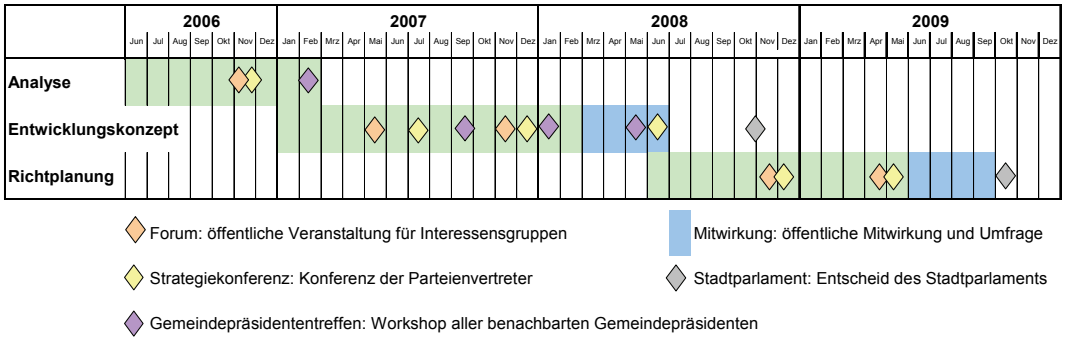


Abbildung 1: Ablauf Projekt Stadtentwicklung Wil, Stand Juni 2008

1.4 Aufbau der Konzeptinhalte

Die Konzeptinhalte gliedern sich in zwei unterschiedliche Gruppen. Zum einen in die strategischen Schlüsselprojekte, welche für die Stadtentwicklung entscheidend sind, und zum anderen in die sektoralen Konzeptbausteine der Stadtentwicklung (Siedlung, Verkehr, Landschaft, Umwelt und Energie). Zur Übersicht und zur Orientierung im Konzeptbericht dient die nachfolgende Grafik.

Strategie Stadtentwicklung

polyzentrale Regionalstadt | **qualitative Innenentwicklung**

Strategische Schlüsselprojekte

3.1 überkommunale Zusammenarbeit	3.2 Erschliessung Regionalstadt und Entlastung Zentrum	3.3 städtebauliche Integration Hauptverkehrs-strassen	3.4 Förderung Fuss- und Radverkehr sowie öffentlicher Verkehr	3.5 nachhaltige Quartieraufwertung Wil Süd	3.6 soziale und bauliche Quartierbildung in Entwicklungsgebieten	3.7 Zentrumsentwicklung Bahnhof	3.8 Freiraumentwicklung Eggfeld/Psych. Klinik, Klosterwiese und Obere Weierwiese

Sektorale Bausteine

4 Siedlungs- und Bevölkerungs-entwicklung	5 Kultur	6 Wirtschaftliche Entwicklung und Arbeitsplatzgebiete	7 Mobilität	8 Motorisierter Individualverkehr	9 Öffentlicher Verkehr	10 Fuss- und Radverkehr	11 Öffentlicher Raum	12 Natur und Naherholung	13 Umwelt und Energie
4.1 Ein-/Umzonungen	5.1 Kultureinrichtungen und -konzept	6.1 Konzentration und regionale Abstimmung von Industrie u. Gewerbe	7.1 Angebotsorientierte Verkehrsplanung	8.1 Langsam-verkehrszonen	9.1 Planung öffentlicher Verkehr	10.1 Fuss- und Radwegnetz	11.1 Sport- und Freizeitanlagen	12.1 Natur	13.1 Lärm
4.2 Altstadt		6.2 Zentrumsentwicklung Obere Bahnhofstrasse	7.2 Mobilitätszentrale	8.2 Parkierung		10.2 Schulwegsicherheit	11.2 Dezentrale Freizeitanlagen und öffentlicher Raum	12.2 Naherholung	13.2 Luft
4.3 architekt.-städtebaul. Qualitätsicherung			7.3 Regionale Koordination Verkehrsplanung	8.3 Innerstädtische Strassenbauprojekte					13.3 Boden
									13.4 Wasser
									13.5 Energieeffizienz
									13.6 Emeuerbare Energien / dezentrale Energieproduktion
									13.7 Mobilfunkantennen

Beschrieb und Festlegungen

Jedes Kapitel und Thema enthält in der Regel einen kurzen **Beschrieb** der Konzeptinhalte mit erläuternden Plänen und Skizzen und die dazugehörigen **Festlegungen**. In den Festlegungen werden genaue Aussagen gemacht, was auf der Ebene der Stadtentwicklung getan werden muss.

2 Strategie der Stadtentwicklung

2.1 Präambel

Die Stadt Wil ist sich ihrer Vorzüge und Herausforderungen bewusst. Sie ist offen für Einmaliges auch ausserhalb der Norm. Die Würdigung der Vergangenheit gehört ebenso dazu wie originelle, identitätsstiftende Projekte für die jetzige und zukünftige Generationen.

2.2 Wegleitende Ziele der Stadtentwicklung

Das Stadtentwicklungskonzept basiert auf dem ausführlichen Zielkatalog vom 17. Oktober 2007.

Als übergeordnete Ziele der Stadtentwicklung können Folgende hervorgehoben werden: *(Auszug Zielkatalog 17. Oktober 2007)*

2.2.1 Wil ist das Regionalzentrum der Ostschweiz zwischen St. Gallen, Winterthur, Frauenfeld und dem Toggenburg.

2.2.2 Wil wird als Lebens- und Wirtschaftsraum über die Gemeindegrenzen hinweg verstanden. Wil und die Nachbargemeinden verstehen sich als die Region Wil. Zusammen mit der Stadt Wil fördern die Nachbargemeinden die Entwicklung der Region mit Wil als Zentrum und wichtigster Stadt zwischen Winterthur und St. Gallen.

2.2.3 Gestützt auf ein koordiniertes Stadtentwicklungskonzept der Stadt Wil koordinieren und steuern Wil und die Nachbargemeinden Bronschhofen, Rickenbach, Wilen, Sirnach, Münchwilen, Zuzwil, Jonschwil und Kirchberg zusammen die Regionalstadtentwicklung. Wil bietet hierzu die Einrichtung einer verbindlichen überkommunalen und interkantonalen Plattform an.

2.2.4 Die Stadt Wil strebt insgesamt ein qualitatives Wachstum an (Qualität vor Quantität).

Ausgehend von den heute rund 17'500 EinwohnerInnen wird im Stadtentwicklungskonzept ein Bevölkerungsanstieg auf 21'000 EinwohnerInnen bis zum Jahr 2030 angenommen. Das Wachstum soll durch Inanspruchnahme der inneren Baureserven, bauliche Verdichtungen und ausgewählte Ein- und Umzonungen aufgenommen werden.

2.2.5 Der Anteil der Arbeitsplätze gegenüber der Bevölkerungszahl soll weiterhin bei 50 bis 60% liegen. Ausgehend von den heute rund 10'500 Beschäftigten wird ein Wachstum auf 11'500 Beschäftigte bis 2030 angestrebt.

Auf der regionalen Ebene fördert die Stadt Wil aktiv den Wirtschaftsstandort Wil als Regionalzentrum.

Dabei werden insbesondere die Branchen wie z.B. Dienstleistungen für Unternehmen, Gesundheits- und Sozialwesen, Unterricht und Forschung, Handel und Reparatur aktiv gefördert.

2.2.6 Der Siedlungsraum wird generell in Zentrumsquartiere, Wohnquartiere, öffentliche Nutzungen, Wirtschaftsareale und Freiflächen differenziert.

2.3 Strategische Ebenen

Die Stadt Wil ist auf räumlicher Ebene an ihre kommunalen Grenzen gewachsen. In Bezug auf die räumliche Entwicklung sowie als Lebens- und Wirtschaftsraum kann Wil die eigene Stadtentwicklung nur gemeinsam mit den umliegenden Gemeinden voranbringen. Andererseits muss sich die Stadt Wil auch im Innern den gewachsenen Aufgaben als Regionalzentrum stellen und gleichzeitig auch den Lebensraum Stadt qualitativ weiter entwickeln. Dies sind die inneren städtischen „Hausaufgaben", die die Stadt angehen muss.

Das Stadtentwicklungskonzept bewegt sich somit auf zwei strategischen Ebenen: Die Regionalstadtentwicklung in Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden einerseits und die qualitative Innenentwicklung der Stadt Wil andererseits. Auf beiden Ebenen wurden Schlüsselprojekte definiert, welche für die Weiterentwicklung der Stadt von grosser Bedeutung sind.

Strategische Ebene	**polyzentrale Regionalstadtentwicklung**	**qualitative Innenentwicklung**
Strategische Schlüsselprojekte	Verstärkte und verbindliche Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden (vgl. Kapitel 3.1)	Hochwertige Entwicklung auf den innerstädtischen Baugebieten sowie Erhalt und Aufwertung der wichtigen Freiräume (vgl. Kapitel 3.6, 3.8)
	Fokus auf die gemeinsame Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsplanung (vgl. Kapitel. 3.2)	Städtebauliche Integration der Hauptstrassen, Entlastung des Zentrums und Förderung des Fuss-, Radverkehrs sowie des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) (vgl. Kap. 3.2, 3.3, 3.4)
	Koordinierte Standortentwicklung als Wohn- und Wirtschaftsstandort und als polyzentrale Regionalstadt (vgl. Kapitel 3.1, 3.2)	Zentrumserweiterung Bahnhof, nachhaltige Quartieraufwertung Wil Süd sowie soziale und bauliche Quartierbildung in Entwicklungsgebieten (vgl. Kapitel 3.6, 3.7)

Die beiden strategischen Ebenen werden nachfolgend näher erläutert.

2.3.1 Strategische Ebene: polyzentrale Regionalstadtentwicklung

Die Regionalstadt Wil charakterisiert sich dadurch, dass sie eng mit den Nachbargemeinden und dem Nachbarkanton verflochten ist. Dies zeigt sich einerseits darin, dass Wil das kulturelle und wirtschaftliche Zentrum der Region bildet, und anderseits, dass das Siedlungsgebiet von Wil mit demjenigen der Nachbargemeinden zusammengewachsen ist und die Verkehrsströme quer durch die Stadt gehen. Wil kann als Hauptzentrum in einem regionalen Netz mit verschiedenen Nebenzentren angesehen werden, als eine polyzentrale Regionalstadt, wie die untenstehende Abbildung vereinfacht darstellt.

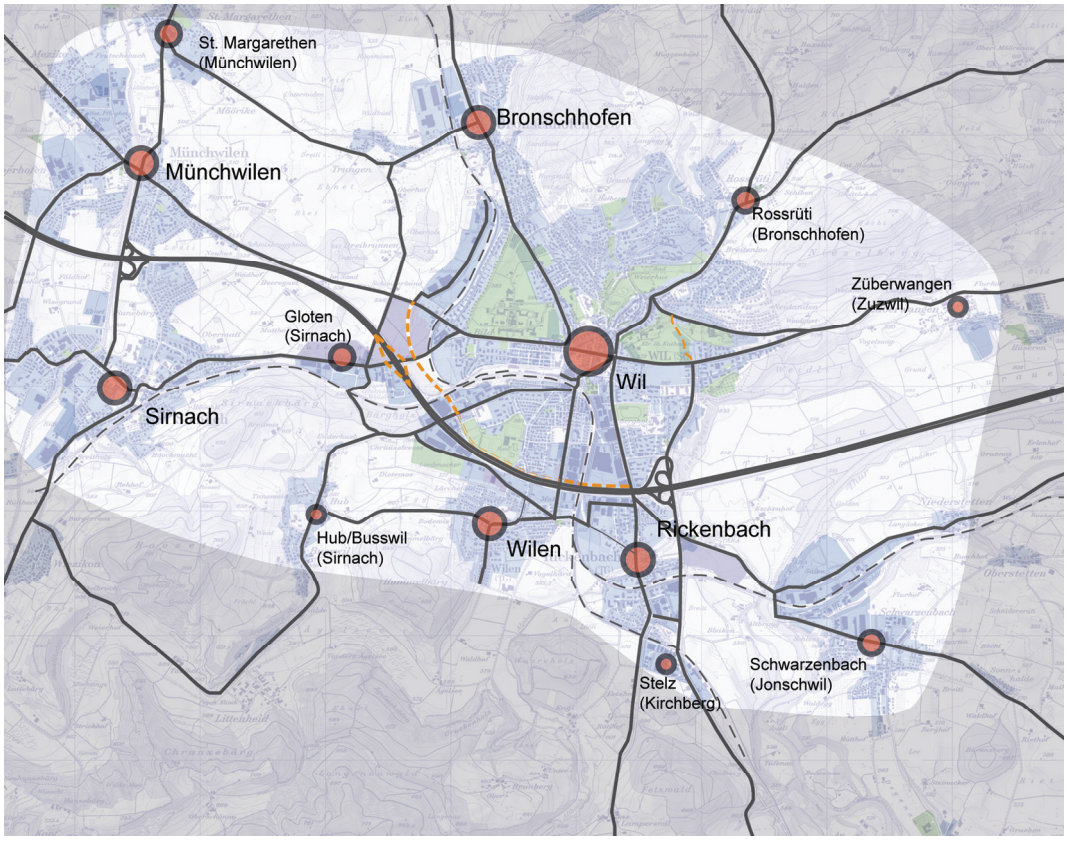


Abbildung 2: polyzentrale Regionalstadt

Der Fokus der Entwicklung liegt dabei auf folgenden Bereichen:

- Verstärkte und verbindliche Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden
- Weiterentwicklung der gemeinsamen Verkehrsinfrastruktur mit dem Ziel der Realisierung des Autobahnanschlusses Wil West
- Koordinierte Standortentwicklung als Wohn- und Wirtschaftsstandort und als polyzentrale Regionalstadt.

2.3.2 Strategische Ebene: qualitative Innenentwicklung

Die Strategie der Innenentwicklung setzt einerseits auf eine Begrenzung der Siedlungsfläche und damit auf einen Schutz der siedlungsnahen Freiräume und andererseits auf die hochwertige Nutzung der Baugebietsreserven und somit auch auf die Verbesserung der Lebensqualität in den innen liegenden, zukünftig intensiver genutzten Stadtquartieren. Zentrales Anliegen ist die Aufwertung und Nachrüstung des öffentlichen Raumes (Strassen, Plätze, Freiräume) und der Erhalt der bestehenden bzw. die Schaffung neuer Grünflächen.

Das rechtskräftige Baugebiet weist heute umfangreiche innen liegende Entwicklungsreserven aus. Dabei handelt es sich entweder um bereits rechtskräftiges Bauland oder um innen liegende, gut mit dem ÖV erschlossene Gebiete, die heute noch nicht als Bauland ausgewiesen sind. Die zukünftige Siedlungsentwicklung soll konsequent auf diese vorhandenen Reserven und Potenziale im Innern des Siedlungsgebiets konzentriert und ausgerichtet werden. Diese Strategie steht in einer engen Verbindung zu dem Ziel, das Verkehrswachstum möglichst stadtverträglich abzuwickeln bzw. einen möglichst hohen ÖV-Anteil zu erreichen. Zudem kann mit der Inanspruchnahme der inneren Reserven das Ziel der Erhaltung und Förderung der Landschafts- und Naherholungsqualität gestützt werden.

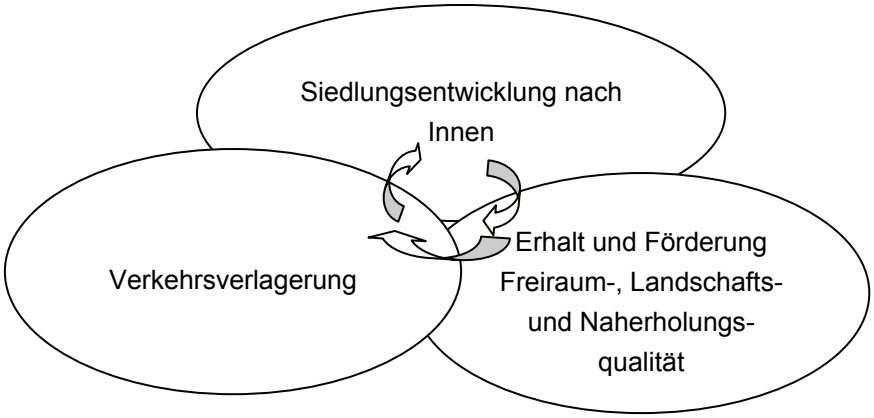
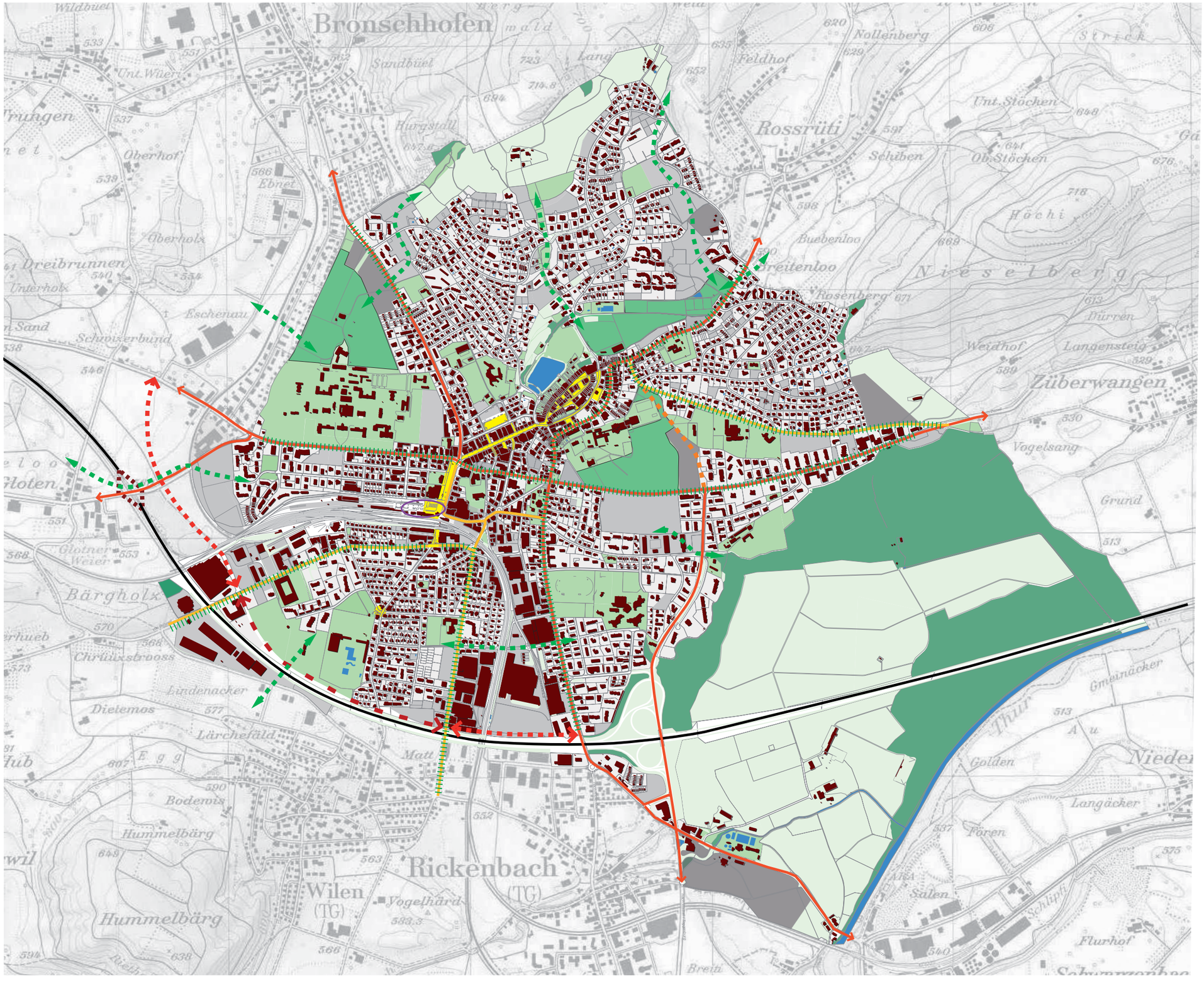


Abbildung 3: Wirkungszusammenhänge der Siedlungsentwicklung nach Innen

Der Fokus der qualitativen Innenentwicklung liegt dabei auf folgenden Bereichen:

- Entwicklung innerstädtischer Baugebiete (unbebaute, rechtskräftige Bauzonen, Nachverdichtungen und Umstrukturierungen, ausgewählte Einzonungen) sowie Aufwertung der Freiräume
- Siedlungsverträglicher Strassenraum (siedlungsverträgliche Integration der Hauptstrassen) sowie Förderung von Fuss- und Radverkehr sowie vom ÖV
- Quartierentwicklung (Quartieraufwertung Wil Süd, Quartierbildung in Entwicklungsgebieten) und Zentrumserweiterung (Bahnhof)

2.4 Konzeptplan Stadtentwicklung



Bestand

- Bestehende Bauten
- Siedlungsgebiet
- Grünanlagen, Öffentliche Einrichtungen
- Wald
- Landwirtschaft, Wiesen
- Gewässer
- Regionaler ÖV-Knoten
- Hauptverkehrsstrassen
- Hauptsammelstrassen

Konzept

- Baufelder, Verdichtungen und Umstrukturierungen (Stand 01/2008)
- Neueinzonungen
- Öffentliche Plätze Verbindungsräume
- Öffentlicher Park
- Grünkorridore, Fusswegverbindungen
- Aufwertung Hauptverkehrsstrassen und Hauptsammelstrassen
- Autobahnanschluss Wil West
- Hauptverkehrsstrassen Neu (RVS, Phase 1)
- Hauptverkehrsstrassen Neu (RVS, Phase 2)
- Hauptsammelstrassen Neu

metron

Stadt Wil

Stadtentwicklungskonzept
Konzept Siedlung / Verkehr / Freiraum

Metron Raumentwicklung AG
Fax 056 460 91 00. Tel 056 460 91 11

Projekt-Nr:	41-2588
Datum:	10.03.2008
Gezeichnet:	PWO
Massstab:	ohne

3 Strategische Schlüsselprojekte

Zur Erreichung der Stadtentwicklungsziele wurden auf den Ebenen Regionalstadt und Innenstadtentwicklung folgende 8 Schlüsselprojekte definiert:

Ebene Regionalstadt

- Überkommunale Zusammenarbeit und koordinierte Standortentwicklung
- Erschliessung Regionalstadt und Entlastung Wil Zentrum

Ebene Innenentwicklung

- Städtebauliche Integration der Hauptstrassen
- Förderung Fuss- und Radverkehr sowie öffentlicher Verkehr
- Quartieraufwertung Wil Süd
- soziale und bauliche Quartierbildung in Entwicklungsgebieten
- Zentrumsentwicklung Bahnhof
- Freiraumentwicklung Eggfeld / Psychiatrische Klinik, Klosterwiese und Obere Weierwiese

3.1 Strategisches Schlüsselprojekt überkommunale Zusammenarbeit

Ziele *(Auszug Zielkatalog 17. Oktober 2007)*

3.1.1	Wil ist das Regionalzentrum der Ostschweiz zwischen St. Gallen, Winterthur, Frauenfeld und dem Toggenburg.
3.1.2	Wil wird als Lebens- und Wirtschaftsraum über die Gemeindegrenzen hinweg verstanden. Wil und die Nachbargemeinden verstehen sich als die Region Wil. Zusammen mit der Stadt Wil fördern die Nachbargemeinden die Entwicklung der Region mit Wil als Zentrum und wichtigster Stadt zwischen Winterthur und St. Gallen.
3.1.3	Gestützt auf ein koordiniertes Stadtentwicklungskonzept der Stadt Wil koordinieren und steuern Wil und die Nachbargemeinden Bronschhofen, Rickenbach, Wilen, Sirnach, Münchwilen, Zuzwil, Jonschwil und Kirchberg zusammen die Regionalstadtentwicklung. Wil bietet hierzu die Einrichtung einer verbindlichen überkommunalen und interkantonalen Plattform an.
3.1.4	Als verbindliches Instrumentarium der überkommunalen und interkantonalen Zusammenarbeit dienen das Agglomerationsprogramm und die dazu gehörenden Vereinbarungen. Das Agglomerationsprogramm wird dazu schrittweise mit weiteren quantitativen und qualitativen Aspekten der Regionalstadtentwicklung ergänzt.
3.1.5	Fusionen mit Nachbargemeinden bilden eine mögliche Option.
3.1.6	Die Parkierung wird regional abgestimmt. Die öffentlichen Parkplätze in Wil sind zu bewirtschaften, und ein Parkleitsystem ist zu prüfen.

Konzeptbeschrieb

Gestützt auf das koordinierte Stadtentwicklungskonzept der Stadt Wil bilden die engeren Nachbargemeinden, die direkt an das Siedlungsgebiet Wil grenzen oder in Zusammenhang mit den gemeinsamen Verkehrsprojekten stehen (Bronschhofen, Rickenbach, Wilen, Sirnach, Münchwilen, Zuzwil, Jonschwil und Kirchberg), zusammen die Regionalstadt Wil.

Der Regionalstadtverbund strebt eine erhöhte Intensität und Verbindlichkeit der Zusammenarbeit an. Als Organisationsform ist eine Kerngruppe der IRPG und/oder ein Anknüpfen an der zukünftigen Trägerschaftsorganisation des Aggloprogramms denkbar.

Der Begriff „Regionalstadt-Konferenz“ ist als Arbeitstitel zu verstehen.

Festlegungen

3.1.7 Die Stadt Wil erarbeitet gemeinsam mit den Nachbargemeinden die Grundsätze einer „Regionalstadt-Konferenz".

3.1.8 An der „Regionalstadt-Konferenz" werden u.a. folgende Stadtentwicklungsanliegen zur Diskussion gestellt:

A Art und Weise einer verbindlicheren Zusammenarbeit der Regionalstadtgemeinden. Festlegung gemeinsamer Interessenbereiche.

B Einigung auf die gemeinsame Fokussierung der Erschliessung der Regionalstadt und der Wirtschaftsstandorte (siehe E) namentlich durch möglichst kurzfristige Realisierung des Anschlusses Wil West inklusive flankierender Massnahmen.

C Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung namentlich beidseits der Autobahn zwischen Anschluss Wil-Ost und geplantem Anschluss Wil-West. Etappenweise Realisierung der Regionalverbindungsstrasse (RVS) zwischen Toggenburger- und Zürcherstrasse (vgl. Kap. 3.2).

D Abstimmung der Siedlungsräume und der Freiraumkorridore.

E Abstimmung der Wirtschaftsstandorte. Konkret sind dies die Gebiete
- Tüfi und Ebnet/Eschenau mit Bronschhofen
- Lenzenbüel/Gloten und Ebnet mit Sirnach
- Binzli/Bad, Bild und Rebacker mit Münchwilen
- Lerchenfeld/Matt mit Wilen
- Breiti und Thurlinden mit Rickenbach
- Salen mit Jonschwil
- Wil:
  - Zeughaus
  - Wilfeld
  - Lenzenbüel
  - Bahnhof Wil

F Planung, Realisierung und Betrieb von Infrastruktur und Angeboten von regionaler Bedeutung.

(Liste nicht abschliessend)

3.2 Strategisches Schlüsselprojekt Erschliessung Regionalstadt und Entlastung Wil Zentrum

Ziele *(Auszug Zielkatalog 17. Oktober 2007)*

3.2.1 Die Planung von Infrastrukturausbauten im Verkehr ist mit der überkommunalen Siedlungsentwicklung abzustimmen.

Eine Ergänzung der Verkehrsinfrastruktur und insbesondere die geplante RVS ist als siedlungsorientierte Stadtstrasse mit den potenziellen Entwicklungsgebieten der Regionalstadt zwischen Bronschhofen, Sirnach, Münchwilen, Wilen, Rickenbach und Wil zu koordinieren, um maximale Synergien zu erreichen und die Stadt als ganzes positiv weiter zu entwickeln. Das Trassee ist zu sichern. Die flankierenden Massnahmen sind aufzuzeigen.

Das Südquartier soll vom Schwerverkehr entlastet werden.

Konzeptbeschrieb

Für die künftige Entwicklung der Regionalstadt Wil sind der Autobahnanschluss Wil-West sowie eine etappierte Regionalverbindungsstrasse (Haupterschliessung Wil Süd) von zentraler Bedeutung. Folgende Ziele werden hiermit verfolgt:

- Verbesserte Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte;
- Entlastung des Zentrums von Wil;
- Verbesserte Erschliessung und Entlastung des Südquartiers.

Da diese Infrastrukturausbauten wesentlichen Einfluss auf die Standortgunst und somit die Siedlungsentwicklung einerseits sowie das Verkehrsgeschehen in der Region andererseits haben, ist eine enge Zusammenarbeit der Stadt Wil mit den Nachbargemeinden Sirnach, Münchwilen, Wilen, Bronschhofen und Rickenbach zwingend erforderlich.

In einem gemeinsamen Planungsprozess soll ein Siedlungs- und Verkehrskonzept erarbeitet werden, in dem die Siedlungspotenziale ausgelotet sowie die Grundsätze und Eckpfeiler der künftigen Siedlungsentwicklung im Bereich beiderseits der Autobahn zwischen dem Anschluss Wil Ost und dem geplanten Anschluss Wil-West festgelegt werden. Darüber hinaus sollen in dem Konzept die Infrastrukturausbauten und deren Etappierung sowie die flankierenden Massnahmen bestimmt werden, mit welchen die angestrebten Ziele erreicht sowie negative Auswirkungen minimiert werden.

Aus Sicht der Stadt Wil bestehen folgende Prioritäten (siehe Abbildung 4):

1. Anschluss des Quartiers Süd an die Toggenburgerstrasse (Ostast RVS) inkl. flankierender Massnahmen an der Glärnisch- und Unteren Bahnhofstrasse;
2. Autobahnanschluss Wil West inkl. flankierender Massnahmen an der Zürcher- und Lerchenfeldstrasse;
3. Anschluss des Quartiers Süd an die Zürcherstrasse (Westast RVS) inklusive flankierender Massnahme an der Hub- und Unteren Bahnhofstrasse;
4. Mittelstück RVS (Glärnisch- bis Hubstrasse).

Eine durchgehende RVS würde vorerst von der Toggenburger- bis zur Zürcherstrasse reichen.

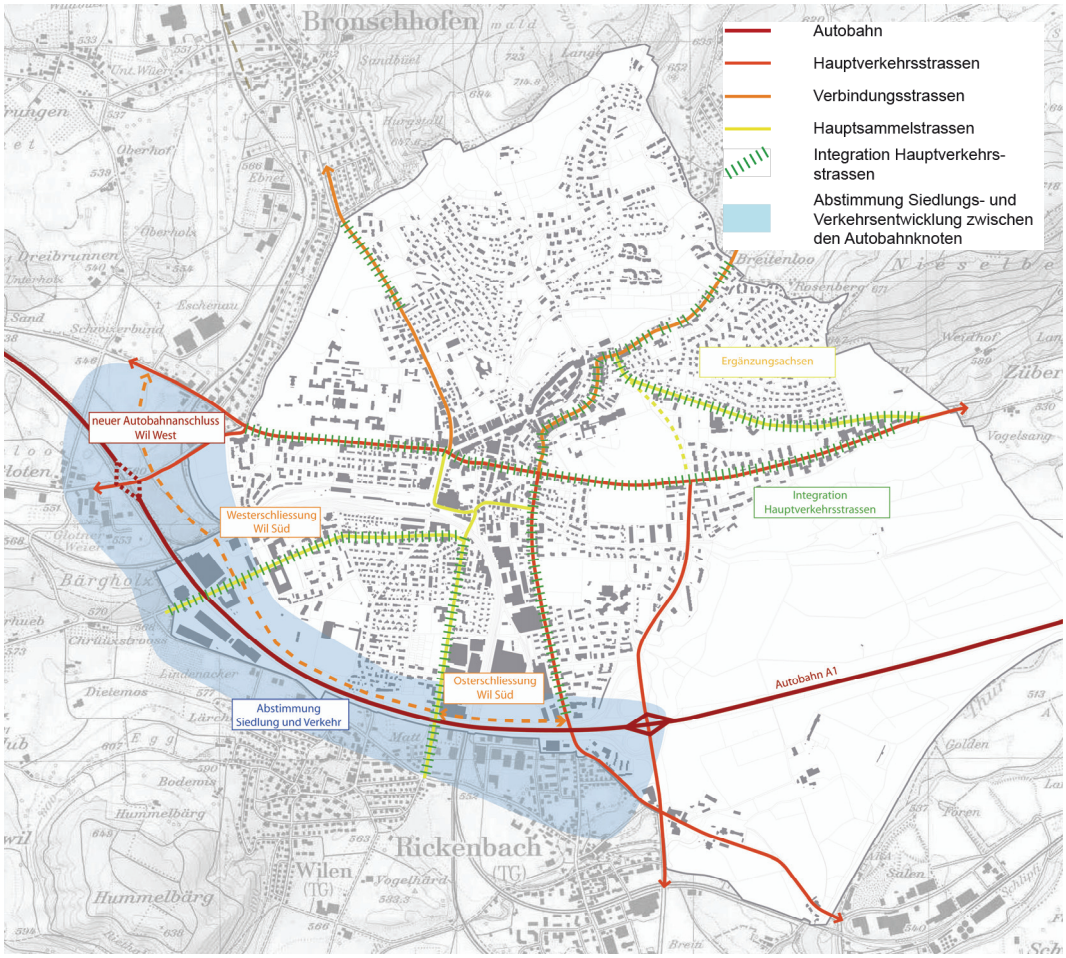


Abbildung 4: Konzept Erschliessung Regionalstadt und Entlastung Zentrum

Die etappierte Regionalverbindungsstrasse *(RVS)* soll als integrierte Hauptverkehrsstrasse ausgestaltet werden, welche Erschliessungsfunktionen für die Gewerbe- bzw. Industriegebiete zwischen Toggenburger- und Glärnischstrasse sowie entlang der Hubstrasse übernimmt.

Durch die Realisierung der etappierten RVS ist eine Entlastung vom Verkehrsaufkommen im Zentrum und im Südquartier zu erwarten. Noch nicht vollumfänglich bekannt ist der Kosten-Nutzeneffekt der verschiedenen Etappen der RVS und deren Kombinationen. Um die Kosten möglichst tief zu halten und gleichzeitig einen hohen Nutzen (Entlastungen) zu erzielen, sind nähere Untersuchungen (Verkehrsmodell und Zweckmässigkeit) notwendig. Diese bilden die Grundlage für nachhaltige Investitionsentscheide.

Mit einem etappierten Vorgehen kann sichergestellt werden, dass diejenigen Etappen realisiert werden, welche den grössten Kosten-Nutzen-Effekt aufweisen. Zudem verspricht ein schrittweises Vorgehen eine raschere Realisierung.

Aufgrund eines Entscheids der Delegiertenversammlung der Interkantonalen Regionalplanungsgruppe Region Wil (IRPG) bei der Genehmigung des Agglomerationsprogramms wird auf die Alternativroute zur RVS via Wilen und Rickenbach (Hub- und Wilenstrasse) nicht weiter eingegangen.

Festlegungen

3.2.2	Die Stadt Wil engagiert sich zusammen mit den Gemeinden Bronschhofen, Münchwilen, Sirnach, Wilen und Rickenbach für den Autobahnanschluss Wil West und eine regional abgestimmte Weiterentwicklung der Erschliessung des Südquartiers (etappierte Regionalverbindungsstrasse).
3.2.3	Als Grundlage erarbeitet die Stadt Wil gemeinsam mit den betroffenen Nachbargemeinden Sirnach, Münchwilen, Wilen, Bronschhofen und Rickenbach ein gemeindeübergreifendes Siedlungs-, Verkehrs- und Freiraumkonzept für den Bereich beiderseits der Autobahn zwischen dem Autobahnanschluss Wil Ost und dem geplanten Anschluss Wil-West.
3.2.4	Neben den Infrastrukturausbauten und deren Etappierung werden in dem Konzept auch die flankierenden Massnahmen bestimmt, mit welchen die angestrebte Entlastungswirkung langfristig sichergestellt sowie allfällige negative Auswirkungen minimiert werden.
3.2.5	Die Stadt Wil sucht nach Möglichkeiten zur Verkehrsentlastung des Zentrums im Osten der Stadt. Die langfristige Option einer Siedlungsstrasse zwischen Fürstenlandstrasse und Gammakreisel soll möglich sein.

3.3 Strategisches Schlüsselprojekt städtebauliche Integration Hauptverkehrsstrassen

Ziele *(Auszug Zielkatalog 17. Oktober 2007)*

3.3.1 Eine Ergänzung der Verkehrsinfrastruktur und insbesondere die geplante RVS ist als siedlungsorientierte Stadtstrasse mit den potenziellen Entwicklungsgebieten der Regionalstadt zwischen Bronschhofen, Sirnach, Münchwilen, Wilen, Rickenbach und Wil zu koordinieren, um maximale Synergien zu erreichen und die Stadt als Ganzes positiv weiter zu entwickeln. Das Trassee ist zu sichern. Die flankierenden Massnahmen sind aufzuzeigen.

3.3.2 Die sternförmige Gliederung des Siedlungsraumes ist zu erhalten. Die Siedlungsachsen entlang der Hauptstrassen (Bronschhofer-, Zürcher-, Hub-, Toggenburger-, St. Galler- und Konstanzerstrasse) werden akzentuiert und ggf. verdichtet.

3.3.3 Die Strassen mit hoher Verkehrsbelastung werden attraktive und sichere Strassenräume für alle VerkehrsteilnehmerInnen (z.B. Zürcher-, Lerchenfeld-, Toggenburger-, St. Galler-, Konstanzer- und Hubstrasse).

3.3.4 Die Verlangsamung und Verstetigung des Verkehrs trägt zur Verbesserung der Luftqualität bei.

3.3.5 Mit dem Grundsatz der Lärmvermeidung (1. Priorität) und Lärmsanierung (2. Priorität) soll die Lärmbelastung weiter gesenkt werden.

An den Hauptverkehrsachsen wird z.B. mit Geschwindigkeitsreduktion eine Verbesserung der Lärmwerte erreicht. Bauliche Lärmschutzmassnahmen wie Lärmschutzwände dürfen die Attraktivität des Strassenraums nicht beeinträchtigen.

Die Lärmemissionen der Autobahn sollen reduziert werden.

Konzeptbeschrieb

Die radialen Zufahrtsachsen bilden das Grundraster der Stadtstruktur in Wil. Sie erfüllen vielfältige städtebauliche und verkehrliche Funktionen, welche sie aufgrund ihrer Gestaltung, sowie des hohen Verkehrsaufkommens nur mehr bedingt wahrnehmen können (hohe Lärm- und Schadstoffbelastung, Trennwirkung, Unfallhäufungspunkte, geringe Attraktivität für Fussgänger und Radfahrer).

Durch betriebliche und gestalterische Massnahmen sollen die Strassenzüge als attraktive und sichere Stadträume aufgewertet werden, damit sie ihre zentrale Funktion als Grundraster der künftigen Stadtentwicklung wahrnehmen können. Die künftige Strassenraumgestaltung und Verkehrsabwicklung werden in einem Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet und festgelegt, wobei der Grundsatz der Koexistenz (das Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden) verfolgt wird. Wichtig ist hierbei, auch die 1. Bautiefe in die Konzeption mit einzubeziehen.

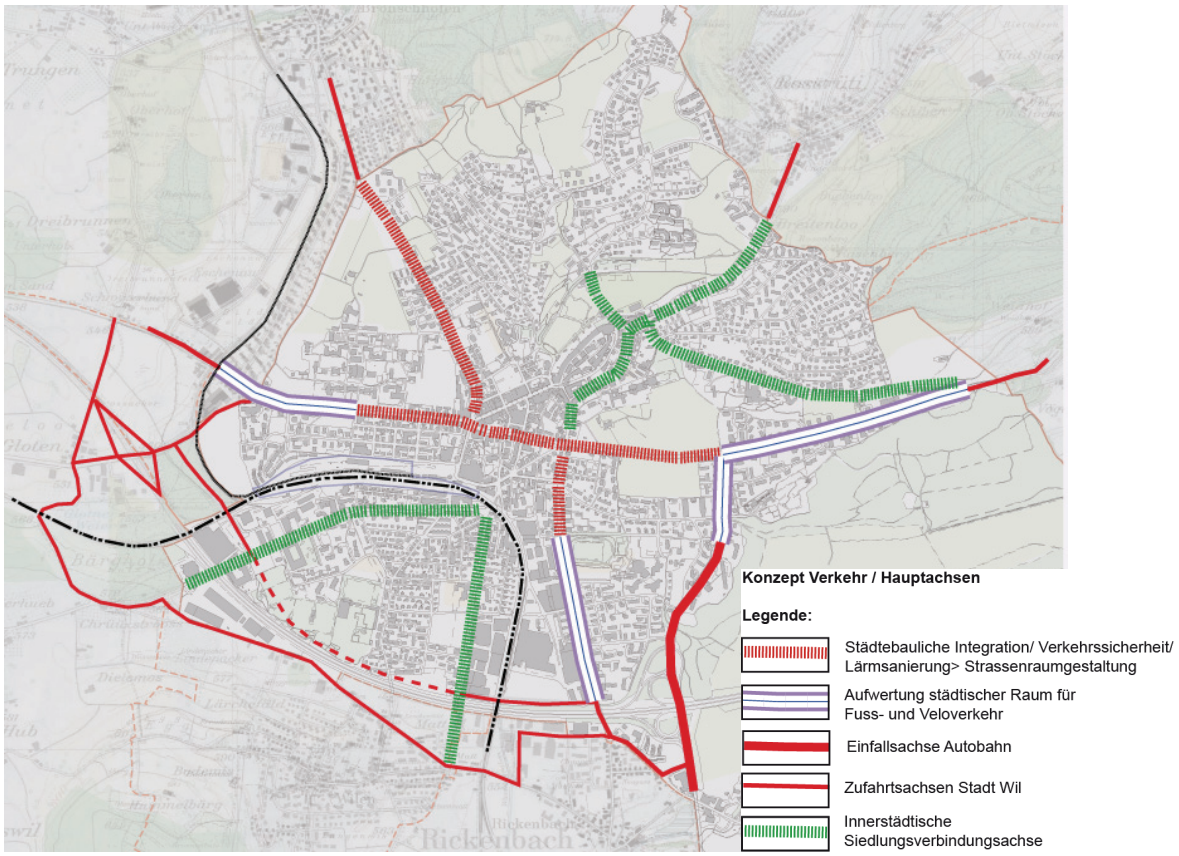


Abbildung 5: städtebauliche Integration der Hauptstrassen

Festlegungen

3.3.6	Für die Hauptverkehrsstrassen sind Betriebs- und Gestaltungskonzepte zu erarbeiten, in denen die städtebaulichen Aspekte sowie die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs, des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Radverkehrs integral betrachtet werden.
3.3.7	Die Unfallschwerpunkte auf den städtischen Hauptstrassen werden saniert.
3.3.8	Eine Verstetigung des Verkehrsaufkommens soll unterstützend mit einem Dosierungsmanagement angegangen werden, um insbesondere die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs zu gewährleisten.
3.3.9	Flankierende Massnahmen, abgestimmt auf die Infrastrukturausbauten, sind zu ergreifen.
3.3.10	Ein Geschwindigkeitsplan beschreibt für die Kantonsstrassen und die kommunalen Siedlungsverbindungsstrassen Höchstgeschwindigkeiten und legt Projektierungsgeschwindigkeiten fest.

3.4 Strategisches Schlüsselprojekt Förderung Fuss- und Radverkehr sowie öffentlicher Verkehr

Ziele *(Auszug Zielkatalog 17. Oktober 2007)*

3.4.1 Die Verkehrsprobleme in der Region und im Zentrum werden grundsätzlich durch eine angebotsorientierte Verkehrsplanung angegangen.

3.4.2 Der Modalsplit (Verkehrsanteile von motorisiertem Individualverkehr (MIV), öffentlichem Verkehr (ÖV), Langsamverkehr (LV)) soll zugunsten des ÖV und LV verändert werden.

Diese Verlagerung der Verkehrsanteile wird durch gezielte Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs sowie durch Verkehrssteuerungsmassnahmen zur Optimierung des Gesamtverkehrssystems erreicht.

Die Siedlungsentwicklung wird auf gut mit dem ÖV erschlossene Lagen konzentriert.

3.4.3 Das attraktive und flächendeckende Angebot im öffentlichen Verkehr wird in Wil und der Region weiter ausgebaut.

3.4.4 Die Strassen mit hoher Verkehrsbelastung werden attraktive und sichere Strassenräume für alle VerkehrsteilnehmerInnen (z.B. Zürcher-, Lerchenfeld-, Toggenburger-, St. Galler-, Konstanzer- und Hubstrasse).

Die Anzahl der Unfälle auf den betroffenen Hauptstrassen und den wichtigen Knoten wird durch geeignete Massnahmen deutlich reduziert. Eine Verstetigung des Verkehrsflusses wird angestrebt.

3.4.5 Das Langsamverkehrskonzept (Fuss- und Radverkehr) wird schrittweise und konsequent umgesetzt.

Dem Ausbau von Quartierverbindungen für den Fuss- und Radverkehr wird hohe Priorität zugemessen, z.B. Südquartier – Lindenhofquartier, Südquartier – Westquartier/Lenzenbüel, Lindenhofquartier – Zentrum, Lindenhof – Neulandenquartier.

Besonderer Wert wird auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit für Kinder und die Schulwegsicherheit gelegt.

3.4.6 Das Busangebot wird durch Taktverdichtungen in Spitzenzeiten und die Prüfung von ergänzenden und neuen Linienführungen optimiert. Durch den Bau von Witterungsschutz an den Haltestellen wird der Komfort gesteigert.

3.4.7 Neue Angebote und Angebotsergänzungen für den Freizeitverkehr, Abendstunden- und Wochenendverkehr wie Nacht-Taxi, kombinierte Mobilität u.a. werden geprüft.

Konzeptbeschrieb

Ein wichtiges Ziel der künftigen Verkehrsplanung in der Stadt Wil ist es, die Mobilitätsbedürfnisse möglichst mit öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Velo sowie zu Fuss zu befriedigen. Die entsprechenden Rahmenbedingungen werden in der Siedlungs- und Verkehrsplanung sukzessive geschaffen und die entsprechenden Massnahmen konsequent umgesetzt.

Wichtige Anliegen der Stadt Wil sind hierbei:

- eine abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung;
- ein attraktives, verdichtetes Angebot im öffentlichen Verkehr;
- ein fahrplangerechter und stabiler Betrieb des öffentlichen Verkehrs ;
- ein dichtes, umwegfreies und sicheres Wegenetz für den Fuss- und Radverkehr, zu dem insbesondere auch die Hauptverkehrsstrassen zählen.

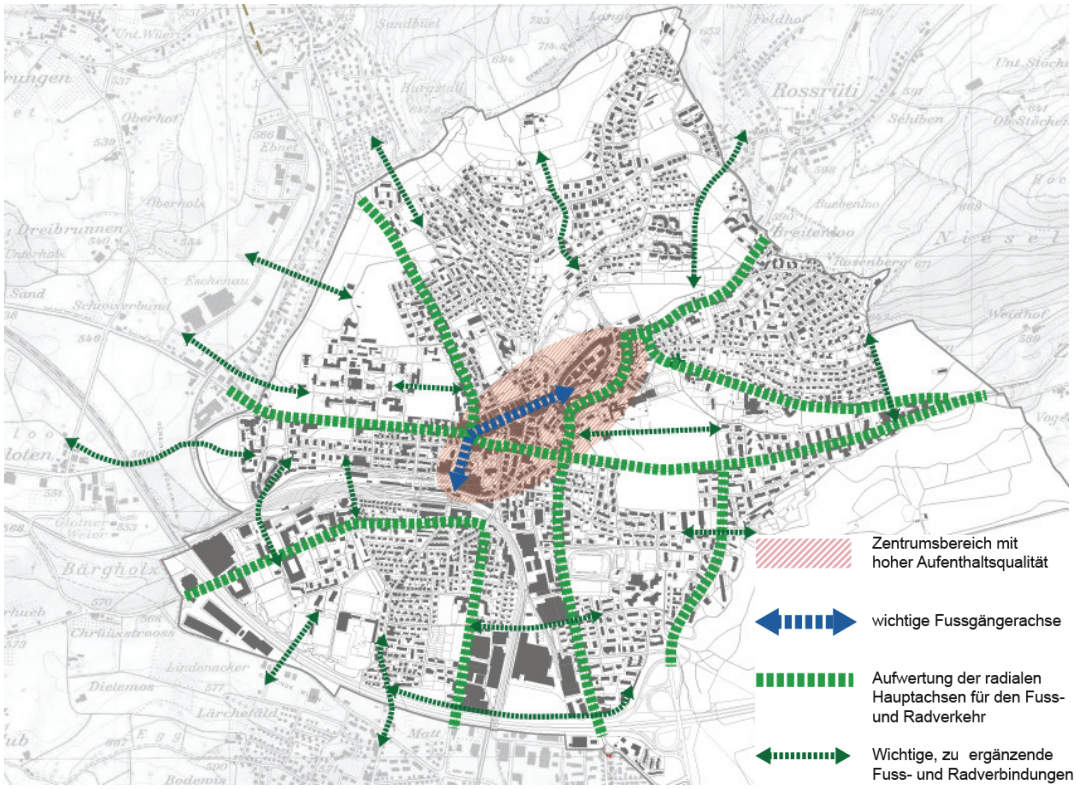


Abbildung 6: Konzept Fuss- und Radverkehr

Festlegungen

3.4.8	Die Siedlungsentwicklung wird an mit dem ÖV gut erschlossenen Lagen konzentriert (vgl. Kap. 3.6 und 4.1).
3.4.9	Das ÖV-Angebot wird angebotsorientiert ausgebaut (vgl. Kap. 3.4).
3.4.10	Den Fussgängern und Radfahrenden wird ein dichtes, umwegfreies und sicheres Wegnetz angeboten. Insbesondere werden die Hauptstrassen für den Fuss- und Radverkehr aufgewertet.

3.5 Strategisches Schlüsselprojekt Quartieraufwertung Wil Süd

Ziele *(Auszug Zielkatalog 17. Oktober 2007)*

3.5.1 Die Quartiere Süd-, Lindenhof-, und Westquartier werden sozialverträglich und nachhaltig aufgewertet mit dem Ziel, die Bevölkerung und die Quartiere besser in die Stadt zu integrieren. Eine soziale Durchmischung im gesamten Stadtgebiet wird angestrebt.

Die sozialen Infrastrukturen (Kindergärten, Schulhäuser, Sportplätze) werden weiter verbessert und vermehrt für Quartiernutzungen zugänglich gemacht. Der öffentliche Raum (Strassen, Plätze, Grünräume) wird gezielt aufgewertet. Dabei werden die Bedürfnisse der Kinder, der Jugendlichen, der Betagten sowie der Behinderten speziell berücksichtigt.

3.5.2 Die Stadt Wil ermöglicht verschiedene Wohnformen und fördert insbesondere städtisches, urbanes Wohnen an zentralen Lagen z.B. im Zentrum, im West- und Südquartier.

3.5.3 Die Stadt Wil fördert die Kultur und stellt genügend Infrastrukturen für verschiedenste Kulturangebote zur Verfügung.

Konzeptbeschrieb

Insbesondere das Süd-, Lindenhof- und das Westquartier sind aufgrund der städtebaulichen Situation und des Immobilienbestandes aus den 1940er bis 1970er Jahren, aber auch aufgrund des unzureichenden Grünraumes benachteiligt. Aufgrund der Bevölkerungszusammensetzung (u.a. ein erhöhter Anteil an Kindern und Jugendlichen, an älteren Menschen und an ausländischer Bevölkerung) besteht ein grosser Bedarf an öffentlichen Infrastrukturen und lokalen Einrichtungen sowie Aufenthaltsbereichen im öffentlichen Raum.

Eine Quartieraufwertung, in Fachkreisen auch „Project Urbain“ genannt, verfolgt das Ziel, benachteiligte Quartiere sozialverträglich und nachhaltig weiter zu entwickeln. Dabei geht es nicht nur um die bauliche Aufwertung, sondern auch darum, die verschiedenen Akteure in den Entwicklungsprozess mit einzubeziehen. Eine Quartieraufwertung stellt eine eigentliche Querschnittsaufgabe dar, wozu eine koordinierende Projektorganisation meistens sinnvoll erscheint.

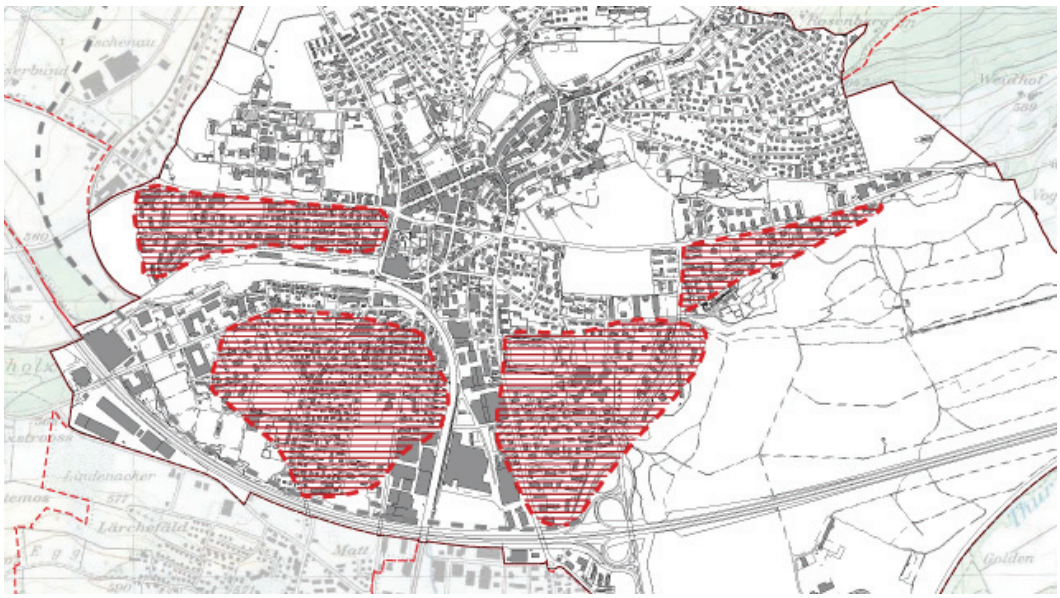


Abbildung 7: Schwerpunktgebiete Quartieraufwertung Wil Süd

Festlegungen

3.5.4	Schaffung von geeigneten Standorten für Quartiereinrichtungen, Treffpunkte und Kultureinrichtungen für alle Bevölkerungsgruppen in Zusammenarbeit mit den Schulhäusern Matt und Lindenhof.
3.5.5	Sanierung und Erneuerung der Immobilienbestände aus den 1940er- bis 1970er-Jahren inklusive Aufwertung des Wohnumfeldes. Zusammenarbeit mit den GrundeigentümerInnen mit dem Ziel einer besseren Bevölkerungsdurchmischung. Ersatzneubauten werden geprüft.
3.5.6	Initiierung eines Programms zur Aufwertung der Quartierstrassen und Freiflächen sowie zur Verbesserung der Quartierverbindungen. Koordination mit den Massnahmen zum Umbau Toggenburgerstrasse, Glärnischstrasse und Hubstrasse.
3.5.7	Berücksichtigung der Quartieranliegen (frei zugängliche Sport- und Grünflächen) bei der Planung des Sportparks Bergholz.
3.5.8	Aufwertung ausgewählter Quartierverbindungen für den Fuss- und den Radverkehr: beide Bahnhofunterführungen, Unterführung Hubstrasse, Unterführung zwischen Buchen- und Lindengutstrasse, Unterführung in den Galgenrain. Neue Verbindungen sind zu schaffen zwischen Lenzenbüel und dem Südquartier sowie vom Südquartier über die Autobahn.
3.5.9	Koordination der Siedlungsentwicklung mit Massnahmen im öffentlichen Raum (vgl. Kap. 9) und Massnahmen zur Verbesserung des ÖV (vgl. Kap. 7).

3.6 Strategisches Schlüsselprojekt soziale und bauliche Quartierbildung in Entwicklungsgebieten

Ziele *(Auszug Zielkatalog 17. Oktober 2007)*

3.6.1 Eine soziale Durchmischung im gesamten Stadtgebiet wird angestrebt.

3.6.2 Die Stadt Wil ermöglicht verschiedene Wohnformen und fördert insbesondere städtisches, urbanes Wohnen an zentralen Lagen z.B. im Zentrum, im West- und Südquartier.

3.6.3 Neue Wohnangebote sowie Verdichtungspotenziale im Bestand werden bezüglich räumlicher Anordnung und Zielgruppen überkommunal abgestimmt und optimal auf den öffentlichen Verkehr ausgerichtet.

Konzeptbeschrieb

Obwohl der Siedlungsraum von Wil teilweise bereits an die Gemeindegrenzen heranreicht, verfügt Wil noch über eigene Entwicklungsgebiete. Diese sind entweder noch unbebaut oder können verdichtet werden. Es handelt sich hierbei unter anderem um das Eggfeld, die Klosterwiese, das Lenzenbüel und das Gebiet östlich der psychiatrischen Klinik.

Das Stadtentwicklungskonzept soll die Voraussetzungen dafür schaffen, dass sich diese Quartiere zu attraktiven Stadtgebieten entwickeln. Dabei soll Wohnen eine wichtige Funktion übernehmen. Eine durchmischte Bevölkerungsstruktur wird angestrebt.

Die Entwicklungsgebiete, d.h. grössere freie Areale und z.T. noch nicht eingezonte Gebiete, spielen eine zentrale Rolle, um das angestrebte Ziel einer Bevölkerungsdurchmischung zu erreichen. Bei der Entwicklung der Areale z.B. im Bereich Hofberg/Städeli, Klosterwiese, Zeughausareal, Neu-Altwil, Eggfeld Nord, Psychiatrie Ost sowie Lenzenbüel setzt sich die Stadt Wil zusammen mit den Grundeigentümern/Entwicklern für eine dem jeweiligen Quartierumfeld angepasste Durchmischung ein (Steuerung über Wohnungsgrössen, Wohnungsstandards, angestrebte Mietpreise).

Im nördlichen Teil der Stadt wird dabei eher auf preisgünstigen Wohnraum geachtet, während im Süden eher Angebote für den Mittelstand und die „neuen Urbaniten“ (Wiederentdeckung des innerstädtischen Wohnens) unterstützt werden. Letzteres ist auch bei den anstehenden Sanierungen der Bauten der Nachkriegszeit zu berücksichtigen.

Die Stadt Wil unterstützt die Bereitstellung von vergünstigtem Wohnraum in allen Stadtteilen. Sie nimmt dazu Einfluss auf die Wohnbautätigkeit durch eine aktive Bodenpolitik, Wohnbaugenossenschaften, projektspezifische Massnahmen sowie durch entsprechende Vorgaben bei Projekt- und Arealentwicklungen privater Trägerschaften.

Die Siedlungsentwicklung wird aktiv mit der Entwicklung des öffentlichen Raumes und des öffentlichen Verkehrs abgestimmt. Die Freiraumentwicklung soll parallel zur Siedlungsentwicklung erfolgen (vgl 3.8). Neue soziale Quartiereinrichtungen sollen in Abstimmung mit den Schulen realisiert werden.

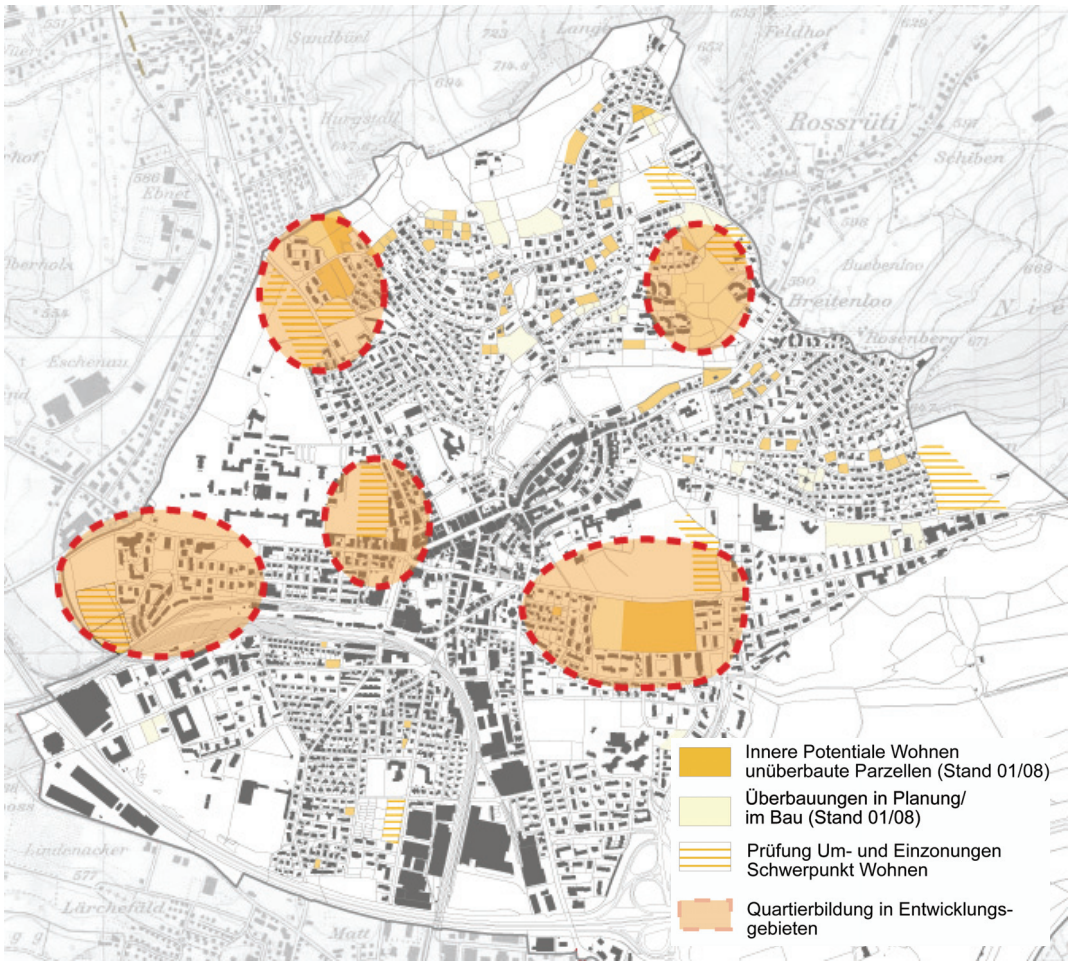


Abbildung 8: Schwerpunkte Quartierbildung und Entwicklungsgebiete

Festlegungen

3.6.4	Grössere Arealentwicklungen und Umstrukturierungen sollen mittels geeigneter Verfahren in die Quartierstruktur integriert werden (Eggfeld Nord, Klosterwiese, Lenzenbüel und Gebiet östlich der psychiatrischen Klinik).
3.6.5	Bei grösseren Neubauvorhaben und Arealentwicklungen achtet die Stadt Wil auf eine Bevölkerungsdurchmischung.
3.6.6	Koordination der Siedlungsentwicklung mit Massnahmen im öffentlichen Raum (vgl. Kap. 9) und Massnahmen zur Verbesserung des ÖV (vgl. Kap. 7).
3.6.7	Schaffung von geeigneten Standorten für Quartiereinrichtungen, Treffpunkte und Kultureinrichtungen für alle Bevölkerungsgruppen in Zusammenarbeit mit den Schulen.

3.7 Strategisches Schlüsselprojekt Zentrumsentwicklung Bahnhof

Ziele *(Auszug Zielkatalog 17. Oktober 2007)*

3.7.1 Das Zentrum der Stadt erweitert sich von der Oberen und Unteren Bahnhofstrasse bis südlich des Bahnhofs. Beidseits des Bahnhofs sowie in der Kernzone zwischen Altstadt und Bahnhof werden bauliche Verdichtungen mit hoher Qualität angestrebt. Die Verbindungen über den Bahnhof und den Gleiskorridor werden verbessert und attraktiv ausgestaltet.

3.7.2 Neben den bestehenden zentralen Standorten werden weitere zentrumsnahe Dienstleistungsstandorte von hoher Qualität entwickelt.

3.7.3 Die Gewerbe- und Industriestandorte an der Churfirstenstrasse und an der Hubstrasse dienen als Standorte für unterschiedliche Betriebe, welche mit der innerörtlichen Lage verträglich sind.

3.7.4 Der Anteil der Arbeitsplätze gegenüber der Bevölkerungszahl soll weiterhin bei 50 bis 60% liegen. Ausgehend von den heute rund 10'500 Beschäftigten wird ein Wachstum auf 11'500 Beschäftigte bis 2030 angestrebt.

Dabei werden insbesondere Branchen wie z.B. Dienstleistungen für Unternehmen, Gesundheits- und Sozialwesen, Unterricht und Forschung, Handel und Reparatur aktiv gefördert.

Konzeptbeschrieb

Eine Erweiterung und Verdichtung des Zentrumsgebietes am Bahnhof und bis in die südlich anschliessenden Quartiere ist aufgrund der guten ÖV-Erschliessung eine sinnvolle Ausdehnung des Zentrumsgebietes. Um Bahnhöfe und ÖV-Knoten lassen sich hoch verdichtete und urbane Dienstleistungszentren erstellen, die die umliegenden Strassen nur wenig zusätzlich belasten. Zudem wird das südlich der Bahn gelegene Gebiet aufgewertet und besser mit den anderen Stadtquartieren verbunden.

Die Zentrumserweiterung betrifft das Gebiet rund um den Bahnhof und entlang den Gleisen, d.h. zwischen West-/Untere Bahnhofstrasse und Säntis-/Hubstrasse sowie zwischen der Titlis- und der Toggenburgerstrasse.

Mit einer Zentrumserweiterung soll neuer bzw. zusätzlicher Raum für den wachsenden Sektor der Dienstleistungen (Büro, publikumsorientierte Dienstleistungen …) aber auch für urbanes Wohnen geschaffen werden. Der Dienstleistungssektor, welcher massgeblich zum Arbeitsplatzwachstum der letzten Jahre beigetragen hat (2001 waren rund drei Viertel aller Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor) verlangt nach zentrumsnahen Lagen, weshalb bereits heute eine räumliche Konzentration rund um das Stadtzentrum vorhanden ist.

Mit der Zentrumserweiterung soll auch die Aufenthaltsqualität und Sicherheit im Bahnhofsbereich verbessert werden.

Abbildung 9:
Ausschnitt Konzept Siedlung mit potenziellen Verdichtungsbereichen im Bereich Bahnhof (schraffiert)

Festlegungen

3.7.5	Die Stadt prüft im Rahmen eines Masterplanverfahrens unter Einbezug der Grundeigentümer die Entwicklungsmöglichkeiten des Zentrums Bahnhof.
3.7.6	Den Nutzungsschwerpunkt stellen hoch verdichtete Dienstleistungsbetriebe dar. Auf eine Durchmischung mit Wohnen ist zu achten.

3.8 Strategisches Schlüsselprojekt Freiraumentwicklung Eggfeld/Psychiatrische Klinik, Klosterwiese und Obere Weierwiese

Ziele *(Auszug Zielkatalog 17. Oktober 2007)*

3.8.1 Die für Erholung und Freizeit wichtigen innerstädtischen Grünflächen sollen gesichert und nutzergerecht gestaltet werden.

Heute landwirtschaftlich genutzte Flächen im Stadtgebiet werden grossflächig als öffentliche Parkanlagen vorgesehen.

3.8.2 Die Stadt bietet vielfältige Naturerlebnisse an.

Erlebnisse mit dem Element Wasser werden z.B. durch Prüfen von Bachöffnungen am Hofberg und in der Thurau gefördert.

Die öffentlichen Grünflächen werden vermehrt nach ökologischen Kriterien unterhalten.

Konzeptbeschrieb

Die beiden grossen landwirtschaftlich genutzten Grünräume der Stadt (Eggfeld und Klosterwiese) sollen als Grünräume weitgehend erhalten und gesichert werden. Damit stehen der Stadt Wil langfristig drei grosse innerstädtische Freiräume (Eggfeld, Klosterwiese und Weierwiese) sowie zusätzlich der Sportpark Bergholz als Sport- und Freizeitanlage zur Verfügung.

Grundsätzlich sollen Eggfeld, Klosterwiese und Obere Weierwiese besser für die Allgemeinheit nutzbar gemacht werden. Im Rahmen der Innenentwicklung wird für das Eggfeld und die Klosterwiese geprüft, ob sich langfristig in Teilbereichen auch Flächen für den Wohnungsbau eignen. Die Freiraum- und Siedlungsentwicklung ist dabei immer zusammen zu betrachten.

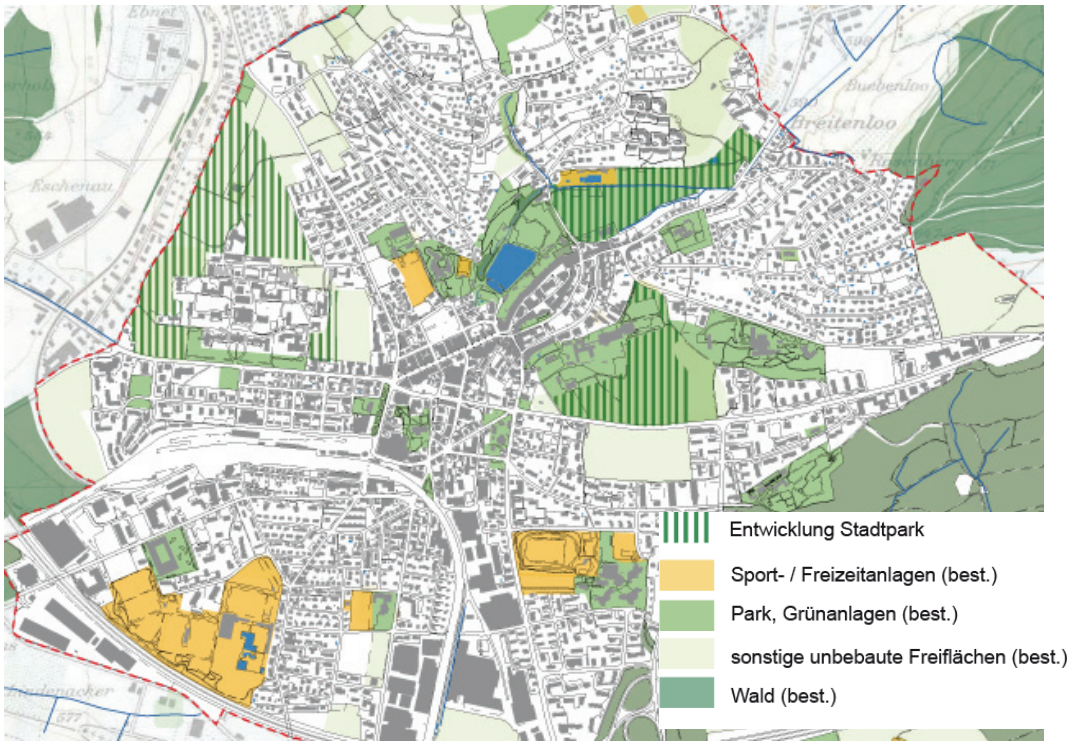


Abbildung 10: Potentiale Stadtpärke

Eggfeld/Psychiatrische Klinik

Der Grünraum nördlich der Psychiatrischen Klinik (Eggfeld) wurde bisher mehrheitlich landwirtschaftlich genutzt und ist für Erholungssuchende als offener, von Siedlungsgebieten eingefasster Freiraum erlebbar. Der Kanton als Grundeigentümer und die Klinik prüfen in Zusammenarbeit mit der Stadt eine teilweise Freigabe des Areals für neue Nutzungen und die Aufwertung des Freiraums als Parklandschaft. Seitens des Stadtentwicklungskonzeptes wird die Aufwertung des Freiraums mit zusätzlichen Angeboten für Freizeit und Erholung unterstützt. Für die bauliche Entwicklung stehen die Arealbereiche an der Bronschhoferstrasse im Vordergrund.

Festlegungen Eggfeld/Psychiatrische Klinik

3.8.3 Für das Areal der Psychiatrischen Klinik und den heute landwirtschaftlich genutzten Freiraum Eggfeld/Psychiatrische Klinik wird in Zusammenarbeit mit dem Kanton und der Klinik ein Nutzungs- und Freiraumkonzept erstellt. Der Kernbereich des Areals soll als aufgewertete Grünfläche erhalten werden. Entlang der Bronschhoferstrasse werden innerstädtische Siedlungserweiterungen geprüft.

Klosterwiese

Die Klosterwiese wird durch das Kloster bis auf weiteres landwirtschaftlich genutzt und soll weitgehend als Freiraum dauerhaft erhalten werden. Im Stadtentwicklungskonzept wird der Freiraum langfristig als aufgewerteter innerstädtischer Freiraum mit zunehmendem Parkcharakter vorgesehen (extensive, ruhige Erholungsnutzungen wie Spazieren,

Ausruhen, Natur- und Kulturerlebnis). Dieser angestrebte Wandel der Nutzung in Richtung Naherholung und Freizeit ist mit der Landwirtschaftsnutzung abzustimmen.

Festlegungen Klosterwiese

3.8.4 Der Freiraum Klosterwiese wird grössten Teils dauerhaft als Grünfläche erhalten.

Obere Weierwiese

Die Obere Weierwiese stellt als Naherholungsraum einen wichtigen Grünraumkorridor von der Stadtgrenze bis ins Stadtzentrum dar. Aufgrund seiner Grösse und Lage soll er als Stadtpark aufgewertet werden, damit er besser von der Allgemeinheit genutzt werden kann. Dazu sollen Konzepte zur Nutzung und Gestaltung der Oberen Weierwiese ausgearbeitet werden.

Festlegungen Obere Weierwiese

3.8.5 Für den Naherholungsraum Stadtweiher und das Gebiet Weierwiesen/Breitenloo (Hofbergdamm bis zur Stadtgrenze Rossrüti) soll ein Nutzungs- und Gestaltungskonzept erarbeitet werden.

4 Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung

-> Zentrumserweiterung Bahnhof siehe strategisches Schlüsselprojekt 3.6
-> Eggfeld/Psychiatrische Klinik und Klosterwiese siehe strategisches Schlüsselprojekt 3.8

4.1 Ein- und Umzonungen für ein moderates Bevölkerungswachstum

Gemäss den Zielsetzungen verfolgt die Stadt Wil ein moderates Bevölkerungswachstum, bei dem der (städte-)baulichen Qualität eine grosse Beachtung geschenkt werden soll. Ausgehend von den heute rund 17'500 EinwohnerInnen wird ein Bevölkerungsanstieg auf rund 21'000 EinwohnerInnen bis zum Jahr 2030 angenommen, was einem durchschnittlichen Wachstum von 0.8% pro Jahr entspricht. Dies entspricht einem mittleren Szenario gemäss Agglomerationsprogramm.[1]

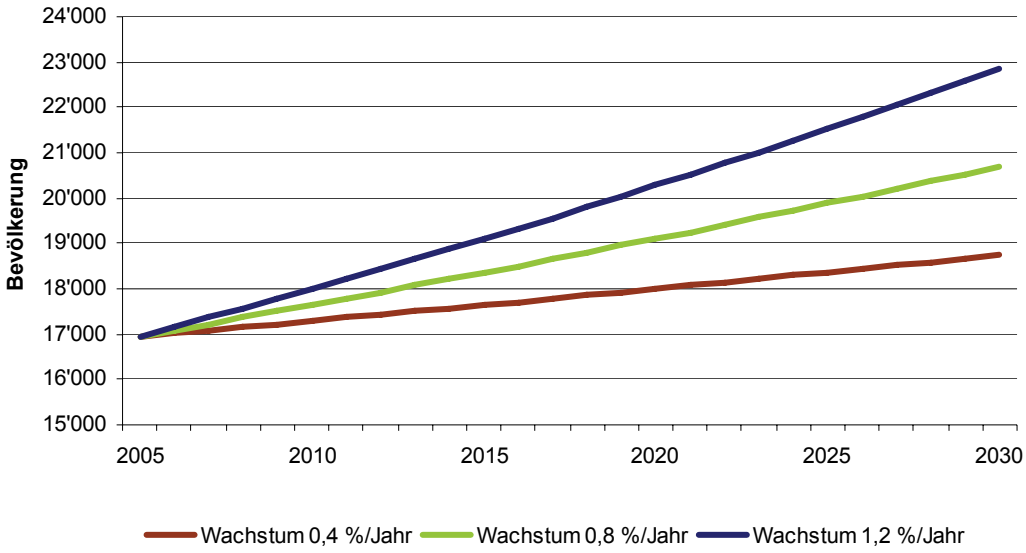


Abbildung: Bevölkerungswachstum in drei Szenarien für die Stadt Wil im Zeitraum 2005 – 2030 in absoluten Zahlen

Begründen lässt sich dies aufgrund der historischen Entwicklung. Der Bevölkerungszuwachs der Stadt Wil verlief ähnlich wie bei anderen Städten in Phasen von unterschiedlicher Intensität. Nach einer Phase (1980 - 2000) mit geringem Wachstum begann seit dem neuen Jahrtausend wieder eine mit einem stärkeren Wachstum.

Das Wachstum soll durch Inanspruchnahme der inneren Baureserven, durch bauliche Verdichtungen und ausgewählte Ein- und Umzonungen aufgenommen werden.

Die mehrfach vorgebrachte Variante Nullwachstum ist eine unrealistische Option für die Stadt Wil. Bei anhaltendem Zuzug und Nachfrage nach Wohnraum in der Stadt würde dies zu starken Bodenpreissteigerungen und Mieterhöhungen in der Stadt und zu Zersiedelung des Umlandes führen.

[1] Vgl. Analysebericht vom 22.02.2007, S. 19 - 22.

Bei der inneren Entwicklung sollen verschiedene Wohnformen, insbesondere urbanes Wohnen in zentralen Lagen, gefördert werden.

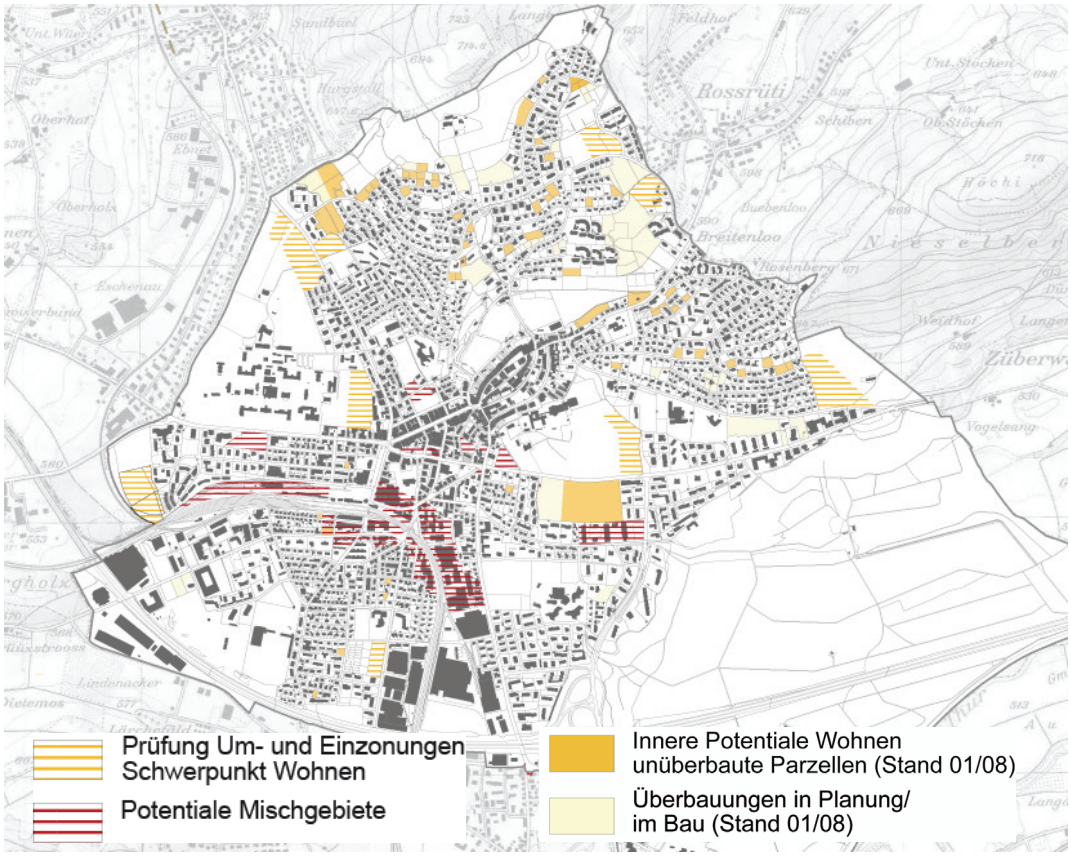


Abbildung 11: Innere Potentiale / Neuein- und Umzonungen

Festlegungen

4.1.1	Das Zeughausareal wird zur Mischzone mit ungefähr gleichen Anteilen an Wohnen, öffentlichen Einrichtungen und gewerblichen Nutzungen.
4.1.2	Ausgewählte Bereiche der unbebauten öffentlichen Zonen und Gewerbezonen (Lenzenbüel) werden in Wohn- und Mischzonen umgezont.
4.1.3	Die Stadt prüft eine Einzonung von Teilen des Weidgut.

4.2 Altstadt

Konzeptbeschrieb

Die Altstadt bildet das historische Zentrum der Stadt Wil. Die auf dem Hügel gelegene Altstadt wirkt trotz ihrer zentralen Lage abseits und abgeschlossen. Verschiedene publikumsorientierte Geschäfte beklagen Umsatzprobleme. Ein Grossteil der Altstadt ist Fussgängerzone. Der äussere Altstadtring (Tonhallestrasse) ist aufgrund der Verkehrsbelas-

tung wenig attraktiv. Um die Anbindung der Altstadt an den Stadtkörper zu verbessern werden die Fussgängerzonen der Altstadt und der Oberen Bahnhofstrasse besser miteinander verbunden.

Einer Belebung der Altstadt als Kern und Aushängeschild der Stadt Wil kommt eine grosse Bedeutung zu. Dabei soll die Altstadt ein Ort der Begegnung und ein gemischtes Quartier bleiben, in dem Wohnen, Arbeiten, Einkauf und Gastronomie neben- und miteinander möglich sind. Zur Sicherstellung und Förderung der Nutzungsvielfalt wird die Festlegung eines verbindlichen Nutzungsmixes für Immobilien geprüft.

Festlegungen

4.2.1	Die Entwicklungsmöglichkeiten der Altstadt sind im Rahmen der Überprüfung des heutigen Altstadt-Leitbildes zu erarbeiten.
4.2.2	Die Abstimmung zwischen attraktivem Wohnstandort (zeitgemässe Wohnnutzung) und denkmalpflegerischen Anliegen ist zentral.
4.2.3	Die Festlegung von verbindlichen Nutzungsanteilen wird geprüft, z.B. bei Erdgeschossnutzungen.
4.2.4	Die Fussgängerzonen der Altstadt und der Oberen Bahnhofstrasse werden funktional und räumlich besser miteinander verbunden.

4.3 Architektonische und städtebauliche Qualitätssicherung

Die Stadt ist mehr als die Summe ihrer einzelnen Bauten. Trotzdem oder gerade deshalb soll bei einzelnen Bauten oder Arealentwicklungen auf die architektonisch-städtebauliche Qualität grossen Wert gelegt werden. Einerseits verpflichtet sich die Stadt Wil als Bauherrin darauf zu achten und anderseits unterstützt sie Private aktiv in diesem Sinne. Dazu werden verschiedene Rahmenbedingungen und Anreize geschaffen.

Festlegungen

4.3.1 Als Bauherrin führt die Stadt Wil Konkurrenzverfahren durch und unterstützt aktiv Private bei der Durchführung von Wettbewerben (vgl. Kap. 3.2, 3.4, 3.6).

4.3.2 Die Stadt Wil geht aktiv auf Bauträger/Investoren zu und bietet in kooperativer Art eine kompetente Beratung in Sachen Planung und Bau an. Sie initiiert und unterstützt Arealentwicklungen durch kooperative Planungsverfahren. Dazu können Masterpläne und partizipative Verfahren gehören.

5 Kultur

5.1 Kultureinrichtungen und -konzept

Konzeptbeschrieb

Kultur wurde insbesondere von den Forumsteilnehmenden als wichtiges Stadtentwicklungsthema eingebracht. Dabei geht es um die Bereitstellung der entsprechenden Infrastrukturen (Gebäude), aber auch um die Förderung der Kulturschaffenden, der kulturellen Aktivitäten.

Festlegungen zur Kulturförderung fliessen bei verschiedenen strategischen Schlüsselprojekten und Einzelthemen ein, insbesondere bei der Quartierentwicklung Wil Süd (vgl. Kap. 3.5), aber auch beim Thema Quartierbildung und Entwicklungsgebiete (vgl. Kap. 3.6).

Festlegungen

5.1.1 Neben dem Erhalt der bestehenden Kulturstätten Stadtsaal, Tonhalle, Kunsthalle, Stadtmuseum, Chällertheater, Hof, Stadtbibliothek und Remise wird die SBB Lok-Remise als Standort für kulturelle Aktivitäten geprüft.

5.1.2 Die Stadt Wil fördert das kulturelle Schaffen von Einzelpersonen sowie von Vereinen und unterstützt wechselnde kulturelle Veranstaltungen und Ausstellungen (vgl. Kap. 5.1).

5.1.3 Die Stadt Wil stellt im Rahmen der Quartierentwicklung Räumlichkeiten und Treffpunkte für Jugend- und Kinderkultur zur Verfügung (vgl. Kap. 5.1).

5.1.4 Die Stadt Wil erarbeitet ein Kulturkonzept.

6 Wirtschaftliche Entwicklung und Arbeitsplatzgebiete

-> Zentrale Standorte für Dienstleistungsbetriebe siehe strategisches Schlüsselprojekt 3.6

6.1 Konzentration und regionale Abstimmung von Industrie und Gewerbe

Konzeptbeschrieb

Industrielle und gewerbliche Produktionsbetriebe sind meist flächenintensiv. Sie konzentrieren sich am südlichen und westlichen Rand der Stadt Wil. Die Flächeninanspruchnahme und mögliche Emissionen der industriellen Produktion können zu Konflikten mit anderen Nutzungen führen. Eine Interessensabwägung und eine vorausschauende Planung ist deshalb umso wichtiger.

Der Bestand an Industrie- und Gewerbebetrieben ist zu pflegen, und neue Betriebe sind gemeinsam in der Region anzusiedeln. Auf dem Stadtgebiet von Wil erfolgt eine Konzentration von Industrie und Gewerbe an Lagen mit guter Anbindung an die Autobahn im Süden und Westen sowie durch die Ausscheidung einer Baulandreserve vis-à-vis der Kläranlage (ARA Freudenau).

Weitere Arbeitsplatzgebiete insbesondere für Industrie und Gewerbe sollen in der Region zusammen mit den Nachbargemeinden aktiv entwickelt werden (vgl. Kap. 3.1).

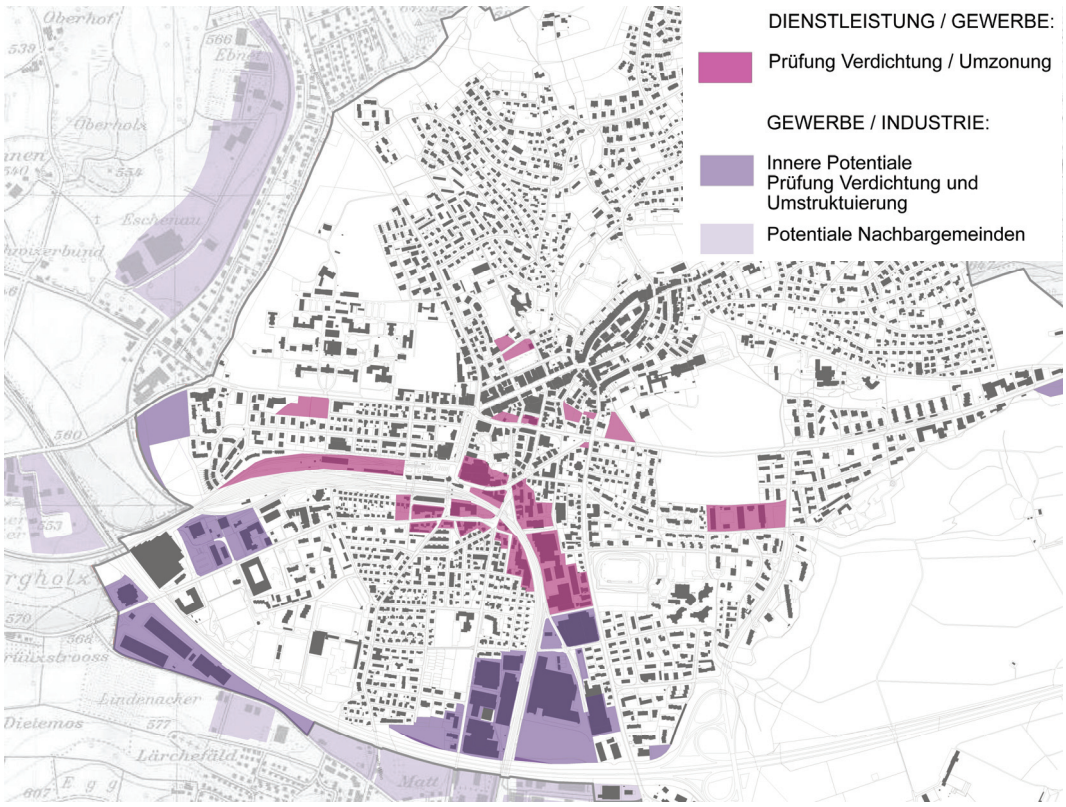


Abbildung 12: Verdichtung und Reserven Gewerbe- und Industriegebiete Wil in Zusammenschau mit Potentialen der Nachbargemeinden

Festlegungen

6.1.1 Für die Entwicklung im Gewerbe- und Industriesektor werden die innerstädtischen Areale im Süden Wils weiter verdichtet.

6.1.2 Im Rahmen der regionalen Kooperation sind Auslagerungen von flächen- und verkehrsintensiven Nutzungen an den geplanten Autobahnanschluss Wil-West zu prüfen (vgl. Kap. 3.1).

6.1.3 Das Areal Thurlinden südlich der ARA wird als Reservefläche für Industrie- und Gewerbeland bestimmt.

6.1.4 Weitere Arbeitsplatzgebiete werden in der Region zusammen mit den Nachbargemeinden geprüft. Konkret sind dies die Gebiete
- Tüfi und Ebnet/Eschenau mit Bronschhofen
- Lenzenbüel/Gloten und Ebnet mit Sirnach
- Binzli/Bad, Bild und Rebacker mit Münchwilen
- Lerchenfeld/Matt mit Wilen
- Breiti und Thurlinden mit Rickenbach
- Salen mit Jonschwil
- Wil:
  - Zentrum
  - Zeughaus
  - Wilfeld
  - Lenzenbüel
  - Bahnhof Wil

(Liste nicht abschliessend, vgl. Kap. 3.1)

6.2 Zentrumsentwicklung Obere Bahnhofstrasse

Neben dem Schwerpunkt Bahnhofsgebiet (vgl. 3.6) sollen die Bereiche beiderseits der Oberen Bahnhofstrasse weiter verdichtet werden. Es wird vorgeschlagen, den Bleicheplatz auf seine historische Grösse zu reduzieren und im nördlichen Teil zu bebauen. Die Parkplätze sollen unter die Erde verlegt werden. Der Bleicheplatz kann so als Stadtplatz neu gestaltet werden. Zum anderen können die noch unbebauten Grundstücke zwischen der Oberen Bahnhofstrasse und Lerchenfeldstrasse für Zentrumsnutzungen mit Wohnen bebaut werden. Im weiteren Verfahren wird die Kernzonenbestimmung hinsichtlich der Ausnutzung überprüft.

Festlegungen

6.2.1 Die Kernzone Obere Bahnhofstrasse wird um den Bleicheplatz erweitert. Die angrenzenden Blöcke, im Norden bis zur Haldenstrasse und im Westen bis zur Bronschhoferstrasse, werden weiter verdichtet.

6.2.2 Die Baufelder zwischen Oberer Bahnhofstrasse und Lerchenfeldstrasse werden weiter verdichtet.

7 Mobilität

7.1 Angebotsorientierte Verkehrsplanung

Konzeptbeschrieb

Die Stadt Wil verfolgt eine angebotsorientierte Verkehrsplanung, welche die Verkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung der bestehenden Belastungsgrenzen des städtischen Umfeldes weiterentwickelt. Wichtige Grundsätze der angebotsorientierten Verkehrsplanung sind:

- Konzentration der Siedlungsentwicklung auf gut mit dem ÖV erschlossene Lagen
- Verkehr verlagern (Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Radverkehrs)
- Verkehr siedlungsverträglich abwickeln (Verlangsamung und Verstetigung des Verkehrsflusses)

Festlegungen

7.1.1 Mit einer angebotsorientierten Verkehrsplanung wird die Verkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung der vorhandenen Anlagen und der Belastbarkeitsgrenze von Verkehr, Umgebung und Umwelt weiter entwickelt.

7.2 Mobilitätszentrale

Konzeptbeschrieb

Neben „harten“ Massnahmen im Bereich Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur gewinnen zunehmend Strategien an Bedeutung, welche durch kooperative und bewusstseinbildende Ansätze positiv auf die Verkehrsmittelwahl Einfluss nehmen. In vielen Städten (z.B. Baden) übernehmen Mobilitätszentralen wichtige Funktionen als Informations- und Beratungsstellen für Verkehrsteilnehmer, Investoren, Unternehmen etc., um ein umweltschonendes Verkehrsverhalten zu fördern.

Festlegungen

7.2.1 In Wil wird eine Mobilitätszentrale mit regionaler Ausstrahlung an einem Standort in der Nähe des Bahnhofs betrieben.

7.2.2 Die Mobilitätszentrale unterstützt Unternehmen bei der Gestaltung einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Mobilität, indem gemeinsame Optimierungspotenziale evaluiert und umgesetzt werden.

7.3 Regionale Koordination Verkehrsplanung

Konzeptbeschrieb

Neben der Koordination und Abstimmung der Stadt Wil mit den Nachbargemeinden bei der Sieldungsentwicklung sowie bei den grossen Infrastrukturprojekten soll auch die Zusammenarbeit in der täglichen Planungsarbeit fortgesetzt, der Informationsaustausch gepflegt und die Planungen, insbesondere im Fuss- und Radverkehr, aufeinander abgestimmt werden.

Festlegungen

7.3.1 Die städtische Verkehrsplanung wird mit den Nachbargemeinden laufend koordiniert, besonders die Verknüpfung des gemeindeübergreifenden Rad- und Fusswegnetzes wird fortgesetzt (vgl. Kap. 3.1 und 3.4).

8 Motorisierter Individualverkehr

-> Autobahnanschluss Wil West siehe strategisches Schlüsselprojekt 3.2
-> Etappierte RVS siehe strategisches Schlüsselprojekt 3.2
-> Städtebauliche Integration der Hauptstrassen siehe strategisches Schlüsselprojekt 3.3

8.1 Langsamverkehrszonen

Konzeptbeschrieb

Niedrige Geschwindigkeiten fördern die Koexistenz der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer auf dem beengten städtischen Raum, reduzieren die Belastungen (Lärm- und Schadstoffe) durch den Motorfahrzeugverkehr und haben positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit (geringere Unfallschwere). Insgesamt soll daher im Sinne des Grundsatzes „Verkehr siedlungsverträglich abwickeln“ der Verkehrsablauf verlangsamt und verstetigt werden.

Dieses Ziel soll durch gestalterische, betriebliche und signalisatorische Massnahmen erreicht werden und zwar sowohl im untergeordneten Strassennetz als auch auf den Hauptverkehrsstrassen.

Festlegungen

8.1.1 Das Siedlungsgebiet wird mit Tempo-30-Zonen verkehrsberuhigt. Die Einführung nimmt Bezug auf die einzelnen Quartiere (vgl. Kap. 3.4).

8.1.2 Für die an die Fussgängerzonen angrenzenden zentralen Strassen zwischen Bahnhofsplatz und Adlerplatz wird die Einführung von Begegnungszonen geprüft. Die Umgestaltungsvorhaben der Oberen Bahnhofstrasse und des Bahnhofsplatzes werden gemäss dem Projekt „Slow Motion“ weiter verfolgt (vgl. Kap. 3.7, 3.6).

8.1.3 Die Strassenräume im Kernbereich werden betrieblich optimiert, um den öffentlichen Verkehr zu bevorzugen sowie die Aufenthaltsqualität und Sicherheit für Radfahrer und Fussgänger zu steigern.

8.1.4 Bei öffentlichen Bauten und Anlagen, insbesondere bei den Kindergärten, den Schulhäusern Matt und Tonhalle, dem Spital und der Kantonsschule, sind betriebliche oder bauliche Massnahmen zu prüfen, um die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität zu steigern.

8.2 Parkierung

Konzeptbeschrieb

Das Parkplatzangebot und dessen Bewirtschaftung (Parkzeitbeschränkung, Parkgebühren) ist ein wichtiges Steuerungsinstrument und soll im Sinne der angebotsorientierten Verkehrsplanung gezielt eingesetzt werden. Das Parkplatzangebot im Zentrum orientiert sich an den Belastbarkeitsgrenzen der städtischen Zufahrtsachsen und soll durch eine entsprechende Bewirtschaftung den Kunden und Besuchern des Zentrums bereitgestellt werden. In den Quartieren ist durch eine entsprechende Bewirtschaftung quartierfremde Parkierung zu vermeiden.

Festlegungen

8.2.1	Eine verbesserte Bewirtschaftung von städtischen Parkplätzen im Zentrum und der Altstadt ist fortzusetzen.
8.2.2	Ein Parkleitsystem ist zu prüfen, um den Verkehr zielgerichtet zu lenken und damit Suchverkehr zu vermindern.
8.2.3	Das Parkplatzreglement ist für öffentliche und private Parkplätze - unter Berücksichtigung der Aspekte der Bewirtschaftung - bedürfnisgerecht anzupassen.
8.2.4	Das Angebot an Fahrradabstellplätzen ist laufend zu überprüfen und den Bedürfnissen entsprechend auszubauen. Reservestandorte im Zentrum sind zu evaluieren.

8.3 Innerstädtische Strassenbauprojekte

-> Verbesserte Erschliessung Regionalstadt und Entlastung Zentrum siehe strategisches Schlüsselprojekt 3.2

Verbindung Fürstenlandstrasse – Gammakreisel

Neben dem Schwerpunkt des Erhalts des Freiraums Klosterwiese werden zwei langfristige Entwicklungsoptionen in das Stadtentwicklungskonzept aufgenommen. Zum einen soll die Trassee für eine Strassenverbindung zwischen der Fürstenlandstrasse und dem Gammakreisel an der St. Gallerstrasse zur Entlastung der Tonhallestrasse geprüft und planerisch gesichert werden. Bei einer neuen Strassenverbindung sind flankierende Massnahmen in der Tonhallestrasse sowie im Bereich der Rudenzburg-Kreuzung vorzusehen. Die zur Diskussion gestellte Strassenverbindung soll einen stadtverträglichen Siedlungscharakter erhalten. Die Verkehrsmengen sollen zu je einem Drittel auf die drei Strassenäste aufgeteilt werden (siehe Abbildung 13).

Zum anderen sind im Zusammenhang mit der Strassenverbindung Synergien zur Entwicklung auf dem Spitalareal und eine partielle Siedlungserweiterung im östlichen Raum der Klosterwiese zu prüfen.

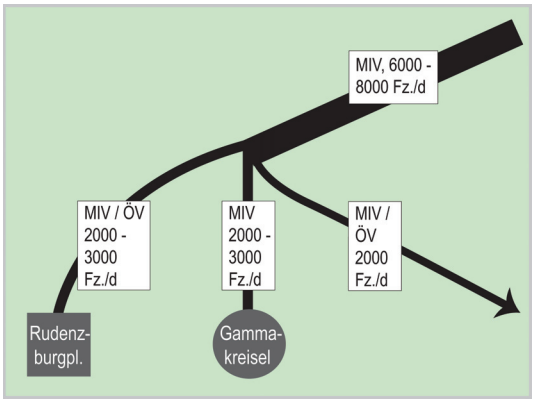


Abbildung 13:
Angestrebte Verkehrsverteilung bei einer neuen Strassenverbindung Fürstenlandstrasse – St. Gallerstrasse

Abbildung 14:
Referenzbild für eine neue Strassenverbindung Fürstenlandstrasse – St. Gallerstrasse

Festlegungen

8.3.1 Die langfristige Option einer siedlungsverträglichen Strassenverbindung zwischen Fürstenlandstrasse und dem Gammakreisel an der St. Gallerstrasse wird planerisch offen gehalten.

9 Öffentlicher Verkehr

9.1 Planung öffentlicher Verkehr

Konzeptbeschrieb

Ein attraktiver öffentlicher Verkehr bildet die Grundvoraussetzung für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung, die Bewältigung des steigenden Verkehrsaufkommens und die Verlagerung des Verkehrs. Hauptforderungen für die künftige Stadtentwicklung Wil sind:

- ein angebotsorientierter Ausbau des öffentlichen Verkehrs (Verdichtung, Betriebszeiten, Netz)
- Sicherstellung eines fahrplangerechten Betriebes

Festlegungen

9.1.1 Das Angebot des öffentlichen Verkehrs ist laufend zu überprüfen. Eine Taktverdichtung auf einen ¼-Stunden-Takt in den Spitzenstunden ist anzustreben.

9.1.2 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 (vgl. Kap. 3.8 und 3.6).

9.1.3 Die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs ist zu gewährleisten.

9.1.4 Der Standard der Bushaltestellen (Kosten, Komfort, Gestaltung) ist festzulegen.

10 Fuss- und Radverkehr

10.1 Fuss- und Radwegnetz

Konzeptbeschrieb

Im Sinne einer angebotsorientierten Verkehrsplanung werden die Rahmenbedingungen für das Zufussgehen sowie das Rad fahren in der Stadt Wil schrittweise und konsequent verbessert: Für den Fuss- und Radverkehr wird ein dichtes, umwegfreies und sicheres Verkehrsnetz angeboten. Dies beinhaltet insbesondere die Hauptverkehrsstrassen und die Altstadt (Fussgängerzone), welche direkte Verbindungen in der Stadt Wil abdecken.

Bei allen Projekten im Bereich Siedlung und Verkehr wird dem Fuss- und Radverkehr besondere Beachtung geschenkt, um flächendeckend die Rahmenbedingungen zu verbessern.

Festlegungen

10.1.1 Netzergänzungen/-verbesserungen für den Rad- und Fussgängerverkehr werden zur besseren Vernetzung der Quartiere Süd und West im Zusammenhang mit der Zentrumsentwicklung Bahnhof realisiert (vgl. Kap. 3.4 und 3.6).

10.1.2 Die Fussgänger- und Radverkehrsachsen im Bereich der Unterführung Südquartier-Ostquartier werden verbessert und ausgebaut (vgl. Kap. 3.4 und 3.6).

10.1.3 Die Fuss- und teilweise auch Radwegverbindungen vom Siedlungsgebiet in die Naherholungsgebiete (vgl. Kap. 3.1) sowie für Verbindungen, welche im Zusammenhang mit der Schaffung von Grünkorridoren stehen (vgl. Kap. 12.2), werden ergänzt und ausgebaut.

10.2 Schulwegsicherheit

Konzeptbeschrieb

Eine eigenständige, von erwachsenen Personen unabhängige Mobilität ist eine wichtige Voraussetzung für die Persönlichkeitsentwicklung von Kindern. Mit zunehmendem Verkehrsaufkommen wird die unabhängige Mobilität von Kindern und Jugendlichen eingeschränkt.

Zur Stärkung einer unabhängigen Mobilität ist auf die Schulwegsicherheit ein besonderes Augenmerk zu legen. Dabei sind die spezifischen Anforderungen der Kinder (Grösse, Spontaneität etc.) sowie deren Sicherheitsanforderungen besonders zu berücksichtigen. Insbesondere im Umfeld von Schulen und Freizeitanlagen werden Massnahmen ergriffen, um den motorisierten Individualverkehr umfeldgerecht abzuwickeln.

Festlegungen

10.2.1 Eine Arbeitsgruppe Verkehrssicherheit Schulwege wird gebildet. Die Kinder sind bei Sicherheitsfragen einzubeziehen und im Thema Schulwegsicherheit zu unterrichten. Die Interessenvertretung soll möglichst ausgewogen sein.

10.2.2 Die Schulwegsicherheit ist bei allen Schulanlagen zu gewährleisten. Sichere Übergänge sind anzubieten.

11 Öffentlicher Raum (Spiel- und Sportplätze, Frei- und Grünraum)

-> Freiraumentwicklung Eggfeld / Psychiatrische Klinik, Klosterwiese und Obere Weierwiese siehe strategisches Schlüsselprojekt 3.8

11.1 Sport- und Freizeitanlagen

Konzeptbeschrieb

Mit der Entwicklung der Klosterwiese und des Gebiets Eggfeld/psychiatrische Klinik zu Parkanlagen stehen neue Flächen zur Verfügung, die für Freizeit-, Erholungs- und teilweise auch für Sporteinrichtungen genutzt werden können. Insbesondere für den Stadtpark und die angrenzenden Gebiete in Richtung Rossrüti sind die zukünftigen Nutzungen, die Gestaltung sowie die Übergänge in die angrenzenden Siedlungsgebiete zu klären.

Sportpark Bergholz

Mit der Erneuerung und dem Ausbau der Sportanlagen Bergholz ermöglicht die Stadt ein attraktives Sport- und Freizeitangebot für Wil und für die Region. Das Angebot an Sportflächen ist aber weiterhin eher knapp bemessen, und mit dem weiteren Wachstum der Stadt ist die Ausweitung des Angebotes längerfristig vorzusehen. Die bereits geprüfte, aber abgelehnte Planung einer Sportanlagenerweiterung über die Autobahn auf dem Gebiet der Gemeinde Wilen soll im Rahmen der Standortabsprachen zur Regionalstadtentwicklung nochmals diskutiert werden. Vordringlich ist jedoch zunächst die planerische Sicherung einer Verbindungsbrücke (Fuss- und Radverkehr) über die Autobahn. Diese direkte Verbindung über die Autobahn würde gleichzeitig die Anbindung der Stadt (Südquartier) an den Erholungsraum Hummelbärg ermöglichen.

Festlegungen

11.1.1 Das Gesamtkonzept Sportpark Bergholz wird weiterverfolgt und umgesetzt.

11.1.2 Die planerische Sicherung einer Verbindungsbrücke (Fuss- und Radverkehr) über die Autobahn im Bereich der Sportanlagen Bergholz ist erneut zu prüfen. Die Abstimmung der Entwicklung des Sportparks Bergholz mit der Entwicklung des Gebiets Lerchenfeld (Gemeinde Wilen) soll als Anliegen der Regionalstadtentwicklung aufgenommen werden (vgl. Kap. 3.1).

11.2 Dezentrale Freizeitanlagen und öffentliche Räume

Konzeptbeschrieb

In der Stadt bestehen bereits Quartiertreffpunkte beim Stadtpark und den Schulanlagen (Schulhaus Matt, Lindenhof und Sonnenhof, Kindergarten Hofberg). Das Angebot von öffentlich nutzbaren Räumlichkeiten, Freiraumflächen und Plätzen kann für die Quartier-

bedürfnisse weiter ausgebaut werden (z.B. für Quartieranlässe, Weiterbildungskurse oder für Jugendtreffpunkte, Musikräume, Spielplätze etc.). Die Nutzung des Strassenraumes als Spielfläche und Treffpunkt (Streetball, Landhockey, Inlineskating) oder die Nutzung der öffentlichen Räumlichkeiten für betreute Angebote (Quartiercafé, mobile Jugendarbeit) sind weitere Nutzungsoptionen.

Abbildung 15: Referenzbilder Quartiertreffpunkte

Die kleineren Grünflächen im Zentrum sowie die öffentlichen Plätze sind wichtige Orientierungs- und Treffpunkte der Stadt. Die kleinen Grünflächen (so genannte Pocket Parks) beispielsweise bei der Churfirsten-/Hubstrasse, Matt-/Toggenburgstrasse oder Alleestrasse bilden wichtige Bestandteile der Stadtstruktur und sind zu erhalten. Der Bleicheplatz und Bahnhofplatz Süd können sich mit einer entsprechenden Umgestaltung zu wichtigen neuen Stadttreffpunkten entwickeln.

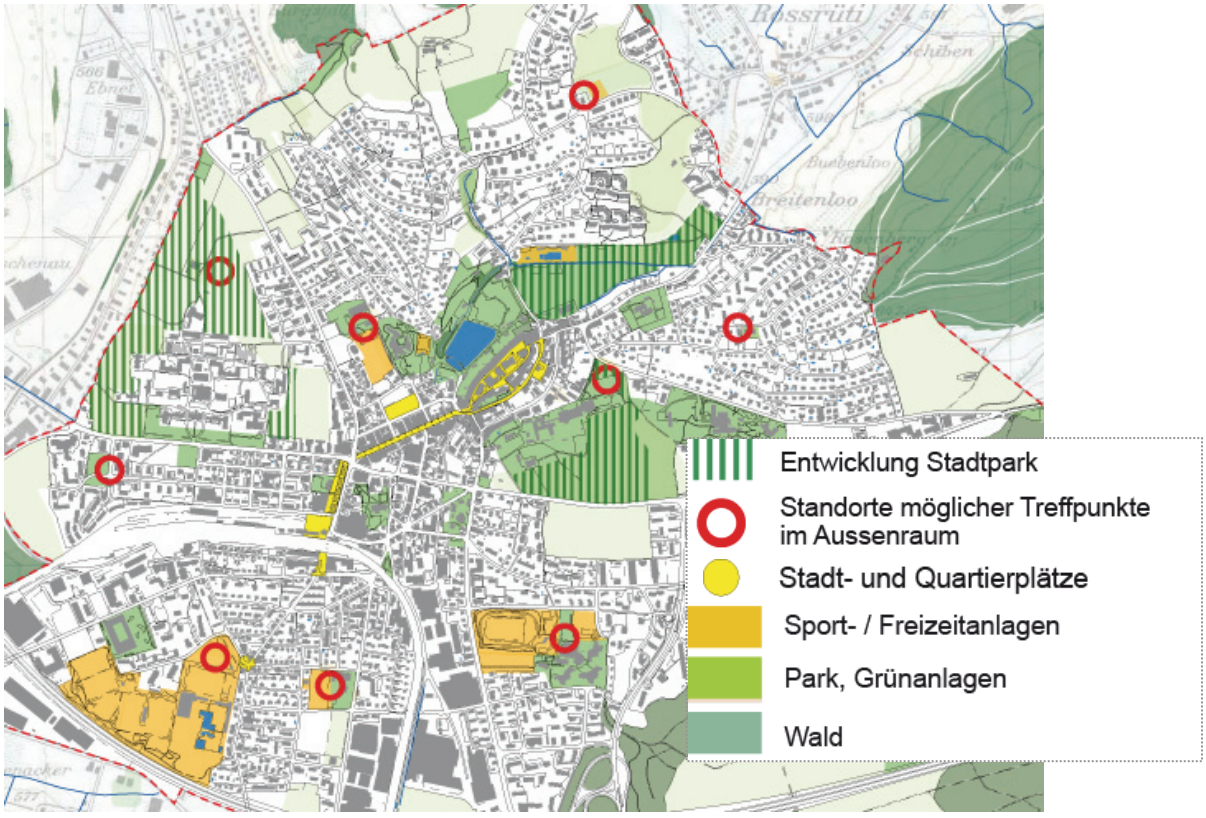


Abbildung 16: Freizeitanlagen und öffentlicher Raum

Zu den dezentralen Freizeitanlagen gehören auch Kinderspielplätze. Die Stadt fördert das Kinderspielangebot auf öffentlichen Spielplätzen und setzt hohe Anforderung an Spielplätze, welche im Rahmen grösserer Wohnüberbauungen realisiert werden. Zu prüfen sind Raumangebote in den Quartieren, damit Eltern mit kleineren Kindern sich treffen können und ein entsprechendes Angebot vorfinden (z.B. Quartiercafé oder andere). Wichtige Spielplätze sind auch stadtnahe Wälder, welche durch kleinere Anpassungen optimiert werden können (Naturerlebnisgebiet am Bachlauf, Waldspielplatz).

Festlegungen

11.2.1 In Zusammenarbeit mit BewohnerInnen aus den verschiedenen Stadtteilen/Quartieren sind die bestehenden und neuen Quartiertreffpunkte und Kleinparks, auf die Interessen der verschiedenen Altersgruppen abgestimmt, festzulegen, zu sichern und bei Bedarf auszubauen oder neu zu errichten (vgl. Kap. 3.4).

11.2.2 Bleicheplatz und Bahnhofplatz Süd werden im Zusammenhang mit baulichen Umstrukturierungen im Umfeld neu erstellt und gestaltet (vgl. Kap. 3.6).

12 Natur und Naherholung

12.1 Natur

Konzeptbeschrieb

Das Naturerlebnis und die Sensibilisierung für Naturanliegen können mit verschiedenen Massnahmen wie Kursen (naturnaher Gartenbau, Naturpflanzen), Exkursionen, Pflanzaktionen, einem Naturprospekt zur Natur in Wil oder anderen Angeboten gefördert werden. Die Stadt soll, ähnlich wie bei Energiefragen, eine Vorbildrolle übernehmen und Private zu mehr Naturschutz animieren. Dabei sollte vermehrt mit interessierten Organisationen (Naturschutzverein, Jäger oder andere) zusammengearbeitet werden.

Abbildung 17: Referenzbild Naturerfahrung-/erlebnis

Im Stadtgebiet sollen neue, naturnahe Flächen gefördert werden, sei es durch die Öffnung und die naturnahe Gestaltung von Bächen (z.B. Hofberg) und Kanälen (in der Thurau) sowie durch neue naturnahe öffentliche Flächen (z.B. extensive Blumenwiesen statt Rasen auf wenig genutzten Grünanlagen um die Schulhäuser, die Verwendung einheimischer Pflanzen etc.).

Die Errichtung eines „Natur-Erfahrungsgebietes“ (Schulzimmer Natur) und/oder eines Lehrpfades ermöglichen einen direkten Bezug zur Natur.

Mit einer Durchgrünung der Stadt durch offen gelegte Bäche, Baumreihen und miteinander verbundenen Grünflächen entstehen Grünkorridore. Diese gliedern das Siedlungsgebiet, bilden Rückzugsräume und Korridore für die Natur (insbesondere Kleintiere) und können mit Fuss- und/oder Radwegen attraktive Verbindungen zwischen den Quartieren, den Wohngebieten und den nahe gelegenen Naherholungsgebieten ausserhalb der Siedlungsgebiete ermöglichen. Mit attraktiven Wegverbindungen zu den Naherholungsgebieten kann verhindert werden, dass viele Erholungssuchende mit dem Auto an den Stadtrand fahren (Spaziergang mit Hund, Jogger oder andere). An den Stadträndern müssen die Grünkorridore mit den Nachbargemeinden abgestimmt werden.

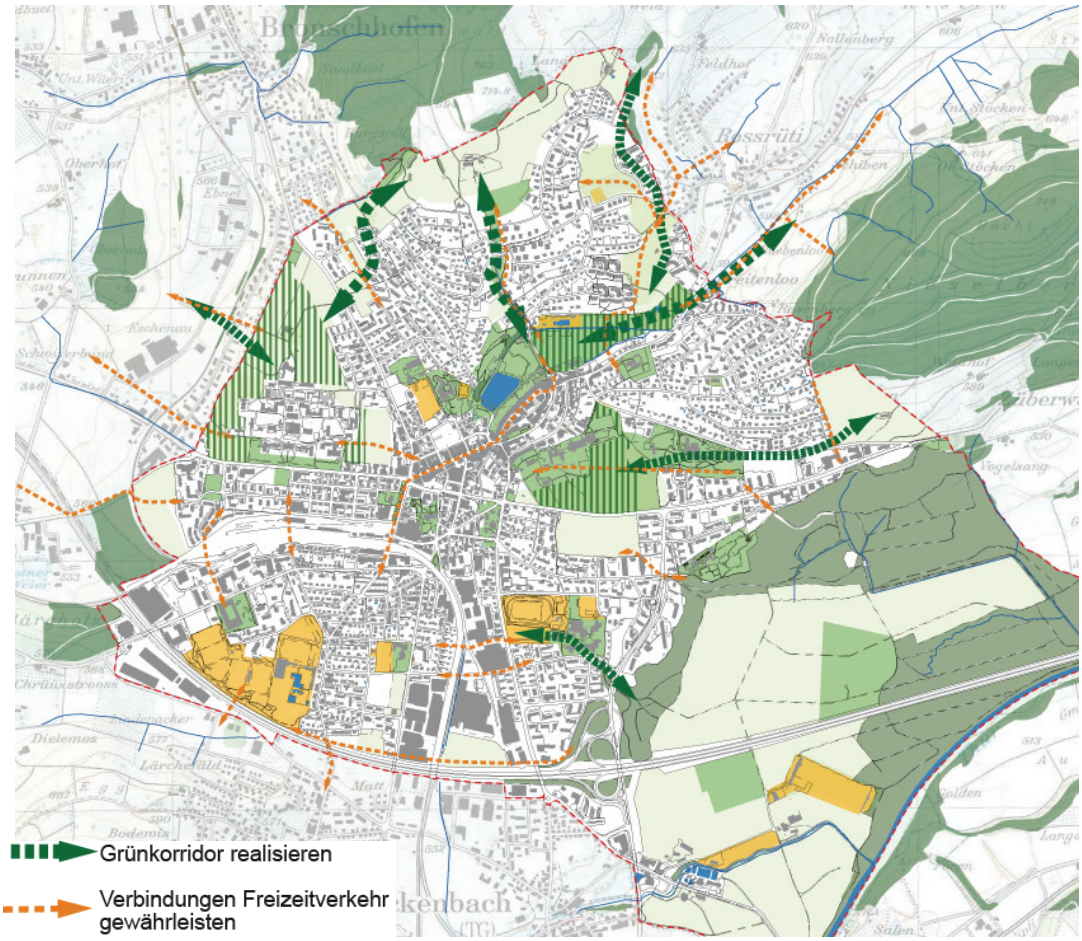


Abbildung 18: Konzept Grünkorridore und Freizeitwege / Naherholungswege

Festlegungen

12.1.1	Renaturierungen der Bäche, insbesondere in der Thurau, werden laufend gefördert.
12.1.2	Auf öffentlichem Grund (Parkanlagen, Schulhausumgebungen etc.) sind an geeigneten Standorten zusätzliche naturnahe Objekte und Flächen zu prüfen (extensive Blumenwiese statt Rasen, einheimische Hecken und Einzelbäume).
12.1.3	In Zusammenarbeit mit Naturschutzorganisationen, Schulen oder anderen wird das Angebot für ein vertieftes Naturerlebnis weitergeführt und ausgebaut. Die Einrichtung von Naturerlebnisgebieten und -lehrpfaden wird geprüft.

12.2 Naherholung

Verschiedene Naherholungsräume befinden sich in den Nachbargemeinden, werden aber hauptsächlich von Stadtbewohnenden aufgesucht. In Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden sollten Möglichkeiten geprüft werden, das stadtnahe Erholungsangebot zu erhalten und möglichst auszubauen (Wegnetz, Erholungseinrichtungen). Mit dem angepassten Raumplanungsgesetz bestehen für Landwirtschaftsbetriebe erweiterte Mög-

lichkeiten für Naherholungsangebote (Besenbeiz, Erlebnisbauernhof, Reitferien, Ferien auf dem Hof oder andere).

Festlegungen

12.2.1 In Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden sind attraktive Verbindungen für die Erholungsnutzung von der Stadt in die Landschaft (Grünkorridore) festzulegen, zu sichern und entsprechend auszugestalten (Stadtpark, Rossrüti, Hofberg und Eggfeld) (vgl. Kap. 3.1).

12.2.2 Der Landschaftsraum und das Naherholungsangebot im Gebiet Oel, Hofberg, Rossrüti und Freudenberg werden gemeinsam mit Bronschhofen aufgewertet. Es werden zusätzliche Verbindungswege, Erholungseinrichtungen oder neue Erholungsangebote in Zusammenarbeit mit den Landwirtschaftsbetrieben gesucht (vgl. Kap. 3.1).

13 Umwelt und Energie

13.1 Lärm

Die Attraktivität von Wohn- und z.T von Arbeitsplatzgebieten wird durch Lärm unmittelbar geschmälert. Lärmmessungen aus den 90er-Jahren haben gezeigt, dass insbesondere Gebiete entlang der Hauptstrassen oft über dem Grenz- und z.T. auch über dem Alarmwert liegen. Eine Reduktion des Strassenlärms wird deshalb in den betroffenen Gebieten aktiv angegangen.

Nebst dem Strassenverkehr beeinträchtigt der Flugverkehr aufgrund des neuen An- und Abflugregimes vermehrt die Stadt Wil. Diese wird deshalb zusammen mit anderen öffentlichen Körperschaften gegen den vermehrten Fluglärm aktiv.

Festlegungen

13.1.1 Die Stadt Wil erarbeitet konkrete Massnahmen zur Umgestaltung der Hauptstrassen (z.B. Zürcher, Lerchenfeld-, Toggenburger-, St. Galler-, Konstanzer- und Hubstrasse) mit dem Ziel der Lärmreduktion (vgl. Kap. 3.2).

13.1.2 Anstelle von Lärmschutzwänden sollen nach Möglichkeit baulich-architektonische Massnahmen die Ausbreitung des Strassenlärms minimieren.

13.1.3 Wil setzt sich in Zusammenarbeit mit der interkantonalen Regionalplanungsgruppe Wil (IRPG Wil), dem Kanton und der Region Ost gegen eine einseitige Ausrichtung des An- und Abflugregimes des Flughafens Kloten Richtung Osten ein. Insbesondere wird eine Verlängerung der Ost-Piste abgelehnt.

13.2 Luft

Die Schadstoffemissionen in Wil bewegen sich entlang der Hauptverkehrsachsen häufig im Bereich der Grenzwerte oder knapp darüber. Abseits der Hauptverkehrsachsen ist die Schadstoffbelastung mässig bis wenig bedeutsam. Eine Senkung des gesamten motorisierten Individualverkehrs (MIV) in einer Kombination mit technischen Fortschritten kann die allgemeine Luftbelastung am besten senken.

Festlegungen

13.2.1 Die Stadt Wil informiert die Bewohner weiterhin aktuell über die Luftqualität und deren Entwicklung, z.B. in dem Informationen in der interkantonalen Plattform OSTLUFT (www.ostluft.ch) aufgeschaltet werden.

13.2.2 Weitere Verbesserungen der Luftqualität ergeben sich durch die Festlegungen im Bereich Verkehr sowie im Bereich Heiztechnologie (vgl. Kap. 3.4, 7-10).

13.3 Boden

Festlegungen

13.3.1 Die Stadt Wil geht unter dem Grundsatz der Innenentwicklung haushälterisch mit den Landreserven um und vermeidet unnötige Versiegelungen.

13.4 Wasser

Festlegungen

13.4.1 Die Stadt Wil fördert den verantwortungsvollen Umgang mit Wasser, indem sie den sparsamen Verbrauch unterstützt.

13.5 Energieeffizienz

Im Bereich Energieeffizienz ist die Stadt Wil bereits sehr aktiv, trotzdem steigt der jährliche Energieverbrauch nach wie vor um 5 %. Als Energiestadt hat sich Wil im Rahmen des Audits verpflichtet, den Energieverbrauch der kommunalen Bauten bis 2012 um 10 % zu senken. Damit das kommunale Ziel erreicht wird und die Energieeffizienz auch bei den Privaten verbessert wird, werden folgende Festlegungen formuliert:

Festlegungen

13.5.1 Bei Bauvorhaben von gemeindeeigenen Liegenschaften der Stadt Wil werden die neuesten Heiztechnologien mit umweltschonenden Energieträgern eingesetzt. Die Anforderungen des Minergie-Standards für Neubauten gelten als allgemeiner Standard. Dieser Standard ist soweit möglich und sinnvoll auch bei Sanierungen anzustreben.

13.5.2 Die Stadt Wil baut umwelt- und energiegerecht, z.B. bei betrieblichen Optimierungen, bei Sanierungen der haustechnischen Anlagen und Installationen, beim Gebäudeunterhalt und bei baulichen Investitionen.

13.5.3 Eine Beratungsstelle vermittelt klare Botschaften und bietet aktiv Informationen und Beratung für Private und die Wirtschaft in der gesamten Region an (vgl. Kap. 3.1).

13.5.4 Den Bauträgern von Areal- und Gebietsentwicklungen wird frühzeitig eine Energieberatung angeboten.

13.5.5 Die Stadt Wil strebt im Rating der Energiestädte eine Position im ersten Drittel an.

13.5.6 Die Stadt Wil prüft, wie Energie-Effizienzmassnahmen im privaten und gewerblichen Bereich über Anreize gefördert werden können.

13.6 Erneuerbare Energien und dezentrale Energieproduktion

Nebst der effizienten Energienutzung will sich Wil auch als führender Anbieter und Förderer von erneuerbaren Energien und dezentralen Energieproduktionsstätten in der Region etablieren.

Festlegungen

13.6.1 Die Führungs- und Koordinationsrolle der TBW im Bereich der erneuerbaren Energien und dezentralen Energieproduktion wird in der gesamten Region gestärkt (vgl. Kap. 3.1).

13.6.2 Förderbeiträge für Sparmassnahmen, erneuerbare Energien (z.B. Solaranlagen, Wärmepumpen, Biogas) und andere Aktionen (z.B. Thermografieaufnahmen) werden weiterhin ausgerichtet.

13.6.3 Die Stadt Wil erweitert das Angebot ihrer Dienstleistungen (z.B. Energieberatung, Contracting).

13.7 Mobilfunkantennen

Festlegungen

13.7.1 Die Stadt Wil beeinflusst unter Berücksichtigung der bundesrechtlichen Gesetzgebung den Mobilfunkanlagenbau durch eine Positiv- und Negativplanung im Rahmen der Zonenplanung.