

Betriebs- und Gestaltungs- konzept Strassenräume Westquartier, Wil

Planungsbericht, Entwurf 11.07.2017

Vom Stadtrat genehmigt am: 22. November 2017

Kunde

Stadt Wil
Bettina Anderau-Latzer
Hauptstrasse 20
9552 Bronschhofen

Datum

11. Juli 2017



Impressum

Datum

11. Juli 2017

Bericht-Nr.

5984.000

Verfasst von

Manuel Oertle, Basler & Hofmann
Monika Schenk, Hager

Basler & Hofmann AG
Ingenieure, Planer und Berater

Forchstrasse 395
Postfach
CH-8032 Zürich
T +41 44 387 11 22
F +41 44 387 11 00

Hager Partner AG
Bergstrasse 50
8032 Zürich
T +41 44 266 30 30
F +41 44 266 30 20

Verteiler

Bettina Anderau-Latzer, Stadt Wil

History

Datum	Autor	Beschrieb Änderung /Bemerkungen
19.04.2017	Manuel Oertle, Basler & Hofmann AG Monika Schenk, Hager AG	Berichtsentwurf zuhanden Stadtrat
06.07.2017	Manuel Oertle, Basler & Hofmann AG	Berichtsentwurf zuhanden Stadtratssitzung vom 30. August 2017
11.07.2016	Manuel Oertle, Basler & Hofmann AG	Angepasster Berichtsentwurf zuhanden Stadtratssitzung vom 30. August 2017

Zusammenfassung

Ausgangslage	<p>Mit dem Masterplan Zukunft Bahnhof Wil wurden die städtebaulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen für das Bahnhofareal in Wil festgelegt. Der Masterplan sieht vor, die Weststrasse für den motorisierten Individualverkehr zu sperren und die Bahnhofsvorfahrt inkl. Zufahrt zum Freiverlad über die Winkelriedstrasse abzuwickeln. In der öffentlichen Vernehmlassung des Masterplanes äusserte der Quartierverein Westquartier seine Bedenken gegenüber dem neuen Verkehrsregime und dessen Einfluss auf das Westquartier. Um diese Bedenken aufzunehmen und gleichzeitig die im Stadtentwicklungskonzept vorgesehene Quartierentwicklung durchzuführen, wurde das Betriebs- und Gestaltungskonzept Strassenräume Westquartier lanciert. Das Konzept konzentriert sich auf die Entwicklung öffentlichen Flächen, namentlich der Strassenräume, und macht keine Aussagen zu privatem Grundeigentum.</p>
Analyse	<p>Der östliche Teil des Westquartiers zählt mit verschiedenen öffentlichen Nutzungen zum Zentrum Wil. Im westlichen Teil sind praktisch ausschliesslich Wohnungen vorzufinden, wo zugleich die meisten Kinder und Jugendliche wohnen. Die Gallusstrasse ist die einzige durchgehende Verbindung vom Westen in den Osten des Quartiers. Entlang dieser Strasse liegen Einrichtungen (u.a. Spielplatz, Kindergarten oder Schulhaus) mit einer wichtigen Funktion für das Quartier. Vom Bahnhof her verkehrt zudem die Buslinie 705 auf dieser Achse. Die Strassenabschnitte sind dem Tempo 30-Zonenregime zugewiesen. Die Fahrbahnbreiten mit bis zu 6m sind für Erschliessungsstrassen grosszügig bemessen.</p>
Hauptziele	<p>Hauptziele sind die Verbesserung der Sicherheit für den Fussverkehr, die Reduktion der negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs (beispielsweise Unterbindung des Schleichverkehrs) sowie die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität.</p>
Variantenstudium	<p>Das Variantenstudium umfasst drei Varianten. Die jeweiligen Varianten unterscheiden sich stark in ihrem Massnahmenumfang. Die Variante Status Quo Plus weist nur punktuelle Veränderungen auf. Die Variante Gallus basiert auf der Variante Status Quo Plus, welche zusätzlich Einbahnregimes aufweist. Die Variante Pestalozzi ist die umfangreichste Variante, welche auf den meisten Strassenabschnitten Verkehrsberuhigungs- und Gestaltungsmassnahmen vorsieht.</p>
Empfehlung aus dem Variantenstudium	<p>Mit der Variante Pestalozzi können die vom Quartier formulierten Bedürfnisse und von der Stadt Wil angestrebten Ziele am besten berücksichtigt sowie die meisten Schwachstellen behoben werden. Diese Variante besitzt die grösste Intensität bezüglich der Umgestaltung auf. Gleichzeitig weist diese Variante die grössten gestalterischen Möglichkeiten auf, ist aber für die Quartiererschliessung einschneidender. Die Variante Pestalozzi wird im Grundsatz von der Bevölkerung sowie dem Gewerbe getragen. Die Variante Pestalozzi wird für die vertiefte Ausarbeitung empfohlen.</p>
Bestvariante - Verkehrsregime	<p>Die Bestvariante umfasst die Einführung von Begegnungszonen beim Alleeschulhaus, auf der Pestalozzistrasse sowie auf Teilabschnitten der Gallus-, Beda- und Hadwigstrasse. Vorgesehen sind Einbahnregimes in der Gallusstrasse sowie in der Schillerstrasse.</p>

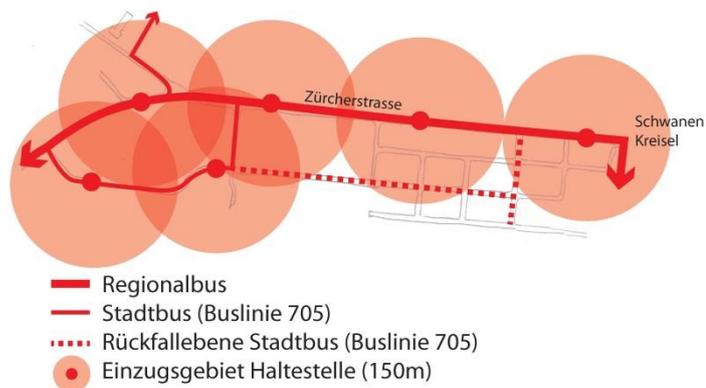
Verkehrsregime



Fahrbeziehungen Motorisierter Individualverkehr



Erschließung Öffentlicher Verkehr



Merkmale Bestvariante

Bestvariante - Verkehrsführung motorisierter Individualverkehr & Güterverkehr

Um den Schleichverkehr zu reduzieren, ist die Einfahrt für den motorisierten Individualverkehr ab der Schillerstrasse Richtung Pestalozzistrasse nicht zugelassen. Die Notkerstrasse wird vor dem Kindergart Alleeschulhaus für den motorisierten Individualverkehr gesperrt (Ausnahmen sind Anlieferungen).

Bestvariante - Linienführung öffentlicher Verkehr

Die neue Linienführung des Quartierbusses entlang der Zürcherstrasse via Schwanen Kreisel bedingt, dass im zukünftigen Betriebskonzept zur Zürcherstrasse, Priorisierungsmassnahmen für den öffentlichen Verkehr zu entwickeln sind. Weil die Busfüh-

rung via Zürcherstrasse und Schwanen Kreisel vom Betriebskonzept der Zürcherstrasse abhängt, wird als Rückfallebene die heutige Linienführung der Buslinie 705 durchs Quartier weiterhin in der Planung berücksichtigt.

Gestaltung

Die Trennung von Fahrbahn und Trottoirbereich wird in den Begegnungszonen aufgehoben und in den Tempo 30-Zone flacher ausgestaltet, um die Querung auch bei Mobilitätseinschränkung zu erleichtern. Die Knoten werden mit Anrampungen angehoben, die Fahrbahnbreiten auf das Minimum reduziert. „Eingangstore“ mit Beschilderung, Bäume, versetzt angeordnete Parkplätze sowie Leuchten am Fahrbahnrand zur optischen Verengung sind weitere bewährte und auch hier vorgesehene Gestaltungselemente.

Materialisierung

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept sieht vor, die Fahrbahnen zurückhaltend und funktional in Asphalt zu halten, die Anrampungen ebenfalls zu asphaltieren und mit Schachbrettmuster zu kennzeichnen. In den Tempo 30-Zonen werden die Randabschlüsse neu behindertengerecht mit einem 3 cm Absatz ausgeführt. Typisch für die gründerzeitlichen Quartiere sind die breiten RN25 Randsteine. Diese könnten weiterhin im Quartier wiederverwendet werden.

Während der Ausarbeitung der Bestvariante zeigte sich, dass die Strassenraumgestaltung auf der Gallusstrasse zwischen der Othmar- und Schillerstrasse nicht abschliessend im Rahmen dieses Projektauftrags geklärt werden kann. Erforderlich ist hier der Einbezug des gesamten Strassenraums zwischen den Gebäuden (inkl. private Parzellierung) für einen Lösungsvorschlag. Am Wunsch nach einer Begegnungszone auf der Gallusstrasse wird grundsätzlich festgehalten.

Parkplatzbilanz

Es resultiert eine negative Parkplatzbilanz im Vergleich zu heute. Die Parkfelder reduzieren sich nicht primär wegen der neuen Strassenraumgestaltung, sondern weil die Umsetzung der Normen eine Reduktion notwendig macht.

Grobkosten +/- 50%

Die Kosten für die Strassenraumgestaltung belaufen sich auf rund CHF 7.0 Mio., (Genauigkeit +/-50%). Die "ohnehin"-Kosten, welche beispielsweise durch den notwendigen Werkleitungsumbau oder Strassensanierungen resultieren, sind in der nächsten Phase in der Gesamtbeurteilung der Kosten zu berücksichtigen.

Weiteres Vorgehen

Es sind Sofortmassnahmen aufs Jahr 2018 / 2019 im Gebiet Alleeschulhaus, an der Ecke Schillerstrasse / Gallusstrasse sowie auf der Beda- und Hadwigstrasse geplant.

Zu den übrigen Strassenabschnitten und Massnahmen können Aussagen zur Etappierung oder Umsetzung erst gemacht werden, wenn hinsichtlich der Kostengenauigkeit und Umsetzungszeitpunkt mehr Informationen vorliegen. Die weitere Planung der Strassenräume im Wiler Westquartier muss mit den übergeordneten Planungen (Bahnhofplatz und Betriebskonzept Zürcherstrasse) koordiniert werden.

Inhaltsverzeichnis

1.	Aufgabenverständnis	1
1.1	Einleitung	1
1.2	Ziel	1
2.	Ausgangslage	2
2.1	Projektperimeter und Planungshorizont	2
2.2	Projekte angrenzend an Perimeter	2
2.3	Weitere Grundlagen mit Bezug zum Westquartier	2
3.	Schwachstellen und Bedürfnisabklärung	3
3.1	Vorgehen	3
3.2	Allgemeines	3
3.3	Winkelriedstrasse	4
3.4	Gallusstrasse	5
3.5	Weststrasse	6
3.6	Pestalozzistrasse/Notkerstrasse	7
3.7	Schillerweg/Schillerstrasse	8
3.8	Othmarstrasse	10
3.9	Übrige Strassen	11
3.10	Fazit Bedürfnisabklärung	12
4.	Zukünftige Entwicklung Westquartier	13
4.1	Strassensystem	13
4.2	Öffentlicher Verkehr	14
4.3	Fussverkehr	14
4.4	Veloverkehr	14
4.5	Städtebauliche Entwicklung	15
5.	Zieldefinition	17
6.	Differenzierung Tempo 30-Zone versus Begegnungszone	18
7.	Variantenentwicklung	19
7.1	Variante Status Quo Plus	20
7.2	Variante Gallus	21
7.3	Variante Pestalozzi	22
7.4	Beurteilung und Empfehlung	24
8.	Betriebs- und Gestaltungskonzept Bestvariante	25
8.1	Verkehrsregime	25
8.2	Verkehrsführung	26
8.3	Öffentlicher Verkehr	27

8.4	Strassenraumgestaltung	27
8.5	Materialisierung, Bepflanzung und Ausstattung	39
8.6	Befahrbarkeit Strassenzüge	42
8.7	Fuss- und Veloverkehr	44
8.8	Grobkostenschätzung +/-50%	46
8.9	Etappierung	47
8.10	Parkplatzbilanz	47
8.11	Anforderungen Zürcherstrasse	48
8.12	Inhaltliche Änderungen gegenüber der Variante Pestalozzi	48
9.	Mitwirkung	50
9.1	Bevölkerungsworkshop 25. Oktober 2016	50
9.2	Gewerbeveranstaltung 16. Januar 2017	51
9.3	Öffentliche Informationsveranstaltung 7. Juni 2017	51
10.	Fazit	53

1. Aufgabenverständnis

1.1 Einleitung

Für die Strassenräume im Wiler Westquartier soll ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) erarbeitet werden. Das Westquartier liegt in Fussdistanz zum Bahnhof Wil. Es grenzt östlich ans Ortszentrum und westlich an den Entwicklungsschwerpunkt Wil West.

Das Westquartier liegt in Fussdistanz zum Bahnhof Wil. Es grenzt östlich ans Ortszentrum und westlich an den Entwicklungsschwerpunkt Wil West. Mit verschiedenen öffentlichen Nutzungen kann der östliche Teil des Quartiers zum Zentrum Wil gezählt werden. Im westlichen Teil sind praktisch ausschliesslich Wohnungen vorzufinden. Eine Schule und zwei Kindergärten befinden sich innerhalb des Bearbeitungsperimeters. Vom Bahnhof her verkehrt die Buslinie 705 via Gallusstrasse zur Zürcherstrasse. Das Areal Lenzenbüel, am westlichen Rand des Perimeters gelegen, soll entwickelt werden. Es sind hauptsächlich Wohnungen vorgesehen.

Aufgrund hoher Verkehrsbelastungen auf dem Hauptstrassennetz gibt es im Quartier zu den Hauptverkehrszeiten bereits heute Schleichverkehr. Im Zuge der geplanten Netzergänzungen zur Entlastung des Zentrums Wil soll der Durchfahrtswiderstand auf der Zürcherstrasse erhöht werden. Der „Masterplan Bahnhof“ sieht zudem eine Teilsperrung der Weststrasse vor und die Zufahrt für die Bahnhofsvorfahrt, Freiverlad sowie Park+Ride über die Winkelriedstrasse vor. Um unerwünschte Ausweichverkehre aufgrund dieser veränderten Verkehrssituation zu vermeiden, sind auch innerhalb des Westquartiers Massnahmen erforderlich.

1.2 Ziel

Mit dem zu erarbeitenden BGK soll die Lebens- und Aufenthaltsqualität im Westquartier verbessert werden. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer, insbesondere aber des Fussverkehrs mit einem besonderen Augenmerk auf die Schüler, soll verbessert werden. Die negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs sollen reduziert werden. Die Gestaltung soll den Charakter des Quartieres widerspiegeln und die Aufenthaltsqualität verbessern.

2. Ausgangslage

2.1 Projektperimeter und Planungshorizont

Der Bearbeitungsperimeter umfasst das bestehende Westquartier, das neue Wohngebiet Lenzenbüel und das Gewerbegebiet zwischen Sirnacher- und Zürcherstrasse. Die Zürcherstrasse sowie der Bahnhofplatz werden in separaten Projekten bearbeitet, die planerischen Festlegungen aus diesen Projekten sind jedoch im Rahmen des BGK-Westquartier zu berücksichtigen. Die Umsetzung der BGK-Varianten orientiert sich an einem längerfristigen Planungshorizont. Im Laufe der Projektbearbeitung wurde der Perimeter für die Erarbeitung des BGK ohne das Areal Lenzenbüel und die Sirnacherstrasse definiert.



Rot: Bearbeitungsperimeter BGK Strassenräume Westquartier mit Strassen-
namen

Plangrafik: Stadt Wil

2.2 Projekte angrenzend an Perimeter

Parallel zum BGK Westquartier werden weitere Projekte im Umfeld des Westquartiers entwickelt. Folgende Projekte sind im Basisplan dargestellt (siehe Beilage):

- _ Arealentwicklung Lenzenbüel, aktueller Planungsstand: Projektstudie, wird derzeit zu einem Vorprojekt weiterentwickelt.
- _ Areal Wil West, aktueller Planungsstand: Entwurf Vorprojekt
- _ BGK Zürcherstrasse (Projekt ist auszuarbeiten), Federführung: Stadt Wil, in Zusammenarbeit mit Kanton St.Gallen
- _ Masterplan Bahnhof Wil, aktueller Planungsstand: Vorprojekt
- _ Langsamverkehr-Erschliessung Stihl-Lenzenbüel, aktueller Planungsstand: Vorprojekt

Übrige Projekte, welche im angrenzenden Perimeter entwickelt werden.

- _ Querung Schillerweg, aktueller Planstand: Machbarkeitsstudie
- _ Arealentwicklung Klinik

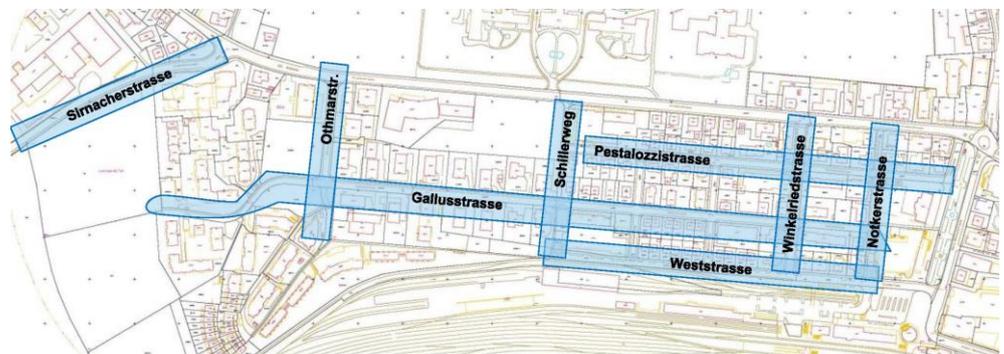
2.3 Weitere Grundlagen mit Bezug zum Westquartier

Im Anhang 1 werden die weiteren übergeordneten Planungen, Konzepte und Strategien beschrieben und die Themen erläutert, welche fürs BGK Westquartier relevant sind.

3. Schwachstellen und Bedürfnisabklärung

3.1 Vorgehen

Die Strassenräume im Westquartier besitzen unterschiedliche Charaktere und werden deshalb in einzelne Strassenräume unterteilt. Die sehr kurzen Strassenabschnitte im östlichen Bereich werden nicht separat ausgeschieden, sondern unter "übrige Strassenräume" abgehandelt. In einem ersten Schritt eruierte Basler & Hofmann die Schwachstellen und fasste unterteilt in verschiedene verkehrliche Themen die Bedürfnisse pro Strassenraum zusammen. Die roten Pfeile zeigen potenzielle Zielkonflikte auf (z.B. zwischen der ÖV-Erschliessung und Schulwegsicherheit bzw. Aufenthaltsqualität und Gewerbeerschliessung). Im Rahmen der Startsituation wurden die Vertreter der Stadt Wil sowie die Quartiervertreter aufgefordert, weitere positive Entwicklungen und Schwachstellen zu verorten und ihre Bedürfnisse pro Strassenraum kundzutun. Diese Einstufung floss in die Gesamteinschätzung mit ein, welche in den folgenden Kapitel dokumentiert ist.



Einteilung Strassenräume

3.2 Allgemeines

Wesentliche Schwachstellen aus dem Langsamverkehr-Portal liegen ausserhalb des Bearbeitungsperimeters. Es sind keine Unfallschwerpunkte gemäss dem Langsamverkehr-Portal innerhalb des Bearbeitungsperimeters verortet. Die Geschwindigkeitsmessung bei den Standorten Winkelriedstrasse (zwischen Pestalozzi- und Gallusstrasse) und Gallusstrasse (zwischen Othmarstrasse und Schillerweg) zeigen, dass das V85% von 38km/h nicht überschritten wird. Dies bedeutet, dass die Geschwindigkeit in 85% der Fälle nicht über 38km/h liegt. Die geringe Anteil der Geschwindigkeitsüberschreitungen erfordern aus Sicht der Richtlinie bfu¹ keine weiteren Massnahmen wie in der Schweizer Norm der Vereinigung Schweizerischer Strassenverkehrsleute (SN-VSS) 640 851 aufgeführt, welche die Einhaltung der Maximalgeschwindigkeit in der Tempo 30-Zone unterstützen.

¹ Fachbrochure Tempo 30-Zonen; bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung, 2011

Hauptmerkmale

3.3 Winkelriedstrasse

Die Winkelriedstrasse stellt zukünftig neue Haupterschliessung zum Bahnhof Wil und die Erschliessung fürs örtliche Gewerbe (Lastwagen ohne Anhänger) sicher. Der Hauptschulweg quert die Winkelriedstrasse auf Höhe der Gallusstrasse. Im Strassenraum liegen weisse bewirtschaftete Parkierungsfelder. Die Winkelriedstrasse weist folgenden durchschnittlichen täglichen Verkehr auf: Richtung Zürcherstrasse 1'060 Fahrzeuge; Richtung Bahnhof: 1'230 Fahrzeuge. Folgende Schwachstellen weist die Winkelriedstrasse auf:

**Verortung**

Nummer	Schwachstelle
1	Breite Fahrbahn (8.0m)
2	Hauptschulwege, auch für Kindergarten Stöckli (Gallusstrasse) Problematische Querung, sehr unübersichtlich bei einseitigem Rückstau auf Winkelriedstrasse.
3	Störende Verkehrsberuhigungselemente (Vertikalversätze) für Bus

Schwachstellen Winkelriedstrasse

Die zukünftigen Bedürfnisse für den Strassenraum werden folgendermassen gewichtet:

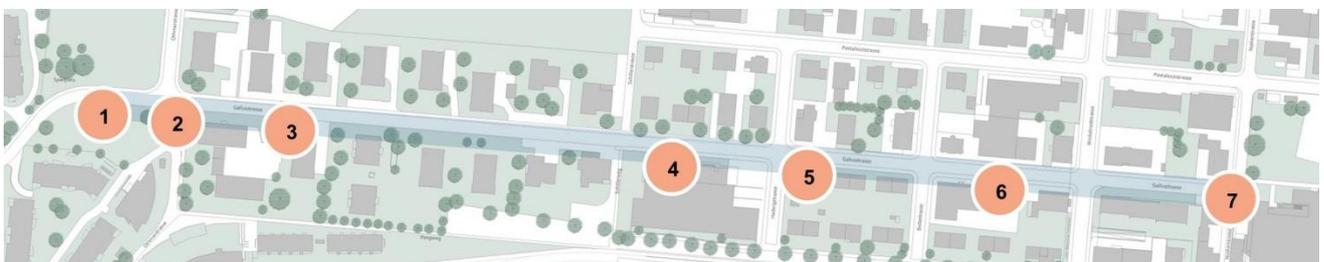
Gewährleistung Zufahrtsfunktion Quartier/POI	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"><div style="width: 33%; background-color: #ccc; height: 10px;"></div><div style="width: 33%; background-color: #ccc; height: 10px;"></div><div style="width: 33%; background-color: #ccc; height: 10px;"></div></div> <div style="display: flex; justify-content: space-between;">geringmässigstark</div>
ÖV-Erschliessung	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"><div style="width: 33%; background-color: #ccc; height: 10px;"></div><div style="width: 33%; background-color: #ccc; height: 10px;"></div><div style="width: 33%; background-color: #ccc; height: 10px;"></div></div> <div style="display: flex; justify-content: space-between;">geringmässigstark</div>
Aufenthaltsqualität für Anwohner	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"><div style="width: 33%; background-color: #ccc; height: 10px;"></div><div style="width: 33%; background-color: #ccc; height: 10px;"></div><div style="width: 33%; background-color: #ccc; height: 10px;"></div></div> <div style="display: flex; justify-content: space-between;">geringmässigstark</div>
Schulwegsicherung/Spielmöglichkeiten	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"><div style="width: 33%; background-color: #ccc; height: 10px;"></div><div style="width: 33%; background-color: #ccc; height: 10px;"></div><div style="width: 33%; background-color: #ccc; height: 10px;"></div></div> <div style="display: flex; justify-content: space-between;">geringmässigstark</div>
Sicherer und direkter Velo- und Fussweg	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"><div style="width: 33%; background-color: #ccc; height: 10px;"></div><div style="width: 33%; background-color: #ccc; height: 10px;"></div><div style="width: 33%; background-color: #ccc; height: 10px;"></div></div> <div style="display: flex; justify-content: space-between;">geringmässigstark</div>
Unterbindung Gefahr Schleichverkehr	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"><div style="width: 33%; background-color: #ccc; height: 10px;"></div><div style="width: 33%; background-color: #ccc; height: 10px;"></div><div style="width: 33%; background-color: #ccc; height: 10px;"></div></div> <div style="display: flex; justify-content: space-between;">geringmässigstark</div>
Gewerbeerschliessung	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"><div style="width: 33%; background-color: #ccc; height: 10px;"></div><div style="width: 33%; background-color: #ccc; height: 10px;"></div><div style="width: 33%; background-color: #ccc; height: 10px;"></div></div> <div style="display: flex; justify-content: space-between;">geringmässigstark</div>
Öfftl. Parkfeldangebot für Geschäfte/Anwohner	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"><div style="width: 33%; background-color: #ccc; height: 10px;"></div><div style="width: 33%; background-color: #ccc; height: 10px;"></div><div style="width: 33%; background-color: #ccc; height: 10px;"></div></div> <div style="display: flex; justify-content: space-between;">geringmässigstark</div>

Bedürfnisabklärung Winkelriedstrasse
 POI: Points of Interest, ÖV: Öffentlicher Verkehr

3.4 Gallusstrasse

Hauptmerkmale

Die Gallusstrasse stellt als einzige Erschliessungsstrasse eine durchgehende Verbindungsachse durchs Westquartier bis ins Zentrum dar. Entlang der Gallusstrasse führt die Hauptschulwegroute. Die Gallusstrasse weist folgenden durchschnittlichen täglichen Verkehr auf: Richtung Osten 350 Fahrzeuge; Richtung Westen: 380 Fahrzeuge. Folgende Schwachstellen weist die Gallusstrasse auf:



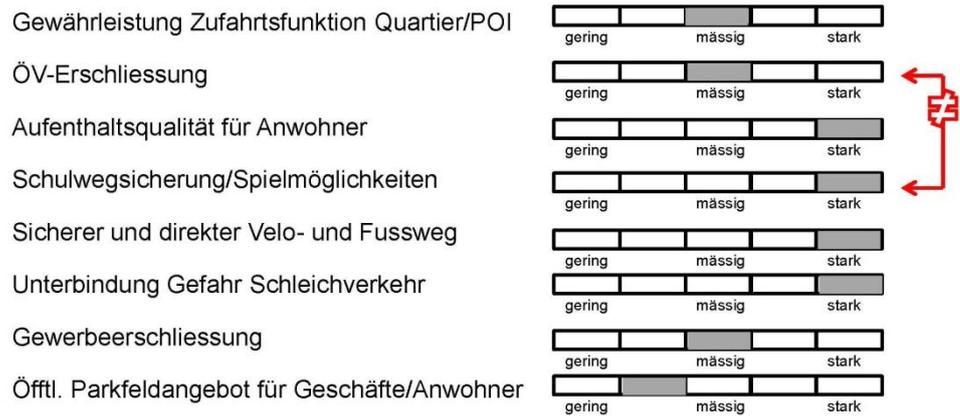
Verortung

Nummer	Schwachstelle
1	Parkplätze sind gefährlich für spielende Kinder (Bälle auf Strasse), Kinder werden zwischen abgestellten Autos nicht gesehen
2	Grosszügig dimensionierte Einmündung bzw. Strassenraum, Geschwindigkeitsübertretungen
3	Fehlender Gehweg auf der Südseite, diverse Parkplatzzufahrten über Gehweg
4	Schleichverkehr zur Umfahrung Rückstau auf Zürcherstrasse
5	Tiefe Haltestellenfrequenz (rund 3'200 Ein-/ Aussteiger in beide Richtungen, 2015) bei der Haltestelle Gallusstrasse (tiefste Frequenz im Vergleich zu anderen Haltestellen aufgrund ihrer Nähe zum Bahnhof Wil (unter 600m))
6	Breite Fahrbahn (7.0m)

7	Personalparkplatz Stadtsaal und Parkplätze Notkerstrasse werden für Elterntaxi genutzt. Übergang Stöckli-Spielplatz Alleeschulhaus unübersichtlich.
8	Störende Verkehrsberuhigungselemente (Vertikalversätze) für Bus

Schwachstellen Gallusstrasse

Die zukünftigen Bedürfnisse für den Strassenraum werden folgendermassen gewichtet:



Bedürfnisabklärung Gallusstrasse

POI: Points of Interest, ÖV: Öffentlicher Verkehr

3.5 Weststrasse

Hauptmerkmale

Die Weststrasse stellt eine wichtige Fuss- und Veloverbindung zum Bahnhof dar. Zukünftig werden die Entwicklungsgebiete beim Bahnhof Wil über die Weststrasse via Winkelriedstrasse erschlossen. Folgende Schwachstellen bzw. positive Merkmale weist die Weststrasse auf:



Verortung

Nummer	Schwachstelle/positive Merkmale
1	Ifangweg: Direkte Fussgängerverbindung zwischen der Weststrasse und dem Lenzenbüel
2	Grossflächige private Parkierungsanlage
3	Risiko: Verkehrszunahme sowie Schleichverkehr durch bauliche Entwicklung beim Frauenfeld-Wil-Bahnhof

Schwachstellen Weststrasse

Die zukünftigen Bedürfnisse für den Strassenraum werden folgendermassen gewichtet:

Gewährleistung Zufahrtfunktion Quartier/POI	
ÖV-Erschliessung	
Aufenthaltsqualität für Anwohner	
Schulwegsicherung/Spielmöglichkeiten	
Sicherer und direkter Velo- und Fussweg	
Unterbindung Gefahr Schleichverkehr	
Gewerbeerschliessung	
Öfftl. Parkfeldangebot für Geschäfte/Anwohner	

Bedürfnisabklärung Weststrasse

POI: Points of Interest, ÖV: Öffentlicher Verkehr

Hauptmerkmale

3.6 Pestalozzistrasse/Notkerstrasse

Die Pestalozzistrasse ist im westlichen Bereich hauptsächlich eine Wohnstrasse. Im östlichen Bereich erschliesst die Strasse zahlreiche Geschäfte. Die Notkerstrasse verläuft senkrecht zu Pestalozzistrasse und erschliesst ebenfalls zahlreiche Geschäfte. Die Parkplätze sind öffentlich (weisse Parkfelder) und werden mittels Parkuhr bewirtschaftet. Folgende Schwachstellen weist die Pestalozzistrasse auf:

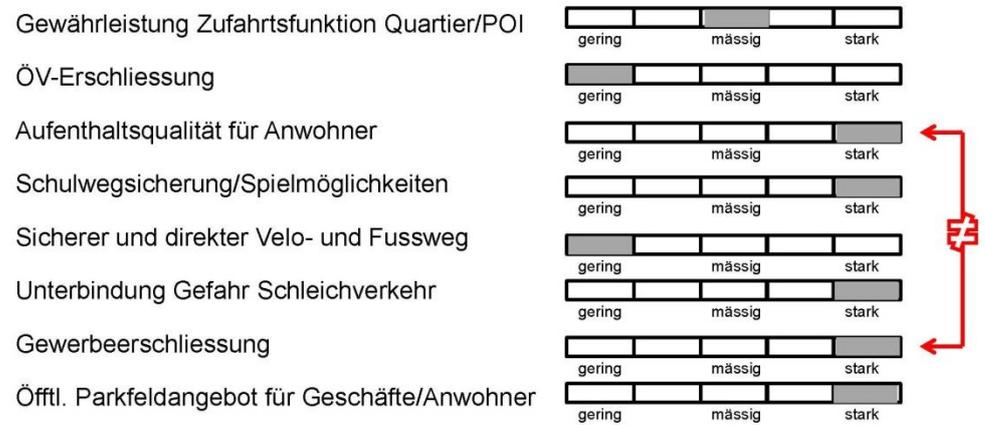


Verortung

Nummer	Schwachstellen Pestalozzistrasse
1	Schleichverkehr zur Umfahrung Rückstau auf Zürcherstrasse
2	Breite Fahrbahn (6.5m)
3	Ist Hauptverbindung zwischen Alleeschulhaus und Tagesstruktur Pestalozzi, jedoch nicht als Schulwegroute klassiert
4	Grosse ungenutzte Verkehrsfläche ausschliesslich als Zufahrt zum Behindertenparkplatz und für Lehrerparkplätze. Wird als Zufahrt fürs Elterntaxi gebraucht.

Schwachstellen Pestalozzistrasse

Die zukünftigen Bedürfnisse für beide Strassenräume werden folgendermassen gewichtet:



Bedürfnisabklärung Pestalozzistrasse/Notkerstrasse
 POI: Points of Interest, ÖV: Öffentlicher Verkehr

3.7 Schillerweg/Schillerstrasse

Der Schillerweg stellt eine neue Fuss- und Veloachse zwischen dem Klinikareal und dem Südquartier dar. Im Bereich der Zürcherstrasse besitzt der Schillerweg zudem eine Erschliessungsfunktion für Gewerbebetriebe. Folgende Schwachstellen weist der Schillerweg auf:

Hauptmerkmale

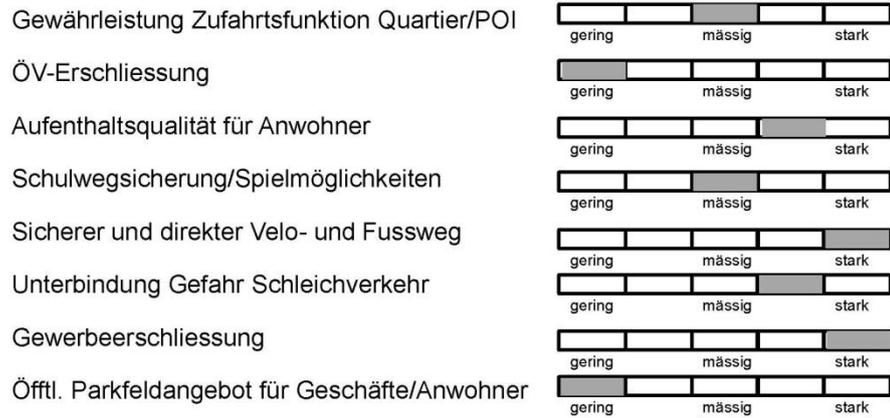


Verortung

Nummer	Schwachstelle
1	Schleichverkehr zur Umfahrung Rückstau auf Zürcherstrasse
2	Fehlender Gehweg, wird von Kindern als Weg zwischen Kindergarten Lenzenbüel und Tagesstruktur Pestalozzi genutzt.
3	Ungenügende Sichtweiten bei der Einmündung (Hecke/Sträucher sowie abgestellte Fahrzeuge verdecken die Sicht)
4	Schmaler Durchgang für Fussgänger, Treppenabsatz (keine Befahrbarkeit durch Velos)

Schwachstellen Schillerweg

Die zukünftigen Bedürfnisse für den Strassenraum werden folgendermassen gewichtet:



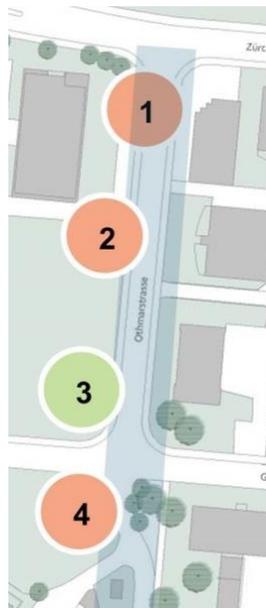
Bedürfnisabklärung Schillerweg

POI: Points of Interest, ÖV: Öffentlicher Verkehr

3.8 Othmarstrasse

Hauptmerkmale

Die Othmarstrasse stellt die Zufahrt aus Westen ins Westquartier sicher und ist für die ÖV-Erschliessung von Bedeutung. Folgende Schwachstellen weist die Othmarstrasse auf:



Verortung

Nummer	Schwachstelle/positive Merkmale
1	Grosszügig dimensionierte Einmündung
2	Schleichverkehr zur Umfahrung Rückstau auf Zürcherstrasse
3	Gut frequentierte Haltestelle Lenzenbüel (rund 10'400 Ein-/Aussteiger, beide Richtungen 2015)

4 Breite Fahrbahn (7.0m) und grosszügig dimensionierte Einlenker in Gallusstrasse

Schwachstellen Othmarstrasse

Die zukünftigen Bedürfnisse für den Strassenraum werden folgendermassen gewichtet:

Gewährleistung Zufahrtfunktion Quartier/POI	
ÖV-Erschliessung	
Aufenthaltsqualität für Anwohner	
Schulwegsicherung/Spielmöglichkeiten	
Sicherer und direkter Velo- und Fussweg	
Unterbindung Gefahr Schleichverkehr	
Gewerbeerschliessung	
Öfftl. Parkfeldangebot für Geschäfte/Anwohner	

Bedürfnisabklärung Othmarstrasse

POI: Points of Interest, ÖV: Öffentlicher Verkehr

Die gut frequentierte Haltestelle Lenzenbüel, zeigt auf, dass eine ÖV-Erschliessung durch den Stadtbus in diesem Gebiet einem grossen Bedürfnis entspricht.

3.9 Übrige Strassen

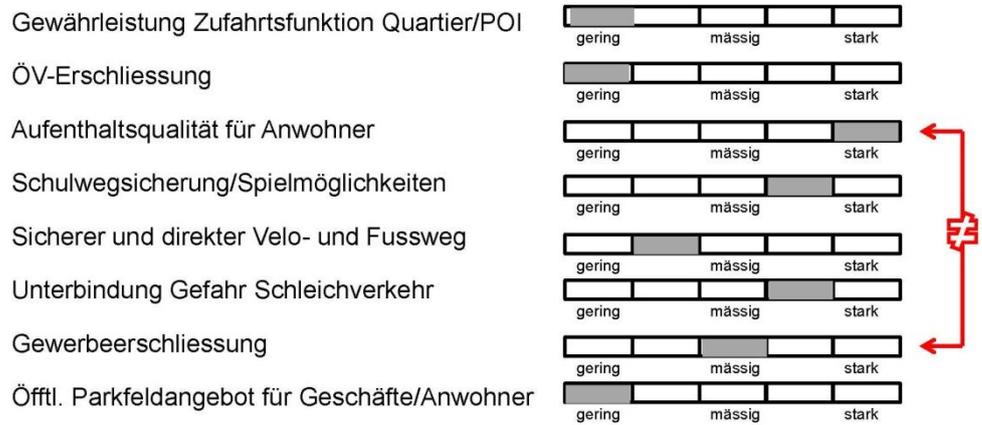
Hauptmerkmale

Die übrigen Erschliessungsstrassen (beispielsweise Bedastrasse oder Hadwigstrasse) sind primär ruhige Wohnstrassen mit ausschliesslich Quell- und Zielverkehr zu den Wohnhäusern oder vereinzelt zu den Gewerbebetrieben. Folgende Schwachstellen weisen diese Strassenräume auf:

Schwachstelle
Breite Fahrbahnen und aufgrund ihrer Bedeutung (kaum Verkehr) zu gross dimensionierte Einmündungen (Dominanz Strassenraum).

Schwachstellen übrige Strassen

Die zukünftigen Bedürfnisse für den Strassenraum werden folgendermassen gewichtet:



Bedürfnisabklärung übrige Strassen
 POI: Points of Interest, ÖV: Öffentlicher Verkehr

3.10 Fazit Bedürfnisabklärung

Die folgende Grafik fasst die Bedürfnisse zusammen und nimmt eine Gewichtung vor.



Bedürfnispyramide
 Unten Starke Gewichtung, oben: tiefe Gewichtung,

4. Zukünftige Entwicklung Westquartier

Im und um das Westquartier sind zahlreiche Planungsvorhaben am Laufen, welche grossen Einfluss auf die zukünftige Bedeutung des Strassenverkehrsnetz, die Velo- und Fussgängerführung ausüben. Deshalb ist es zweckmässig, die zukünftige Entwicklung pro Verkehrsträger zusammenfassend zu zeigen. Die Konzeptvariantenentwicklung berücksichtigt diese Entwicklung, welche teilweise Änderungen in den übergeordneten Planungen notwendig macht.

4.1 Strassensystem

Veränderungen auf dem heutigen übergeordneten Strassennetz

Die Sirnacherstrasse wird ausgehend von der kantonalen Hauptstrasse abklassiert und als Veloachse mit Erschliessungsfunktion fürs neue Wohnquartier Lenzenbüel und fürs Gewerbegebiet ausgebildet². Der regionale Bus verkehrt weiterhin auf der Sirnacherstrasse. Die Zürcherstrasse wird als siedlungsverträgliche Strasse ausgebildet und dem sogenannten Übergangnetz zugeordnet. Die Verkehrsmenge wird stadteinwärts auf der Zürcherstrasse dosiert. Die zukünftigen Veränderungen des übergeordneten Strassennetzes sind in der Konzeptstudie FlaMa und Verkehrsmanagementkonzept Zentrumsentlastung Wil, Metron, 21.06.2016 beschrieben. Die Konzeptkarte mit den Verkehrsmanagementmassnahmen befindet sich in der Beilage.

Veränderungen auf dem heutigen Gemeindestrassennetz

Basierend auf der Masterplanstudie Bahnhof Wil stellt die Winkelriedstrasse die neue Haupterschliessung zum Bahnhofplatz und zur Parkieranlage Bahnhof her. Auf der Winkelriedstrasse ist mit einer vergleichbaren Verkehrsbelastung wie heute auszugehen (durchschnittlicher täglicher Verkehr Richtung Zürcherstrasse: 1'060 Fahrzeuge; Richtung Bahnhof 1'230 Fahrzeuge). Der Abschnitt zwischen der Winkelriedstrasse und dem Bahnhofplatz wird in beide Richtungen für den motorisierten Individualverkehr gesperrt. Bei der Einmündung Winkelried-/ Zürcherstrasse ist eine Lichtsignalanlage vorgesehen.

Hierarchie der Strassenräume

Die Hierarchie der Strassenräume im Westquartier wird künftig die Winkelriedstrasse als Haupterschliessung zum Bahnhof und die Othmarstrasse als Zufahrt zum westlichen Teil des Lenzenbüels anführen. Eine wichtige Quartierserschliessung wird die Gallusstrasse bleiben, die im Vergleich zur Pestalozzistrasse mehr Gewerbe erschliesst. Von untergeordneter Bedeutung sind die Querverbindungen zwischen Pestalozzi- und Gallusstrasse sowie jene zwischen Winkelriedstrasse und Allee.

² Gemäss Agglomerationsprogramm 2G/3G, Zentrumsentlastung Zürcherstrasse



Hierarchie der Strassenräume und stadträumliche Gliederung

4.2 Öffentlicher Verkehr

Auf der Zürcherstrasse sind Buspriorisierungsmassnahmen wie eine physische oder elektronische Busspur vorgesehen³. Betreffend der Regionalbus-Führung besteht die Option, den Bus neu via Schwanen-Kreisel zum Bahnhof zu führen. Das Wiler Zentrum würde dadurch besser angebunden werden. Eine Neu-Erschliessung des Wohnquartiers Lenzenbüel ist durch den Stadtbus angedacht. Die Frauenfeld-Wil-Bahn Endhaltestelle in Wil wird gegen Westen verschoben. Dies ist eine Grundvoraussetzung für die erfolgreiche Umgestaltung des Bahnhofplatzes. Zusammen mit dem Entwicklungsschwerpunkt Wil West wird eine zusätzliche Haltestelle der Frauenfeld-Wil-Bahn sowie ein zusätzlicher Halt der Linie Wil-Weinfelden geplant.

4.3 Fussverkehr

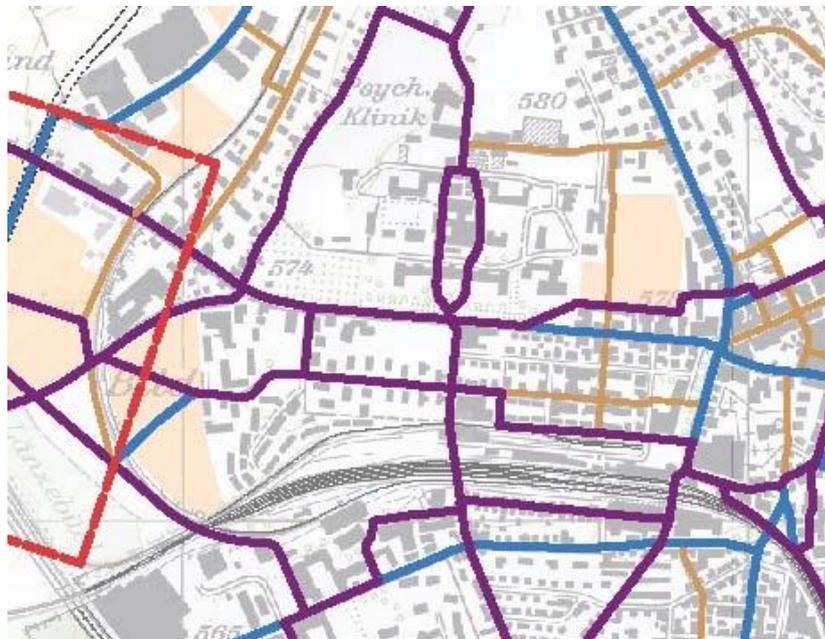
Die fussläufige Vernetzung des Wohnquartiers Lenzenbüel mit den bestehenden Siedlungen im Westquartier sowie eine hohe Durchwegung in der neuen Überbauung im Lenzenbüel werden angestrebt. Neue Fussgängerverbindungen beim Bahnhofareal (Über-/ Unterführung Schillerweg) und eine neue Verbindung Lenzenbüel-Stihl sind vorgesehen (Agglomerationsprogramm 3. Generation).

4.4 Veloverkehr

Ausgehend von der Velonetzstrategie werden Netzlückenschliessungen im Bereich des Gleisfelds (Über-/ Unterführung Schillerweg) und eine durchgehende Veloverbindung vom Stihl-Areal entlang der Bahnlinie Richtung Bronschhofen angestrebt. Weiter soll die Sirnacherstrasse im Rahmen des Entwicklungsschwerpunkts Wil West zu einer

³ Diese Massnahmen sind im Verkehrsmanagementkonzept zur Zentrumsentlastung der Stadt Wil (Metron, 2016) beschrieben.

Quartierstrasse abklassiert werden. An der Ecke Zürcher-/ Winkelriedstrasse wird der Veloweg direkt ins Entwicklungsgebiet Klinik weitergeführt. Das Areal Lenzenbüel wird für den Veloverkehr neu erschlossen und an die geplanten Veloverbindungen angebunden.



Velostrategie

Violett: Hauptverbindung Fokus sicher; blau: Hauptverbindung Fokus direkt; braun: Lokalverbindungen
Plangrafik: Stadt Wil, 14. Dezember 2016

4.5 Städtebauliche Entwicklung

Das Westquartier von Wil entstand ab 1835 als sich die Stadt entlang der Ausfallachsen ausserhalb der Altstadt zu entwickeln begann. Ab 1855, mit dem Bahnhofausbau und der Eröffnung der Eisenbahnlinien nach Winterthur und Flawil, wurde zunächst das Gebiet entlang der Allee bebaut. Der Bereich zwischen Allee und Winkelriedstrasse präsentiert sich heute heterogen mit Wohn-, Gewerbe- und öffentlichen Bauten, die nach und nach zwischen 1900 und 2000 gebaut wurden und eine unterschiedliche Körnung aufweisen (insb. Stadtsaal und Alleeschulhaus als grosse Volumen). Wesentlich homogener präsentiert sich der mittlere Teil zwischen Winkelried- und Schillerstrasse. Dieser entstand hauptsächlich ab ca. 1900 bis 1940 im orthogonalen Raster und ist durch planmässige, senkrecht zueinander stehende Quartierstrassen charakterisiert. Hier entstanden die Stickereifabrik und zahlreiche, teils für die Zeit aufwendig gebaute Wohnbauten an der Gallus- und Pestalozzistrasse. Einzelne herrschaftliche Villen (z.B. das Indiahaus) und markante Historismusbauten besetzen die Eckpositionen. Die älteren Gebäude im Westquartier sind inzwischen meist zu Zwei- bis Dreifamilienhäuser umgebaut. Viele besitzen noch Vorgärten, andere Ladengeschäfte im Erdgeschoss.

Später - in den 60er und 70er Jahren - entstanden Wohnblöcke mit typischem fließendem Grünraum und grossen Bäumen im westlichen Teil der Gallusstrasse. Das Quartier wirkt entsprechend grün, hat aber wenig öffentliche Freiräume. Erwähnenswert ist die Spielwiese mit Spielplatz an der Gallusstrasse (Zone für Öffentliche Bauten und

Anlagen). Die Wohnbauten westlich der Othmarstrasse wurden in den 80er und 90er erbaut und sind nicht mehr im orthogonalen System ausgerichtet.

Im Geviert Winkelried-/ Notkerstrasse soll eine neue Überbauung neue Impulse fürs Westquartier entwickeln. Zudem sind entlang der Weststrasse, im Bereich der heutigen Endhaltestelle der Frauenfeld-Wil-Bahn eine neue Überbauung im Zusammenhang mit der Masterplanung Bahnhof längerfristig geplant.

Die Grafik zur stadträumlichen Gliederung befindet sich im Kapitel 4.1

5. Zieldefinition

Aufgrund der Schwachstellenanalyse und der Bedürfnisabklärung sind folgende Hauptziele für das BGK Westquartier definiert:

Hauptziele

- _ **Sicherheit:** Verbesserung der Sicherheit für den Fussverkehr, insbesondere für den Schülerverkehr
- _ **Motorisierter Individualverkehr:** Reduktion der negativen Auswirkungen, vor allem Unterbindung Schleichverkehr, Gewährleistung Zufahrtsfunktion ins Quartier
- _ **Aufenthaltsqualität:** Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität, attraktive Gestaltung des Strassenraums für Anwohner und Kinder
- _ **Vernetzung:** Stärkere Vernetzung des Fuss- und Veloverkehrs in die umliegende Quartiere, direkte Verbindungen innerhalb des Quartiers

Ziele Strassenraumgestaltung

Die mit der Entstehung des Quartiers entstandenen, grosszügig dimensionierten Strassenräume sollen auch künftig den Charakter des jeweiligen Quartierteils widerspiegeln aber siedlungsorientierter werden und mehr Aufenthaltsqualität erhalten. Dazu soll der sogenannte optische Durchfahrtswiderstand erhöht werden und verkehrsberuhigende Massnahmen wie Horizontal- und Vertikalversätze integriert werden.

Die optische Durchgängigkeit der Gallusstrasse (Blickachse zum Kirchturm St.Peter) soll gewährleistet bleiben, ebenso die heute klare Orientierung im orthogonalen Raster. Gestalterisch ist das Strassennetz zwar in Abhängigkeit der Hierarchie zu entwickeln, die städtebauliche Einheit soll aber spürbar bleiben.

6. Differenzierung Tempo 30-Zone versus Begegnungszone

Die beiden Verkehrsregimes unterscheiden sich bezüglich Vortrittsrecht, Parkierung und Strassenraumgestaltung.

Tempo 30-Zone



Die Geschwindigkeitslimite ist 30km/h. Der motorisierte Individualverkehr hat gegenüber dem Fussgänger Vortritt. Die Querung für Fussgänger ist überall möglich. Grundsätzlich hat es in Tempo 30-Zonen keine Fussgängerstreifen. In Ausnahmefällen, beispielsweise in unmittelbarer Nähe zur schulischen Einrichtungen ist die Markierung von Fussgängerstreifen möglich. Sofern keine Parkverbote markiert sind, ist das Abstellen von Fahrzeugen überall möglich. Betreffend der Strassenraumgestaltung wird eine klare Trennung zwischen Fahrbahn und Trottoir angestrebt.

Begegnungszone



In der Begegnungszone beträgt die Maximalgeschwindigkeit 20km/h. Die Fussgänger haben gegenüber den Velofahrenden, dem öffentlichen Verkehr, sowie dem motorisierten Individualverkehr Vortritt. Die Querung für Fussgänger ist überall erlaubt. Auf die Markierung von Fussgängerstreifen wird grundsätzlich verzichtet. In Ausnahmefällen ist die Anbringung von Fussgängerstreifen in unmittelbarer Nähe zu Bildungseinrichtungen (beispielsweise Schulhäuser oder Kindergarten) machbar. Im Kanton St.Gallen wird im Vergleich zu anderen Kantonen diese Ausnahmeregelung nicht angewendet. Die Parkierung ist nur innerhalb von markierten Parkfeldern erlaubt. Eine klare Trennung von Fahrbahn und Trottoir ist nicht zweckmässig. Grundsätzlich wird in den Begegnungszonen ein Mischverkehrsprinzip (shared space) angestrebt, das heisst die Auflösung von Fahrbahn und Trottoir.

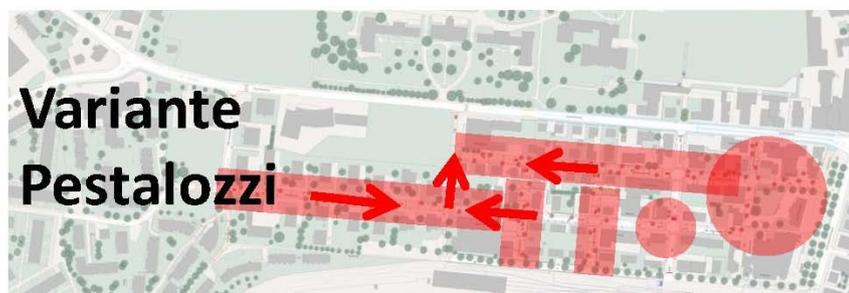
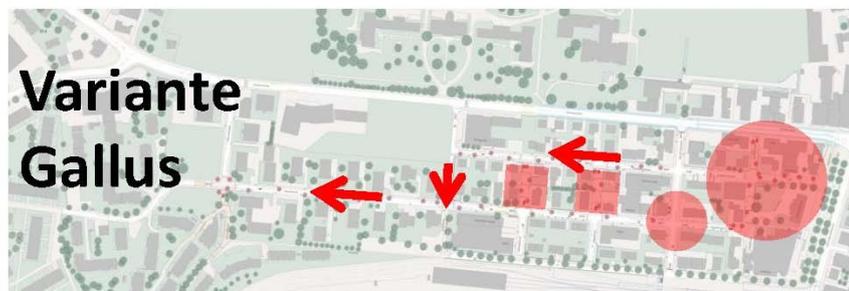
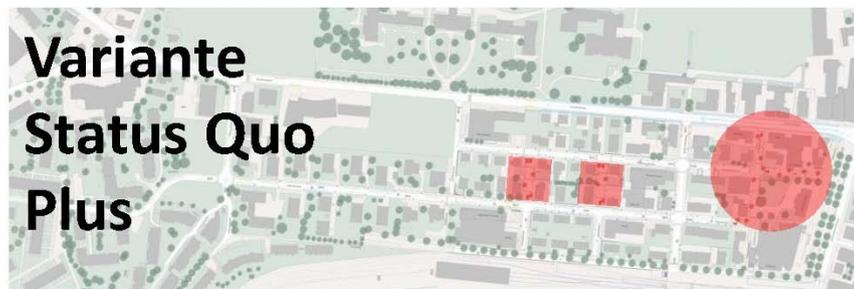
7. Variantenentwicklung

Folgende drei Varianten sind ausgearbeitet worden:

- _ Variante Status Quo Plus
- _ Variante Gallus
- _ Variante Pestalozzi

Ausprägung Varianten

Die jeweiligen Varianten unterscheiden sich stark in ihrem Massnahmenumfang. Die Variante Status Quo Plus weist nur punktuelle Veränderungen auf. Die Variante Gallus basiert auf der Variante Status Quo Plus, welche zusätzlich Einbahnregimes aufweist. Die Variante Pestalozzi ist die umfangreichste Variante, welche in zahlreichen Strassenabschnitten umfangreiche Verkehrsberuhigungs- und Gestaltungsmaßnahmen hervorruft. Die folgenden Grafiken zeigen schematisch auf, wo Veränderungen im Strassenraum vorgesehen sind. Die masstäblichen Darstellungen befinden sich in der Beilage.

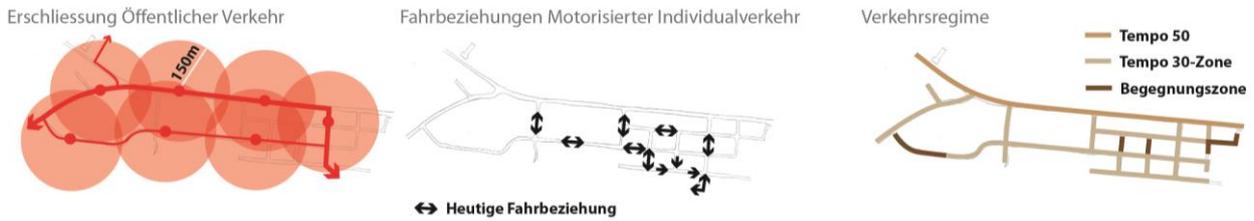


Lokalisierung Eingriffe pro Variante

Schematische Darstellung; rot = Veränderungen

7.1 Variante Status Quo Plus

Nachfolgend die Merkmale der Variante Status Quo Plus.



Merkmale Variante Status Quo Plus

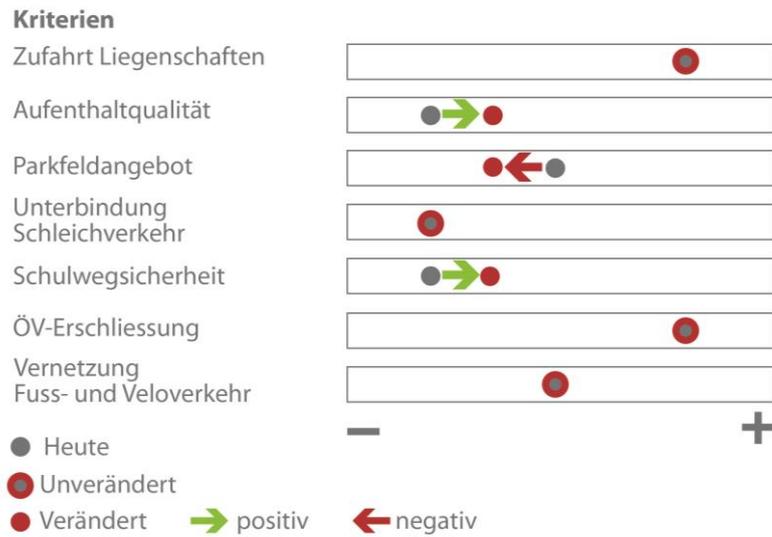
Massnahmenbeschrieb

Auf der Notkerstrasse und abschnittsweise auf der Pestalozzistrasse wird eine Begegnungszone eingeführt. Die Lehrerparkplätze beim Alleeschulhaus werden aufgehoben und durch eine Anlieferfläche ersetzt. Vor dem Kindergarten wird die Durchfahrt für den motorisierten Individualverkehr unterbunden (zum Beispiel mittels Poller). Die öffentlichen Längsparkfelder in der Notkerstrasse (Abschnitt Pestalozzistrasse bis Kindergarten) werden aufgehoben, weil die Erschliessung (Wegfahrt erfolgt rückwärts bis zur Pestalozzistrasse) nicht gewährleistet ist. Die Massnahmen haben zum Ziel, eine Verkehrsberuhigung im Umfeld des Alleeschulhauses zu erzielen und eine Verbindung des Kindergartens mit dem Allee-Pausenplatz zu ermöglichen. Zudem wird die Pausenfläche mit Wegfall der Lehrerparkplätze vergrössert. Weiter besteht die Option, die Pestalozzistrasse während der Pausenzeit gänzlich für den motorisierten Individualverkehr zu sperren.



Massnahmen im Gebiet Alleeschulhaus

Die Auswirkungen der Variante Status Quo Plus fassen sich wie folgt zusammen:



Auswirkungen Variante Status Quo Plus

Auswirkungen

Durch die Neugestaltung der Strassenräume im Bereich Alleeschulhaus, in der Beda- und Hadwigstrasse verbessert sich die Aufenthaltsqualität. Weil im Bereich des Alleeschulhauses einige Parkfelder aufgehoben werden, verringert sich das Parkfeldangebot. Dank den verkehrsberuhigten Strassenzügen und der Aufhebung von Parkmöglichkeiten beim Alleeschulhaus verbessert sich die Verkehrssicherheit, vor allem für Schulkinder.

7.2 Variante Gallus

Nachfolgend die Merkmale der Variante Gallus.



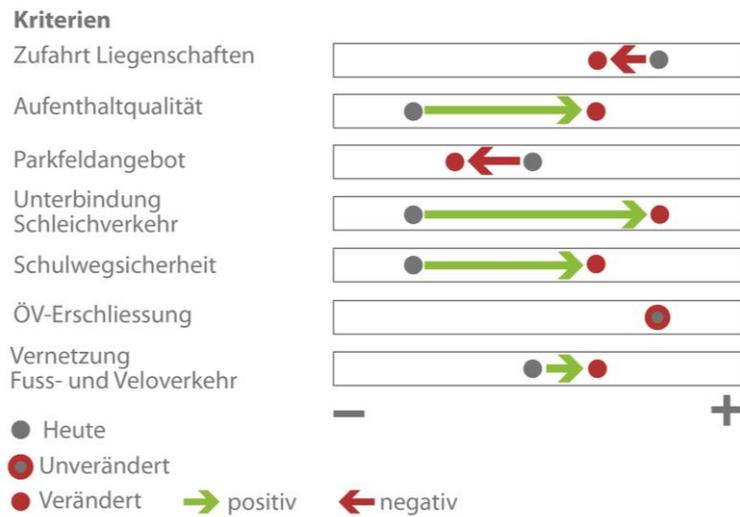
Merkmale Variante Gallus

Massnahmenbeschrieb

Die Massnahmen in der Variante Gallus bauen der Variante Status Quo Plus auf. Die ÖV-Erschliessung als auch die Verkehrsregime-Einteilung bleiben somit unverändert. Neu werden Einbahnstrassen eingeführt. Die Pestalozzistrasse sowie die Gallusstrasse sind von Ost nach West für den motorisierten Individualverkehr befahrbar. Die Schillerstrasse ist für den motorisierten Individualverkehr von Nord nach Süd befahrbar. Für den Veloverkehr bleibt die Durchfahrt in den Einbahnstrassen auch in der Gegenrichtung gewährleistet. Mit dieser Massnahme wird der Schleichverkehr durchs Westquartier zum Bahnhof Wil unterbunden. Die wichtige Querung auf der Winkelriedstrasse für

Schulkinder wird mittels Horizontalversatz entschärft. Weitere Massnahmen, zur verbesserten Aufenthaltsqualität und Fuss- und Veloführung sind in der Schillerstrasse und auf dem Schillerweg geplant.

Die Auswirkungen der Variante Gallus fassen sich wie folgt zusammen:



Auswirkungen Variante Gallus

Auswirkungen

Die Einführung der Einbahnstrasse führt teilweise zu längeren Zufahrten bzw. Wegfahren. Primär in der Gallusstrasse und Pestalozzistrasse. Dank der Einführung der Einbahnstrasse kann ein wesentlicher Beitrag geleistet werden, dass das Quartier vom Schleichverkehr entlastet wird. Infolge eines verbreiterten Schillerwegs für Fussgänger und Velofahrer sowie einer verbesserten Fussgängerquerung über die Winkelriedstrasse (Horizontalversatz) verbessert sich die Vernetzung und Schulwegsicherheit massgeblich.

7.3 Variante Pestalozzi

Nachfolgend die Merkmale der Variante Pestalozzi.



Merkmale Variante Pestalozzi

Massnahmenbeschrieb - Buslinienführung

Die Variante Pestalozzi sieht eine neue Führung des Regional- und Stadtbusses via Schwanen-Kreisel mit einer zusätzlichen Haltestelle beim Schwanen-Kreisel vor. Die frequenzschwache Haltestelle Gallusstrasse wird aufgehoben. Der östliche Quartierteil

wird durch den Bahnhof Wil erschlossen, welcher in Fussdistanz zum Quartier liegt. Mit dieser neuen Führung entsteht ein grösseres Veränderungspotential in der Gallusstrasse bezüglich Verkehrsregime und Strassenbreiten.

Verkehrsregimes – Tempo 30-Zone

Zahlreiche Strassenzüge werden einem neuen Verkehrsregime zugeführt. Folgende Strassenabschnitte verbleiben in der Tempo 30-Zone:

- _ Othmarstrasse
- _ Gallusstrasse (Abschnitt Schillerstrasse bis Alleeschulhaus)
- _ Winkelriedstrasse
- _ Weststrasse

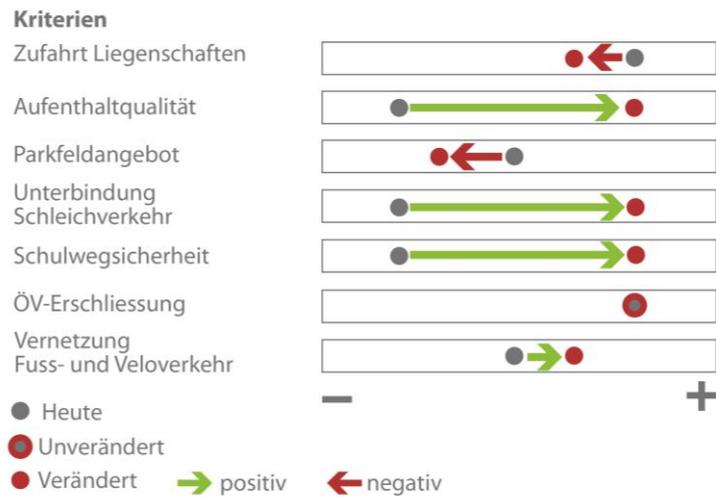
Als Hauptzubringer zum Bahnhof und zum Freiverlad wird die Winkelriedstrasse in der Tempo 30-Zone belassen. Ebenso verbleiben die Othmarstrasse infolge des Busverkehrs sowie die Gallusstrasse (Abschnitt Schillerstrasse bis Alleeschulhaus) aufgrund der Gewerbeerschliessung in der Tempo 30-Zone. Die Weststrasse erfährt keine veränderte Strassenraumgestaltung und verbleibt in der Tempo 30-Zone.

Begegnungszone

Folgende Strassenabschnitte werden neu als Begegnungszone ausgestaltet:

- _ Schillerstrasse
- _ Gallusstrasse (Abschnitt Othmarstrasse bis Schillerstrasse)
- _ Pestalozzistrasse
- _ Notkerstrasse
- _ Hadwigstrasse
- _ Bedastrasse

Aufgrund der hohen Kinderdichte, dem fehlenden Trottoir (Gehweg) und den fehlenden Spielmöglichkeiten bietet es sich an, auf der Gallusstrasse (Abschnitt Othmarstrasse bis Schillerstrasse) eine Begegnungszone einzurichten. Die Notker- und Pestalozzistrasse eignen sich ebenfalls für eine Begegnungszone, weil zahlreiche Schulkinder unterwegs sind und diese Strassen in unmittelbarer Nähe zum Schulhaus und Kindergarten steht.



Auswirkungen Variante Gallus

Auswirkungen

Die Variante Pestalozzi weist vor allem bezüglich der Aufenthaltsqualität und der Schulwegsicherheit eine stärkere Ausprägung als die Variante Gallus auf. Dies ist darauf zurückzuführen, weil ein grosser Anteil der heutigen Tempo 30-Zonen zu Begegnungszonen werden. Zudem führt der Stadtbus nicht mehr durchs Quartier, was zu zusätzlichem Gestaltungsspielraum auf der Gallusstrasse führt.

7.4 Beurteilung und Empfehlung

Mit der Variante Pestalozzi können die Bedürfnisse am besten berücksichtigt sowie die meisten Schwachstellen behoben werden. Diese Variante weist klar die grösste Intensität bezüglich der Umgestaltung auf. Gleichzeitig weist diese Variante die grössten gestalterischen Möglichkeiten auf, ist aber für die Quartiererschliessung einschneidender. Die Variante Pestalozzi wird im Grundsatz von der Bevölkerung sowie dem Gewerbe getragen. Die beiden Veranstaltungen im Oktober 2016 und Januar 2017 (siehe Kapitel 9. lassen diesen Schluss zu. Die Variante Pestalozzi wird deshalb für die vertiefte Ausarbeitung empfohlen.

8. Betriebs- und Gestaltungskonzept Bestvariante

Anschliessend an das Variantenstudium wurde anhand der Empfehlung die Variante Pestalozzi weiterbearbeitet und als Bestvariante vertieft. Im Variantenstudium sowie an den Workshops zeigte sich, dass bei der Variante Pestalozzi bei einigen Themen noch vertiefte Abklärungen notwendig sind.

Vertiefte Abklärungen: Themen

- _ Betriebskonzept: Überprüfung der geplanten Verkehrsregimes und Verkehrsführung auf einigen Abschnitten
- _ Gestaltungskonzept: Umsetzbarkeit Gestaltungskonzept unter Einhaltung verkehrstechnischer Aspekte (Sichtweiten, Befahrbarkeit Anlieferung der Gewerbenutzungen) sowie die Umsetzbarkeit unter Berücksichtigung der Werkleitungen
- _ Etappierung und Grobkosten: Die Etappierung sowie die Grobkosten +/-50% der Variante Pestalozzi sind abzuschätzen.
- _ Fussgängerquerung Winkelriedstrasse: Abklärung machbarer Querungstypen
- _ Führung öffentlicher Verkehr: Es muss zwingend eine Rückfallvariante entwickelt werden, wenn der Stadtbuss nicht wie geplant via Schwanen Kreisel und Zürcherstrasse geführt werden kann.
- _ Anforderungen Zürcherstrasse: Die Anforderungen an die Zürcherstrasse sind aus dem BGK Westquartier bezüglich der flankierenden Massnahmen zu formulieren.

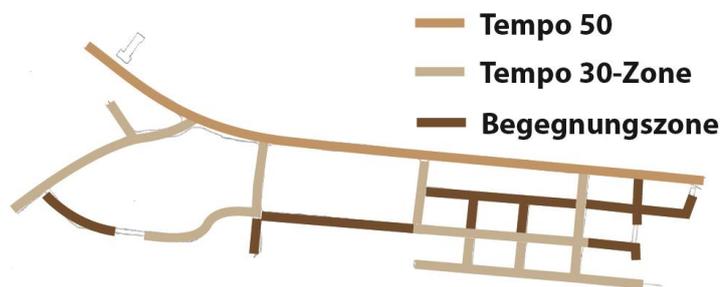
8.1 Verkehrsregime

Begegnungszone

Folgende Strassenabschnitte werden neu als Begegnungszone ausgestaltet:

- _ Gallusstrasse (Abschnitt Winkelriedstrasse bis Notkerstrasse)
- _ Gallusstrasse (Abschnitt Othmarstrasse bis Schillerstrasse)
- _ Pestalozzistrasse
- _ Notkerstrasse
- _ Hadwigstrasse (Teilabschnitt)
- _ Bedastrasse (Teilabschnitt)

Die Verlängerung der Gallusstrasse im Areal Lenzenbüel wird als Begegnungszone ausgestaltet (Drittprojekt).



Verkehrsregime Bestvariante

Gallusstrasse (Abschnitt Othmarstrasse bis Schillerstrasse)

Der Abschnitt auf der Gallusstrasse (Abschnitt Othmarstrasse bis Schillerstrasse) soll als Begegnungszone ausgebildet werden (Zielvorstellung). Das Spielen und Querlau-

fen der Kinder sowie das fehlende Trottoir wird von der Kantonspolizei St. Gallen jedoch nicht als ausreichende Voraussetzung für eine Begegnungszone angesehen. Während der vertieften gestalterischen und verkehrstechnischen Ausarbeitung zeigte sich, dass die Strassenraumgestaltung für die Gallusstrasse nicht abschliessend geklärt werden konnte, weil der vorliegenden Projektauftrag eine neue Strassenraumgestaltung ohne private Parzellierung vorsieht. Auf der Gallusstrasse (zwischen Othmarstrasse und Schillerstrasse) ist die Einhaltung dieser Randbedingung nicht möglich, ausser man genügt sich mit einer unbefriedigenden Lösung, welche beispielsweise sehr wenige öffentliche Parkfelder oder nur eine kleine Veränderungen vorsieht, welche schlussendlich wiederum sehr nahe an den heutigen Zustand heranreichen würden. Darunter leidet der Gesamteindruck der Strasse, der dann sehr geradlinig und ohne Sichtbremse wird. Erforderlich ist hier den gesamten Strassenraum zwischen den Gebäuden (inkl. private Parzellierung) für einen Lösungsvorschlag zu betrachten.

Ursache

Ursache für diese Problematik ist, dass viele der Parkfelder nicht der gültigen Norm entsprechen, weil die Sichtweiten bei der Ausfahrt nicht eingehalten werden. Bei einer neuen Strassenraumgestaltung sind die geltenden Normen konsequent zu berücksichtigen. Folglich verschwinden bei einer Strassenraumgestaltung die Parkfelder nicht primär wegen der neuen Gestaltung, sondern weil die Einhaltung der Normen eine Reduktion notwendig macht.

Studentenarbeit

Studierende der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften aus dem Studiengang Verkehrssysteme haben sich in Rahmen ihrer Bachelorarbeit vertieft damit befasst (unter Berücksichtigung der privaten Parzellierung).

Erkenntnisse Studentenarbeit

Folgende Erkenntnisse für die vertiefte Ausarbeitung wurden für die Stadt Wil aus dieser Studentenarbeit entnommen:

- _ Verlegung der Senkrechtparkierung, um Rückwärtsmanöver über das Trottoir zu vermeiden und einen grösseren Gestaltungsspielraum zu erreichen
- _ Zusammenlegung von privaten Zufahrten, um den Gestaltungsspielraum zu erhöhen

Weil noch unklar ist, wie die Bestvariante auf diesem Abschnitt im Detail aussieht, werden keine gestalterischen Detailmassnahmen vorgeschlagen. An der Ausbildung als Begegnungszone wird jedoch festgehalten.

8.2 Verkehrsführung

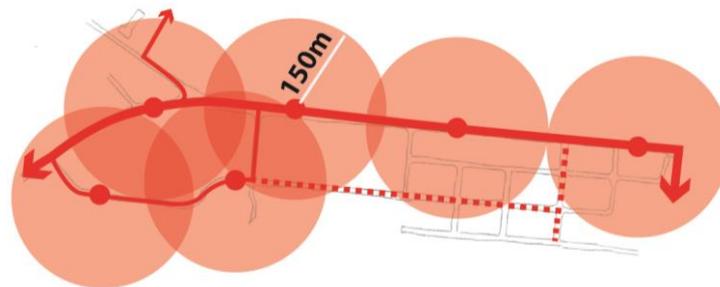
Die Einbahnregimes in der Gallusstrasse sowie in der Schillerstrasse werden umgesetzt. Die Pestalozzistrasse ist bis zur Hadwigstrasse in beide Richtungen befahrbar. Um den Schleichverkehr zu unterbinden, ist die Einfahrt für den motorisierten Individualverkehr ab der Schillerstrasse Richtung Osten nicht zugelassen. Die Ausfahrt bleibt für den motorisierten Individualverkehr erlaubt. Mit dieser Massnahme kann auf ein Einbahnregime in der Begegnungszone und auf eine umfangreiche Beschilderung in der Begegnungszone verzichtet werden. Die beiden Abschnitte in der Notkerstrasse bleiben für den motorisierten Individualverkehr gesperrt. Die Durchfahrt auf dem oberen Abschnitt zwischen Pestalozzi- und Gallusstrasse muss für Anlieferungsfahrzeuge zwingend gewährleistet sein. Es wird deshalb die Anbringung von versenkbaren Pollern empfohlen.



Neue Fahrbeziehungen und Zufahrtsbeschränkungen Bestvariante

8.3 Öffentlicher Verkehr

Die Zielvorstellung ist, dass neu der Stadt- und Regionalbus via Schwanen Kreisel-Zürcherstrasse-Othmarstrasse verkehrt. Beim Schwanen Kreisel ist eine neue Haltestelle vorgesehen. Die Haltestelle Gallusstrasse wird aufgehoben.



Linienführung Stadtbus und Regionalbus

Rote Linie: Neue Linienführung; gestrichelte rote Linie: Alternative Linienführung

Weil die Busführung via Zürcherstrasse von ÖV-Priorisierungsmassnahmen auf der Zürcherstrasse abhängt, wurde als Rückfallebene eine Linienführung via Winkelriedstrasse und Gallusstrasse berücksichtigt (nur Stadtbus). Basierend auf dem Plan der Bestvariante (siehe Beilage) ist eine solche Linienführung umsetzbar.

8.4 Strassenraumgestaltung

Schillerstrasse

In der Tempo 30-Zone auf der Schillerstrasse wird eine Rinne (siehe Kapitel 8.5 eingegeben), um den Fahrbereich besser vom Gehbereich zu trennen. Ziel ist eine Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fussgänger ohne Beanspruchung privater Flächen. Die Anbringung eines Trottoirs ist wegen des schmalen Strassenquerschnitts nicht ohne Landerwerb möglich. Zudem müsste eine Lösung mit den privaten Senkrechtparkfeldern gefunden werden. In Zusammenhang mit der Arealentwicklung auf der öffentlichen Parzelle ist ein Trottoir entlang der Schillerstrasse (gegenüber den Besucher-Parkplätzen von Fahnen Heimgartner) zu planen.

Verbreiterung Einmündung Schillerstrasse

Die Einmündung der Schillerstrasse Richtung Norden ist zu verbreitern. Dies ist notwendig, um die heutigen ungenügenden Sichtweiten zu optimieren und gleichzeitig die Einfahrt für Lastwagen oder Lastwagen mit Anhänger zu ermöglichen. Die Wegfahrt

von der Gallusstrasse ist für Sattelschlepper oder Lastwagen mit Anhänger nur über die Schillerstrasse möglich. Ein Wenden via Weststrasse ist aufgrund der neuen Strassenraumgestaltung (Bepflanzung und Parkierung) für Lastwagen mit Anhänger nicht gewährleistet.

Sichtverhältnisse bei Einmündungen

Die normgerechten Sichtbermen gemäss der VSS-SN 640 273a sind bei allen Strasseneinmündungen und bei privaten Zufahrten anzuwenden. In Begegnungszonen ist eine Knotensichtweite von 10 bis 20m vorzusehen. In Tempo 30-Zonen ist eine Knotensichtweite von 20 bis 35m einzuhalten. Die Beobachtungsdistanz beträgt 1.5m ab dem Trottoirrand, weil es sich um bestehende Einmündungen handelt. Das Sichtfeld darf nicht durch parkierte Fahrzeuge, Mauern oder hohen Bäumen eingeschränkt werden. Büsche mit einer Höhe von ca. 0.6m bis 0.8m sind innerhalb des Sichtfeldes zugelassen. Aufgrund des Parkierdrucks auf der Gallusstrasse wird eine differenzierte Anwendung der Sichtweiten angestrebt. Es wird vorgeschlagen, die maximale Knotensichtweite in der Tempo 30-Zone bei privaten Zufahrten auf 10m zu verkürzen. Bei öffentlichen Strasseneinmündungen sind die Knotensichtweiten abhängig zum geltenden Verkehrsregime gemäss der Norm einzuhalten. Ohne ein Projekt oder Umgestaltung werden die Regelungen zu den Sichtweiten nicht angewendet.

Gestaltungselemente

Die Trennung von Fahrbahn und Trottoirbereich wird in den Begegnungszonen aufgehoben und in den Tempo 30-Zone flacher ausgestaltet, um die Querung auch bei Mobilitätseinschränkung zu erleichtern. Die Knoten werden mit Anrampungen angehoben, die Fahrbahnbreiten auf das Minimum reduziert. „Eingangstore“ mit Beschilderung, Bäume, versetzt angeordnete Parkplätze sowie Leuchten am Fahrbahnrand zur optischen Verengung sind weitere bewährte und auch hier vorgesehene Gestaltungselemente.

Als Besonderheit werden für die Verkehrsberuhigung und die Steigerung der Aufenthaltsqualität in den neuen Begegnungszonen Randbereiche ausgebildet, welche die Fahrbahn verengen und den sogenannten optischen Durchfahrtswiderstand erhöhen. Diese Randbereiche werden fahrbahnbündig mit einreihigem Bundstein eingefasst und ohne Absatz ausgebildet. Sie haben einen durchlässigen Belag, z.B. Schotterrassen und dienen auch als Baumscheiben. Bäume sowie Sitz- und eventuell. Spielelemente werten den Strassenraum auf. Diese Bereiche können bei Bedarf unterschiedlich genutzt werden. Dazu wäre ein Nutzungskonzept, beispielsweise zusammen mit dem Quartierverein zu entwickeln. Verschiedene Gestaltungs- und Materialisierungsvarianten wurden entwickelt und mit der Kantonspolizei sowie den für den Unterhalt verantwortlichen Stellen diskutiert. Die Vorzugsvariante sieht folgende Elemente vor:

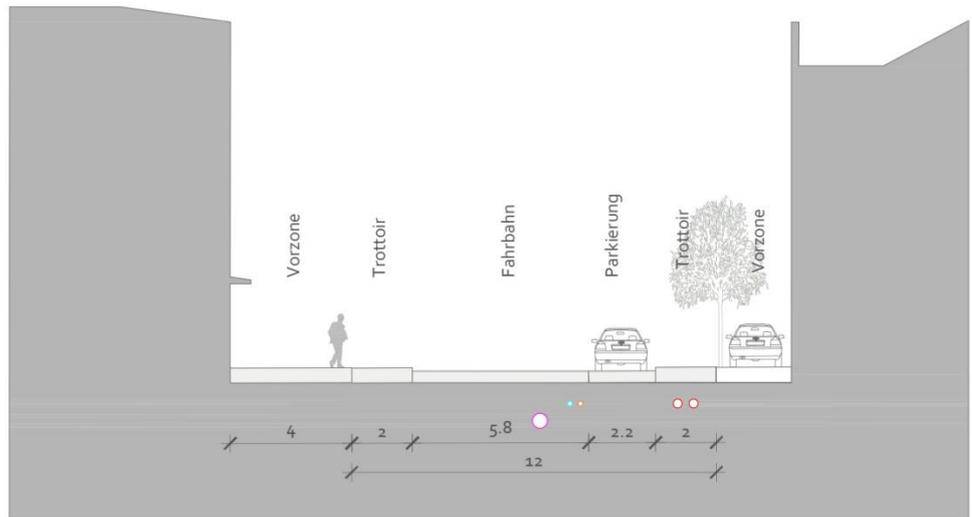
Tempo 30 Hauptverbindungen

Die Hauptverbindungen, namentlich die Othmarstrasse und je nach ÖV-Angebotsplanung auch weiterhin die Winkelriedstrasse werden weiterhin von Bussen frequentiert sein.

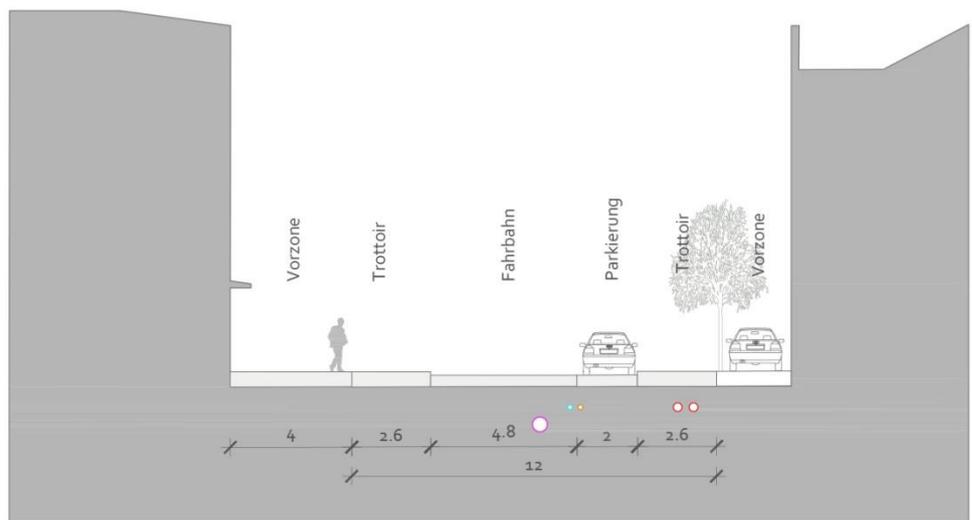
- _ Leicht schmalere Fahrgasse
- _ Flache Randabschlüsse (behindertengerecht)
- _ Seitliche Parkplätze
- _ Knoten mit Anrampungen
- _ Zurückhaltend gestaltete Ausstattung (Tore, Poller, Leuchten)



Winkelriedstrasse Höhe Gallusstrasse (Blickrichtung Norden)



Bestand

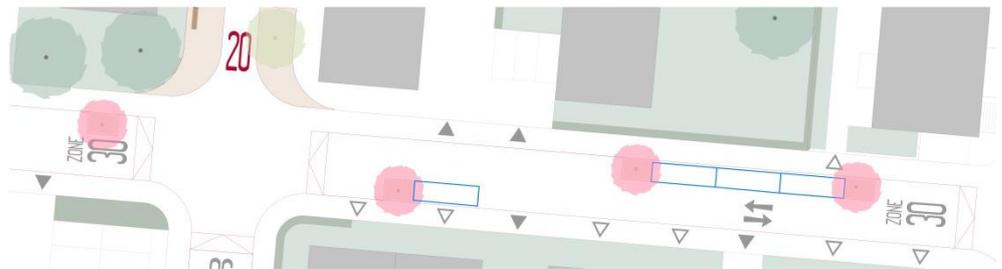


Neu

Schnitt CC Winkelriedstrasse Höhe Knoten Gallusstrasse, Blickrichtung Süden

T30 Quartierverbindungen

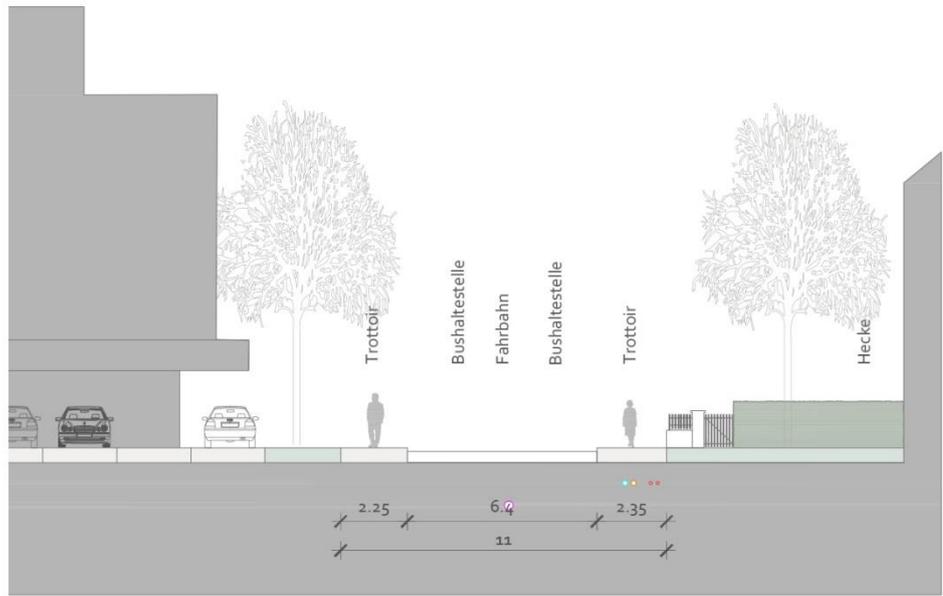
- _ Flache Randabschlüsse (behindertengerecht)
- _ Kleinkronige Blütenbäume in offenen Baumscheiben versetzt, unregelmässig und in Reihen gepflanzt
- _ Versetzte Parkplatzanordnung
- _ Knoten mit Anrampungen
- _ Leuchten nahe Fahrbahnrand, versetzt angeordnet
- _ Zurückhaltend gestaltete Ausstattung (Tore, Poller, Leuchten)



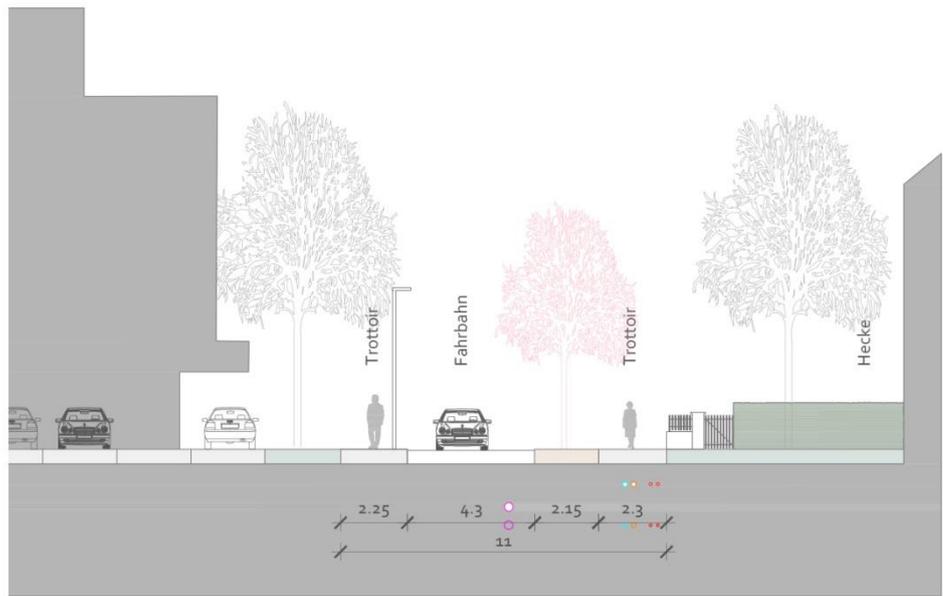
Detailgestaltung Gallusstrasse (Knoten Hadwigstrasse)



Gallusstrasse Höhe Tagesklinik Quelle (Blickrichtung Westen)



Bestand



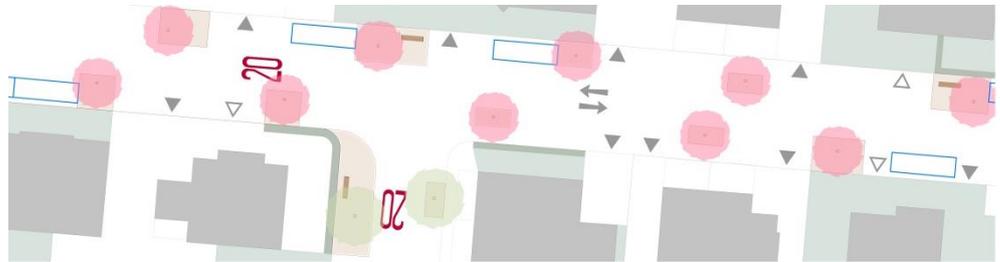
Neu

Schnitt DD: Gallusstrasse Höhe Tagesklinik Quelle (Blickrichtung Westen)

Quartierschliessungen (Begegnungszonen)

- _ Keine Abgrenzung Fussgänger/Fahrbahn
- _ Mittige durchgehende Fahrgasse 3.6 m
- _ Wechselnd versetzte Randbereiche mit Schotterrassen oder Chaussierung, welche nach Bedarf mit Sitzbänken, Spielelementen oder Ähnlichem ausgestattet werden können.

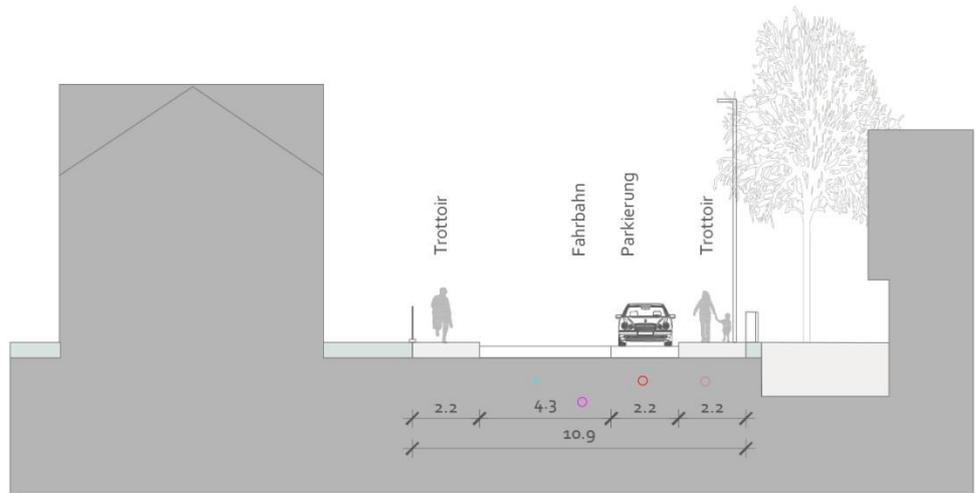
- _ Kleinkronige Blütenbäume unregelmässig in Reihe, in Randbereichen oder offenen Baumscheiben. Dank der nach innen versetzten Lage der Bäume werden die Werkleitungen kaum tangiert.
- _ Leuchten versetzt zu den Bäumen, in der Linie der Baumreihen
- _ Versetzte Parkplatzanordnung (mit 0.5m Abstand zur Grundstücksgrenze)



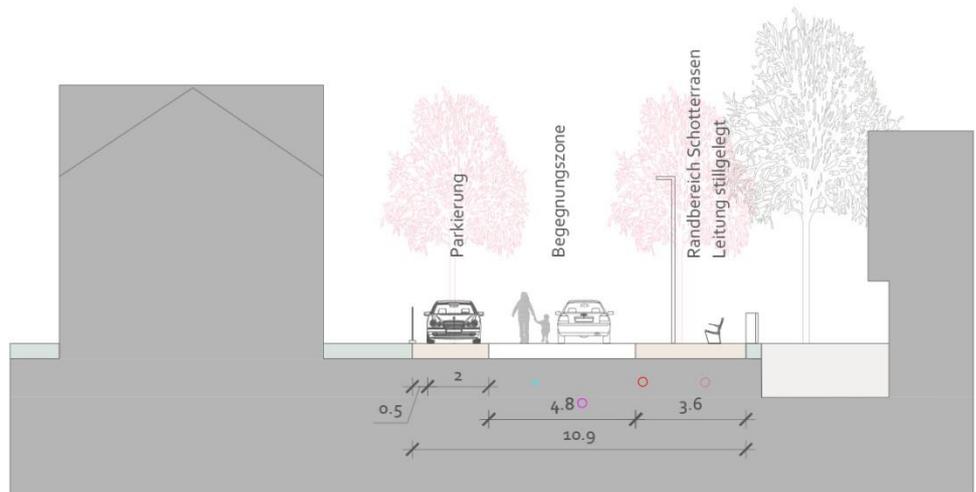
Detailgestaltung Pestalozzistrasse Höhe Hadwigstrasse



Pestalozzistrasse Höhe Firma Heimgartner (Blickrichtung Westen)



Bestand

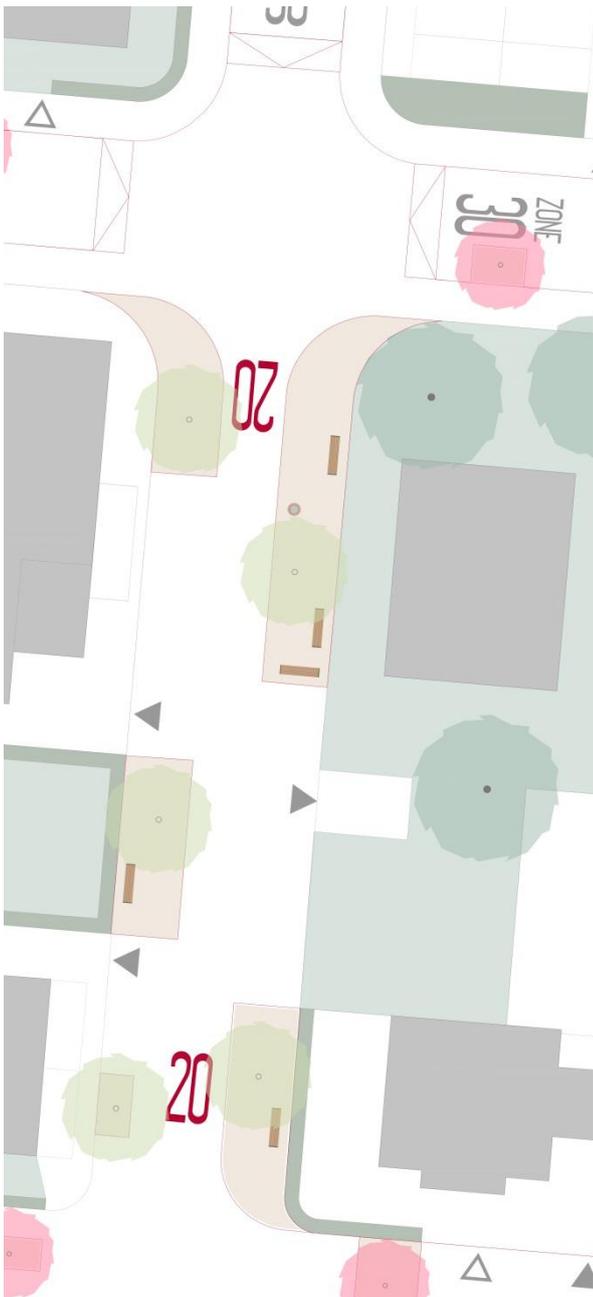


Neu

Schnitt BB Pestalozzistrasse bei Firma Heimgartner, Blickrichtung Westen

Untergeordnete Quartiererschliessungen (Begegnungszonen Hadwig- und Bedastrasse

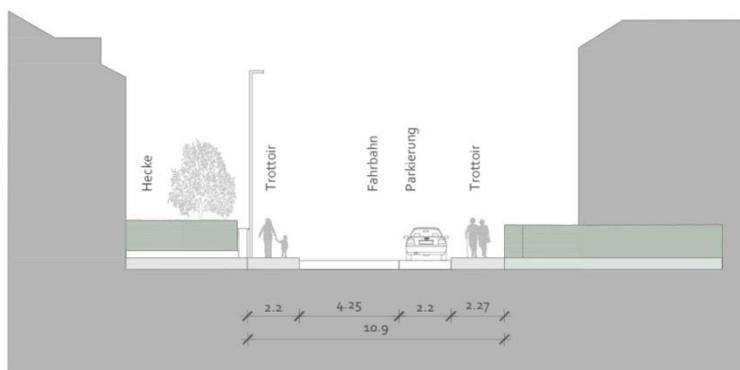
Die beiden Querverbindungen zwischen Pestalozzistrasse und Gallusstrasse haben kaum mehr Durchfahrtfunktion und können entsprechend platzartig ausgebildet werden. Die Randbereiche sind hier grösser, der Fahrbereich möglichst eng.



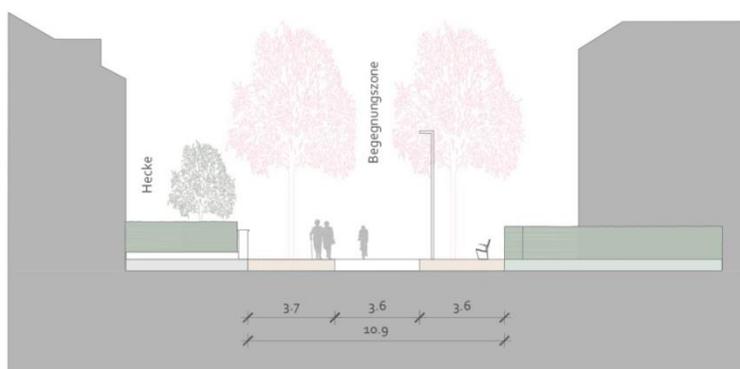
Detailgestaltung Hadwigstrasse zwischen Gallus- und Pestalozzistrasse mit grosszügigen Randbereichen (Begegnungszone)



Hadwigstrasse zwischen Pestalozzi- und Gallusstrasse, Blickrichtung Süden



Bestand



Neu

Schnitt EE Hadwigstrasse zwischen Gallus- und Pestalozzistrasse, Blickrichtung Norden

Umfeld Alleeschulhaus

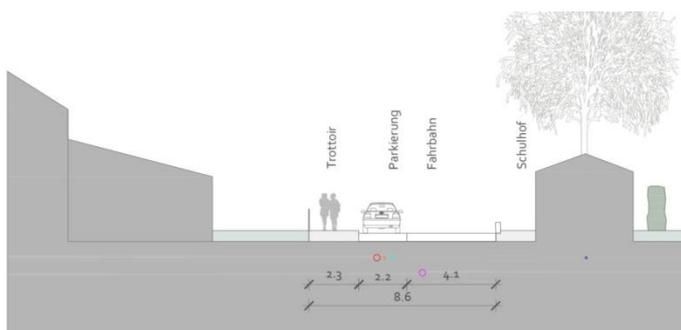
Mit der vorgeschlagenen Unterbrechung der Notkerstrasse kann der Aussenbereich des Alleeschulhauses mit dem Kindergarten Ecke Notkerstrasse/Gallusstrasse verbunden werden. Die nur noch als Liegenschaftszufahrt bzw. in Ausnahmefällen für die Anlieferung Stadtsaal nutzbare Notkerstrasse kann massgeblich reduziert und die freiwerdende Fläche dem Aussenraum des Schulhauses zugespielt werden. Auch die Pestalozzistrasse kann zugunsten der Schulanlage reduziert werden. Die dort angesiedelten Lehrer-Parkplätze werden aufgehoben, eine Anlieferungsmöglichkeit bleibt bestehen.



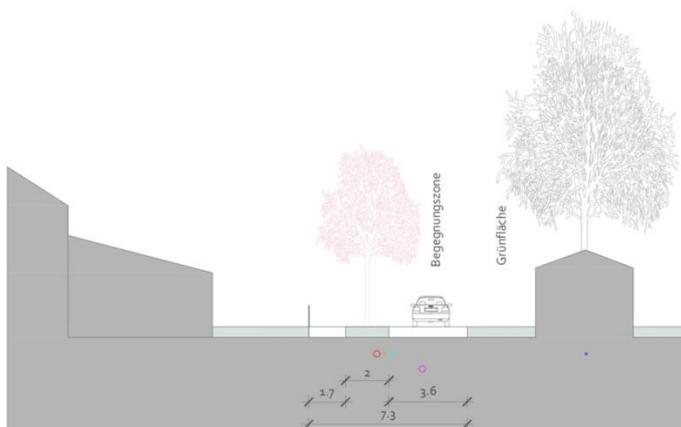
Umfeld Alleeschulhaus



Pestalozzistrasse nördlich Alleeschulhaus, Blickrichtung Osten.



Bestand

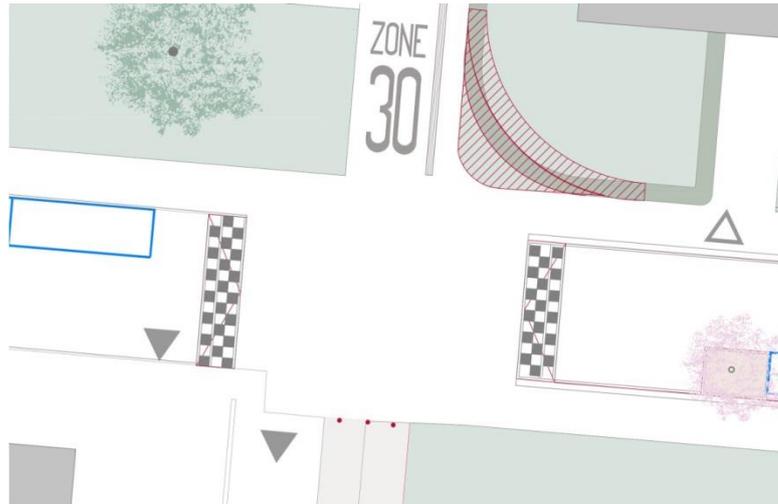


Neu

Schnitt AA Pestalozzistrasse nördlich Alleeschulhaus, Blickrichtung Osten

8.5 Materialisierung, Bepflanzung und Ausstattung

Das BGK sieht vor, die Fahrbahnen zurückhaltend und funktional in Asphalt zu halten, die Anrampungen ebenfalls zu asphaltieren und mit Schachbrettmuster zu kennzeichnen. In den Tempo 30-Zonen werden die Randabschlüsse neu behindertengerecht mit einem 3 cm Absatz ausgeführt. Typisch für die gründerzeitlichen Quartiere sind die breiten RN25 Randsteine (Winkelriedstrasse, Gallusstrasse östlich Schillerweg). Diese könnten weiterhin im Quartier wiederverwendet werden. Die genaue Ausbildung und Materialisierung der Randabschlüsse sollte aber in Abstimmung mit der künftigen Ausgestaltung der westlichen Gallusstrasse erfolgen.



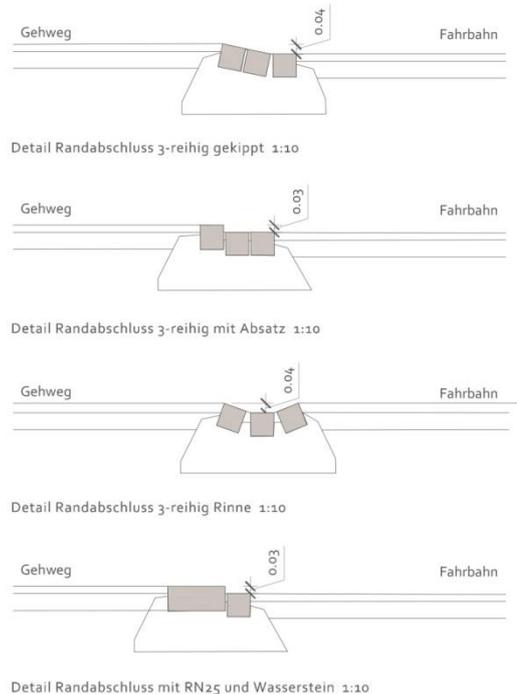
Detailausschnitt Knoten Gallusstrasse/Schillerweg



Anrampung Asphalt mit Schachbrettmuster



Randstein RN25 mit 3 cm Absatz (Poststrasse St.Gallen)



Mögliche Randabschlüsse für die Tempo 30-Zonen. Die Rinne wäre nur für den Schillerweg vorgesehen

Kleinkronige Blütenbäume

Um den Zusammenhang der Strassenräume zu unterstreichen, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und gleichzeitig durch die optische Einengung eine Entschleunigung zu erreichen, werden sowohl in der Gallus- wie in der Pestalozzistrasse in unterschiedlichem Abstand versetzt gepflanzte kleinkronige Strassenbäume empfohlen.



Beispiele kleinkroniger Blütenbäume: Magnolie (*Magnolia kobus*), Zierkirsche (*Prunus serrulata* 'Kanzan'), Zierbirne (*Pyrus calleryana*)

In den Querverbindungen der Hadwig- und Bedastrasse, wo mehr Platz und kaum Werkleitungen vorhanden sind, könnten mittelgrosse Laubbäume wie zum Beispiel

Linden (*Tilia cordata*), Gleditsia triacanthos oder südlicher Zürgelbaum (*Celtis australis*) für einen ganz eigenen Charakter sorgen.



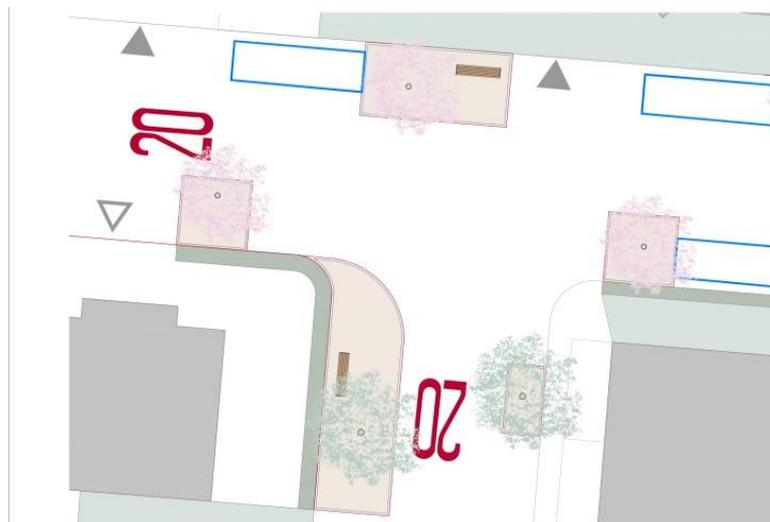
Beispiel mit grösseren Bäumen (hier Robinie)

Beispiel mit grösseren Bäumen (Linden)

Randbereiche

Die eingangs erwähnten neuen Randbereiche werden – je nach Platzverhältnissen – rund 2-3m Breite und unterschiedliche Längen aufweisen. Sie sollen einen offenen, durchlässigen Belag aufweisen wie z.B. Schotterrasen, der sich je nach Nutzungsintensität begrünt oder Kiesbelag bleibt.

Da auf Seiten Stadt wie Quartierverein der Wunsch besteht, Möglichkeiten der Mitgestaltung zu schaffen, könnten diese Flächen je nach Bedarf unterschiedlich bespielt werden. Diese Aneignungen sollten aber nicht dem Zufall überlassen werden, sondern bedingen ein Nutzungskonzept z.B. unter der Ägide des Quartiervereins.



Detailausschnitt Pestalozzistrasse/Hadwigstrasse



Beispiele der Nutzung von Randbereichen: Einladung zu Aufenthalt oder Spiel...



Nutzung als Blumenwiese, Gärtchen oder Velostellplatz.

Ausstattung

Mobiliar und Ausstattungselemente sollten möglichst schlicht und unaufdringlich gewählt werden.



Beispiele für Poller, Schilder für Eingangstore, Beleuchtung am Fahrbahnrand.

8.6 Befahrbarkeit Strassenzüge

Im Westquartier befinden sich einige Gewerbebetriebe, welche auf eine Anlieferung mit Sattelschlepper oder Lastwagen mit Anhänger angewiesen sind. Um die Befahrbar-

	<p>keitsnachweis mit der neuen Strassenraumgestaltung aufzuzeigen, wurden die Zufahrten zu den Anlieferungen im Autoturn⁴ geprüft. Folgende Anlieferungen wurden geprüft:</p> <ul style="list-style-type: none"> _ Anlieferung Fahnen Heimgartner, Sattelschlepper _ Anlieferung Dierig AG, Lastwagen mit Anhänger _ Anlieferung Stadtsaal, Sattelschlepper
Massgebende Bemessungsfahrzeuge	Als massgebendes Bemessungsfahrzeug wurde der Sattelschlepper (FGSV 2001, Deutschland), der Lastwagen mit Anhänger, Typ B (VSS SN 640 271a) sowie der Lastwagen, Typ (VSS SN 640 271a) verwendet. Auf den übrigen Strassenzügen wurde die Befahrbarkeit punktuell mittels Lastwagen, Typ B (VSS SN 640 271a) geprüft.
Anlieferung Fahnen Heimgartner	Die Zufahrt des Sattelschleppers erfolgt via Winkelriedstrasse – Pestalozzistrasse. Die Ausfahrt via Schillerstrasse.
Anlieferung Dierig AG	Die Zufahrt des Lastwagens mit Anhänger erfolgt via Winkelriedstrasse – Gallusstrasse. Die Ausfahrt erfolgt via Gallusstrasse-Schillerstrasse.
Anlieferung Stadtsaal	Die Zufahrt des Sattelschleppers erfolgt via Winkelriedstrasse – Gallusstrasse. Die Ausfahrt erfolgt via Notkerstrasse (Berücksichtigung der Poller vor dem Kindergarten).
Zufahrt Beda- und Hadwigstrasse für Lastwagen	Die Zufahrt aus der Gallusstrasse in die Beda- oder Hadwigstrasse ist für Lastwagen, Typ B gewährleistet. Teilweise ist das Überfahren der chaussierten Flächen notwendig (insbesondere bei der Einfahrt in die Hadwigstrasse).
Simulierte Geschwindigkeit	Die Geschwindigkeit der Lastwagen beträgt in Kurven oder bei Verschwenken grundsätzlich 10km/h. In vereinzelt Ausnahmefällen (zum Beispiel bei der Einfahrt von der Winkelriedstrasse in die Gallusstrasse Richtung Westen) beträgt die Geschwindigkeit rund 5km/h.
Stichstrasse Gallusstrasse	Die Durchfahrt der Notkerstrasse wird für den motorisierten Individualverkehr unterbunden. Folglich wird die Gallusstrasse zwischen der Winkelriedstrasse und dem Stadtsaal zu einer Stichstrasse. Das Wenden für Personenwagen (VSS SN 640 198a) ist mit einem dreipunkt-Wendemanöver gewährleistet. Die Ausfahrt für schwere Lastwagen ist nur via Notkerstrasse mittels Absenken der Poller gewährleistet.
Stichstrasse Notkerstrasse	Fahrzeuge, welche bis auf Höhe des Kindergartens zufahren, müssen bis zur Einmündung Pestalozzistrasse rückwärts zurücksetzen. Dies wird als vertretbar beurteilt, zumal das Verkehrsaufkommen infolge der aufgehobenen öffentlichen Parkierung sehr gering ist und die Stichstrasse kurz ist (rund 30m). Die private Parkierung ist davon ausgenommen, da ein Wendemanöver auf der Notkerstrasse und den privaten asphaltierten Flächen möglich ist.
Standort Unterflurcontainer	An der Weststrasse beim Frauenfeld-Wil-Bahnhof hat es heute eine Entsorgungsstelle. Im Rahmen des Projekts Bahnhofplatz muss diese entfernt werden und ein alternativer Standort gesucht werden. Es ist zurzeit noch nicht geklärt, ob die Entsorgungsstelle im

⁴ Autoturn ist ein Computerprogramm, welches die Schleppkurven von verschiedenen Strassenfahrzeugen dynamisch simulieren kann.

Bahnhofsbereich ersetzt werden kann oder an einen gut erreichbaren Standort ins Westquartier verlegt wird.

8.7 Fuss- und Veloverkehr

Allgemein

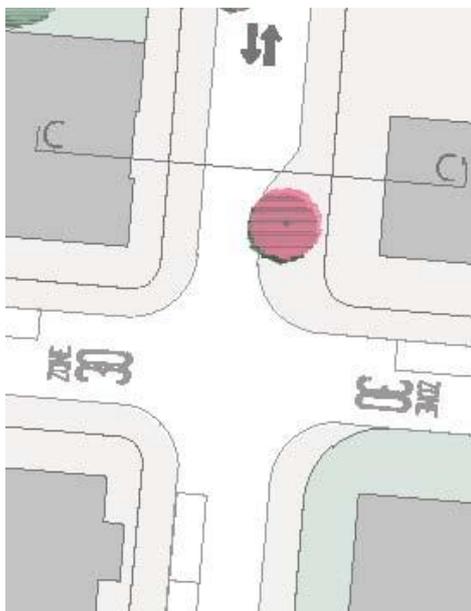
Das Befahren der Einbahnregimes ist für die Velofahrenden in beide Richtungen erlaubt. Zu beachten ist, dass die Signalisation bei den Ausfahrten entsprechend markiert wird.

Verbreiterung Schillerweg

Der Schillerweg ist zu verbreitern und die Treppe aufzuheben, sodass sich Fussgänger und Velofahrer konfliktfrei begegnen können. Mit der Verbreiterung wird zudem eine direkte Verbindung zwischen der Klinik und dem Bahnhof Wil hergestellt. Längerfristig ist geplant, eine neue Querung für den Fuss- und Veloverkehr unter oder über dem Gleisfeld zu etablieren, was einen verbreiterten Schillerweg voraussetzt.

Fussgängerquerung Winkelriedstrasse

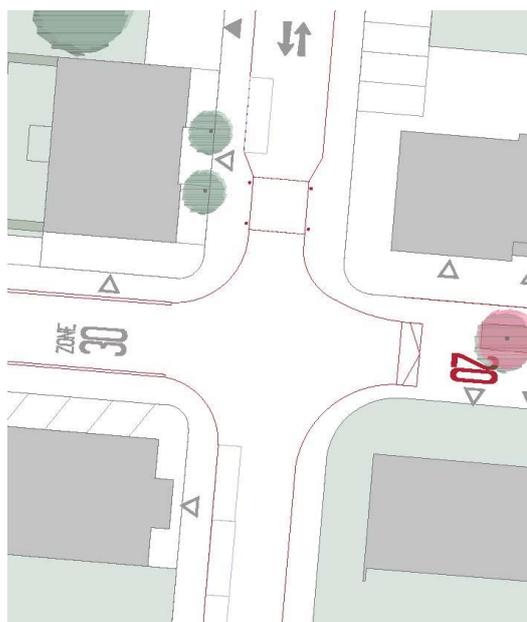
Für die Querung der Winkelriedstrasse wurden verschiedene Optionen geprüft. Nachfolgend sind die verschiedenen Varianten aufgelistet.



Einseitige seitliche Verengung mit Markierung "Füsschen" gemäss bfu-Richtlinie

Variante 1

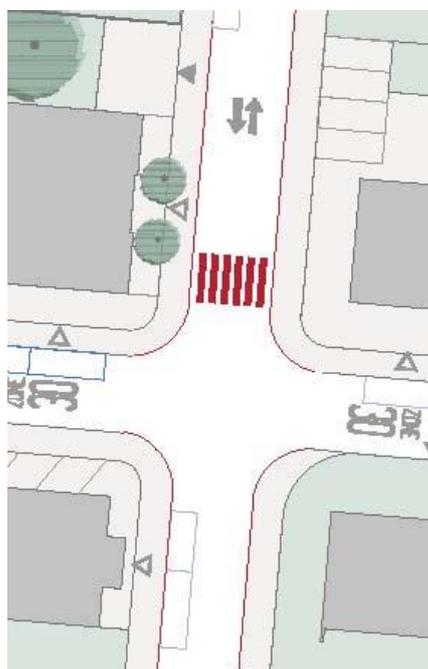
Diese Variante ist aus Sicht der Kantonspolizei St. Gallen nicht umsetzbar, weil das Risiko besteht, dass Fahrzeuge beim Abwarten des Gegenverkehrs auf dem Knoten Gallusstrasse-/ Winkelriedstrasse stehen und somit den querenden Verkehr über die Winkelriedstrasse behindern.



Beidseitige Verengung mit Markierung "Füsschen" gemäss bfu-Richtlinie

Variante 2

Diese Variante ist aus Sicht der Kantonspolizei St. Gallen nicht umsetzbar, weil die Vortrittsverhältnisse bei der Verengung unklar sind. Zudem befindet sich die Querung nicht am Knoten, was nicht der Wunschlinie der Fussgänger entspricht.



Markierung Fussgängerstreifen

Variante 3

Diese Variante ist nicht umsetzbar, weil die Markierung von Fussgängerstreifen innerhalb einer Tempo 30-Zone gemäss der Kantonspolizei St. Gallen nur in unmittelbarer Nähe zu schulischen Einrichtungen möglich ist.



Knotenhebung ohne Verengung

Als einzig machbare Option kommt deshalb eine Anhebung des gesamten Knotens in Frage und ohne seitliche Verengung der Winkelriedstrasse. Dieser Vorschlag entspricht dem ähnlichen Zustand wie heute.

8.8 Grobkostenschätzung +/-50%

Grobkostenschätzung +/- 50%			
Teilprojekt	CHF, +/- 50%	Minimum	Maximum
1A Begegnungszone Ost	2.0 Mio.	1.0 Mio.	3.0 Mio.
2 Begegnungszone Mitte	2.6 Mio.	1.3 Mio.	3.9 Mio.
3 Winkelriedstrasse	0.4 Mio.	0.2 Mio.	0.6 Mio.
4 Schillerweg	0.4 Mio.	0.2 Mio.	0.6 Mio.
5 Tempo 30-Zone Mitte	0.9 Mio.	0.45 Mio.	1.35 Mio.
6 Begegnungszone West*	0.1 Mio.	0.05 Mio.	0.15 Mio.
7 Tempo 30-Zone West	0.5 Mio.	0.25 Mio.	0.75 Mio.
Total	6.9 Mio.	3.45 Mio.	10.35 Mio.

Grobkostenschätzung +/-50%

*nur Beleuchtung; Die detaillierte Tabelle befindet sich **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**

Der Perimeter bezieht sich auf die Bestvariante. Entlang der Weststrasse sowie auf der Gallusstrasse (Abschnitt Othmarstrasse bis Schillerstrasse) sind keine Strassenraumaufwertungen gemäss der Bestvariante vorgesehen.

Nicht enthaltene Leistungen

In der Grobkostenschätzung +/-50% sind folgende Leistungen nicht berücksichtigt:

- _ Werkleitungsumbau
- _ Sofortmassnahmen
- _ Teilprojekt 1B Pausenplatz Alleeschulhaus
- _ Teuerung
- _ Signalisation/Markierung
- _ Abbruch Haltestelle Gallus- und Winkelriedstrasse

Detailliertere Abschätzung

Eine detailliertere Abschätzung der Grobkosten in der nächsten Planungsphase ist zwingend notwendig. Die "ohnehin"-Kosten, welche beispielsweise durch den notwendigen Werkleitungsumbau oder Sanierungsbedarf der Strasse resultieren, sind für die Gesamtbeurteilung der Kosten zu berücksichtigen.

Die detaillierte Kostenschätzung +/-50% befindet sich im Anhang 2.

8.9 Etappierung

Es sind Sofortmassnahmen aufs Jahr 2018 / 2019 für das Gebiet Alleeschulhaus (Schulhausplatz Allee und Kindergarten), an der Ecke Schillerstrasse / Gallusstrasse (Behebung der Sichtweiten-Problematik) sowie auf der Beda- und Hadwigstrasse (provisorische Umgestaltung Strassenräume) geplant. Zu den übrigen Strassenabschnitten und Massnahmen können Aussagen zur Etappierung oder Umsetzung erst gemacht werden, wenn hinsichtlich der Kostengenauigkeit und Umsetzungszeitpunkt mehr Informationen vorliegen. Die weitere Planung der Strassenräume im Wiler Westquartier muss mit den übergeordneten Planungen (Bahnhofplatz und Betriebskonzept Zürcherstrasse) koordiniert werden.

8.10 Parkplatzbilanz

Parkplatzbilanz – Öffentliche Parkierung				
Teilprojekt	Bestand	Neu	Differenz	Veränderung in %
1A Begegnungszone Ost	30	13	-17	-57
2 Begegnungszone Mitte	25	18.	-7	-28
3 Winkelriedstrasse	9	9	0	0
4 Schillerweg	0	0.	0	0
5 Tempo 30-Zone Mitte	23	13	-10	-43
6 Begegnungszone West	20	20	0	0
7 Tempo 30-Zone West	20	17	-3	-15
8 Weststrasse	10	10	0	0
Total Bestvariante	137	100	-37	-27
Variante Pestalozzi (Stand Bevölkerungsworkshop, Oktober 2016)	130	90	-40	-30

Parkplatzbilanz

Die detaillierte Tabelle befindet sich im Anhang 2.

Bemerkungen

Werden die 417 Parkplätze aus dem Parking Bahnhof/Wipa mitberücksichtigt, resultiert eine Veränderung von -7%. Während der Vertiefung zeigte sich, dass vor entlang der Gallusstrasse bereits heute zahlreiche Parkfelder zu nahe an privaten Zufahrten oder Strasseneinmündungen stehen und folglich die Sichtweiten nicht eingehalten werden. Die Strassenraumgestaltung ist deshalb nicht die einzige Ursache, warum entlang der Gallusstrasse zahlreiche Parkfelder aufgehoben werden.

Bei der Umsetzung ist allenfalls auch das Regime der PP (v.a. Parkdauer) anzupassen, so dass die Kurzparkierung unterstützt und längeres Parkieren ins Parkhaus verlegt wird.

8.11 Anforderungen Zürcherstrasse

In der Projektbearbeitung zeigte sich, dass die vorgeschlagenen Massnahmen aus dem BGK Westquartier an Bedingungen knüpft, welche es bei der Bearbeitung des Betriebskonzepts auf der Zürcherstrasse zu berücksichtigen gilt.

ÖV-Priorisierungsmassnahmen

Es sind ÖV-Priorisierungsmassnahmen auf der Zürcherstrasse mittels elektronischer oder physischer Busspur gemäss dem Verkehrsmanagementkonzept der Stadt Wil auf der Zürcherstrasse vorgesehen. Diese Lenkungsmassnahmen sind Voraussetzung, dass der Stadt- und Regionalbus über die Zürcherstrasse via Schwanen Kreisel geführt werden kann.

Verkehrsdosierung Zürcherstrasse

Eine Dosierung des stadteinwärts fahrenden Verkehrs auf der Zürcherstrasse mittels Ampelanlagen ist geplant (ebenfalls gemäss Verkehrsmanagementkonzept). Kann der Verkehr auf der Zürcherstrasse dosiert werden, ist zu prüfen, wie sich diese Massnahme auf die Ausfahrt Winkelriedstrasse (neue Bahnhofserschliessung) auswirkt.

Knotenausbau Einmündung Winkelried-/ Zürcherstrasse

Falls eine Dosierung nicht umsetzbar ist oder die Verbesserungen bei der Ausfahrt Winkelriedstrasse marginal sind, ist ein Knotenausbau mittels Lichtsignalanlage bei der Einmündung Winkelried-/ Zürcherstrasse zu prüfen. Um keinen Schleichverkehr via Westquartier (beispielsweise via Pestalozzistrasse oder Gallusstrasse) zu verursachen, ist es zwingend, dass der ausfahrende Verkehr bei der Einmündung Winkelried-/ Zürcherstrasse abfliessen kann.

8.12 Inhaltliche Änderungen gegenüber der Variante Pestalozzi

- _ Vergrösserte Begegnungszone im Umfeld des Alleeschulhauses. Neu ist die Verlängerung der Begegnungszone bis zur Winkelriedstrasse.
- _ Tempo 30-Zone auf dem Schillerweg
- _ Tempo 30-Zone auf der Beda- und Hadwigstrasse (Abschnitt Gallusstrasse bis Weststrasse)
- _ Gallusstrasse: Beibehaltung des heutigen Verkehrsregimes, Einführung Einrichtungsverkehr; Zielvorstellung: Umsetzung der Begegnungszone in der Gallusstrasse (Abschnitt Othmarstrasse bis Schillerstrasse)

- _ Aufhebung des Einrichtungsverkehr auf der Pestalozzistrasse, stattdessen die Einführung eines Abbiegeverbots aus der Schillerstrasse in die Pestalozzistrasse
 - _ Busführung: Berücksichtigung Stadtbusführung via Quartier als Rückfallebene
 - _ Querung Winkelriedstrasse: Anrampung bei der Querung, jedoch ohne Horizontalversatz oder Fussgängerstreifen
 - _ Erweiterung Spielwiese Alleeschulhaus Richtung Notkerstrasse und Pestalozzistrasse
 - _ Anbringung eines Trottoirs auf der westlichen Seite der Schillerstrasse in Zusammenhang mit der Gebietsentwicklung
- .

9. Mitwirkung

9.1 Bevölkerungsworkshop 25. Oktober 2016

Zusammenfassung

Der Anlass war mit rund 90 Anwesenden sehr gut besucht. Mehrheitlich nahmen Mieter und Eigentümer an der Veranstaltung teil. Die Gewerbetreibenden waren klar untervertreten. Die Varianten Status Quo Plus, Variante Gallus und Variante Pestalozzi wurden der Bevölkerung präsentiert. Am Schluss zeigte sich, dass die Anwesenden mit deutlichem Mehr die am weitesten gehende Variante Pestalozzi zur Weiterbearbeitung ausgewählt haben.

Zusammenfassung Feedbacks

Die Auswertung der Fragebogen zeigt, dass vor allem Themen wie Lärm und Littering ums Alleeschulhaus oder Fragestellungen zu Projekte ausserhalb des Perimeters die Anwesenden beschäftigten. Die Massnahmen wie die Erhöhung der Schulwegsicherheit mittels Einführung von Begegnungszonen, die Busführung via Schwanen Kreisel-Zürcherstrasse-Othmarstrasse, die Aufhebung der Parkplätze beim Alleeschulhaus wurden begrüsst und werden unterstützt. Die Möblierung kontrovers diskutiert (mehr Sitzgelegenheit versus keine Sitzgelegenheiten). Teilweise wurde moniert, dass sich mit den Einbahnregimes die Erschliessung verschlechtert sowie mit der Strassenaufwertung zahlreiche Parkierungsmöglichkeiten aufgehoben werden, was von einigen Anwesenden als negativ beurteilt wird. Zudem wurde moniert, dass die Verkehrssicherheit auf der Schillerstrasse mit dem Mehrverkehr aufgrund des Einbahnregimes entlang der Gallusstrasse sich verschlechtert.

Weiteres Vorgehen

Die Fragebogenantworten sowie Feedbacks aus der Bevölkerung wurden bei der vertieften Ausarbeitung der Bestvariante auf ihre Umsetzbarkeit hin geprüft. Machbare Massnahmen wurden in die Ausarbeitung der Bestvariante integriert. Auffällig war, dass am Bevölkerungsworkshop sehr wenig Gewerbevertreter anwesend waren. Für die Gewerbetreibenden wurde deshalb im Januar 2017 eine Zusatzveranstaltung organisiert.



Eindrücke Bevölkerungsworkshop

9.2 Gewerbeveranstaltung 16. Januar 2017

Für die Gewerbetreibenden wurde deshalb im Januar 2017 eine Zusatzveranstaltung organisiert.

Allgemein	Es wird hinterfragt, ob die Einmündung Winkelried-/ Zürcherstrasse mit der neuen Zufahrt Bahnhofplatz leistungsfähig ist. Die Variante Pestalozzi wird grundsätzlich als gangbaren Weg betrachtet, jedoch werden die Kosten als sehr hoch beurteilt. Es wird angeregt, die Zweckmässigkeit sämtlicher Massnahmen Variante Pestalozzi nochmals zu prüfen und allenfalls zu verkleinern.
Schleichverkehr	Grundsätzlich werden die Massnahmen wie die Einführung von Einbahnregimes als zweckmässige Massnahme beurteilt, wenn es zur Unterbindung des Schleichverkehrs führt. Es wird nicht als erhebliche Einschränkung für die Erschliessung des Gewerbes beurteilt.
Begegnungszone	Tendenziell werden die neuen Begegnungszonen positiv aufgenommen. Es gibt aber auch Gründe, welche gegen die Einführung von Begegnungszonen sprechen. Primärer Grund ist die damit verbundene Aufhebung der Parkierungsmöglichkeiten in der Begegnungszone. Zudem wird moniert, dass die Hadwig- und Bedastrasse nicht durchgängig als Begegnungszone ausgebildet werden sollten. Insbesondere im unteren Teil Richtung Bahnhof (Abschnitt Gallusstrasse bis Weststrasse) wird aus Sicht der Teilnehmer das heutige Verkehrsregime (Tempo 30-Zone) bevorzugt.
Parkierung	Die Aufhebung von bestehenden Parkplätzen in der Variante Pestalozzi wird kritisch beurteilt. Fürs Gewerbe sind die Parkmöglichkeiten im nahen Umfeld der Geschäfte von sehr grosser Bedeutung, da die Mehrheit der Kunden und Besucher mit dem eigenen Auto anreisen. Auf folgenden Abschnitten ist auf eine Parkplatzreduktion möglichst zu verzichten: <ul style="list-style-type: none">_ Winkelriedstrasse (ganzer Abschnitt)_ Gallusstrasse (Abschnitt Winkelriedstrasse bis Hadwigstrasse)_ Hadwig- und Bedastrasse (Abschnitt Gallusstrasse bis Weststrasse)_ Weststrasse (ganzer Abschnitt)_ Pestalozzistrasse (Abschnitt Winkelriedstrasse bis Hadwigstrasse)
Übrige Massnahmen	Die übrigen Massnahmen wie die Erhöhung der Schulwegsicherheit, die Busführung via Schwanen Kreisel-Zürcherstrasse-Othmarstrasse, die Aufhebung der Parkplätze für Alleeschulhaus, die Verbindung des Kindergartens mit dem Pausenplatz Alleeschulhaus sowie die Bereitstellung von gut zugänglichen Aufenthaltsflächen wurden begrüsst und werden unterstützt.

9.3 Öffentliche Informationsveranstaltung 7. Juni 2017

Der aktuelle Planungsstand wurde am Informationsanlass vom 7. Juni 2017 der interessierten Wiler Bevölkerung vorgestellt. Rund 60 Personen nahmen an diesem Anlass teil. Es wurde die Bestvariante vorgestellt sowie das weitere Vorgehen präsentiert. Neben der Fragerunde am Schluss der Veranstaltung wurden die Anwesenden dazu eingeladen, über die aufgelegten Fragebogen Rückmeldungen zum Projekt abzugeben. Die mündlichen Aussagen bezogen sich auf den Lärm (Geschwindigkeitsübertre-

tungen) sowie Littering im Wiler Westquartier. Ein weiteres Thema war die neue Gestaltung mit Fragen zur Beleuchtung sowie Anregungen zur Möblierung und Partizipation. Bei der Planung der Möblierung oder beim Einrichten der provisorischen Verkehrsmassnahmen beim Alleeschulhaus soll die Quartierbevölkerung miteinbezogen werden.



Eindrücke Informationsanlass 7. Juni 2017

10. Fazit

Grundsätzlich hohe Zielerreichung

Die Variante Pestalozzi wurde am Bevölkerungsworkshop und dem Gewerbeanlass positiv beurteilt und zur weiteren Bearbeitung empfohlen. Mit der Weiterentwicklung zur Bestvariante können mehrheitlich die Bedürfnisse und Ziele erreicht sowie die meisten Schwachstellen behoben werden.

Mitwirkung

Die Variante Pestalozzi wurde am sehr gut besuchten Bevölkerungsworkshop sowie am Gewerbeanlass grundsätzlich positiv aufgenommen. Die Auswertung der Fragebogen zeigt, dass vor allem Themen wie Lärm und Littering ums Alleeschulhaus oder Fragestellungen zu Projekte ausserhalb des Perimeters die Anwesenden beschäftigten. Am Informationsanlass im Juni 2017 waren wiederum der Lärm & Littering ein dominantes Thema.

Vertiefte Abklärungen auf der Gallusstrasse zwischen Othmar- und Schillerstrasse notwendig

Während der vertieften gestalterischen und verkehrstechnischen Ausarbeitung zeigte sich, dass die Strassenraumgestaltung entlang der Gallusstrasse zwischen der Othmar- und Schillerstrasse nicht abschliessend im Rahmen dieses Projektauftrags geklärt werden kann. Erforderlich ist hier den gesamten Strassenraum zwischen den Gebäuden (inkl. privatem Raum) für einen Lösungsvorschlag zu betrachten. Die Studierenden der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften aus dem Studiengang Verkehrssysteme haben sich in Rahmen ihrer Bachelorarbeit mit dieser Aufgabenstellung befasst (unter Berücksichtigung der privaten Parzellierung). Folgende Erkenntnisse für die vertiefte Ausarbeitung wurden für die Stadt Wil aus dieser Studentenarbeit entnommen:

- _ Verlegung der Senkrechtparkierung, um Rückwärtsmanöver über das Trottoir zu vermeiden und einen grösseren Gestaltungsspielraum zu erreichen
- _ Zusammenlegung der privaten Zufahrten, um den Gestaltungsspielraum zu erhöhen

Weil noch unklar ist, wie die Bestvariante auf diesem Abschnitt im Detail aussieht, werden keine gestalterischen Detailmassnahmen vorgeschlagen. An der Ausbildung als Begegnungszone wird jedoch festgehalten.

Es resultiert eine negative Parkplatzbilanz im Vergleich zu Heute. Die Parkfelder reduzieren sich nicht hauptsächlich wegen der neuen Strassenraumgestaltung, sondern weil die Umsetzung der Normen eine Reduktion notwendig macht.

Weil die Busführung via Zürcherstrasse und Schwanen Kreisel vom Betriebskonzept der Zürcherstrasse abhängt, wird als Rückfallebene die heutige Linienführung der Buslinie 705 durchs Quartier weiterhin in der Planung berücksichtigt.

Detaillierte Abschätzung der Grobkosten notwendig

Die Kosten für die Strassenraumgestaltung belaufen sich auf rund CHF 7.0 Mio., wobei die relative Ungenauigkeit von +/-50% zu beachten ist. Eine detailliertere Abschätzung der Grobkosten in der nächsten Planungsphase ist zwingend notwendig. Die "ohnehin"-Kosten, welche beispielsweise durch den notwendigen Werkleitungsumbau resultieren, sind für die Gesamtbeurteilung der Kosten zu berücksichtigen.

