

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 Wei-
erwiese

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 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 dient 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. |

Konzeptbeschreibung

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 Nachbargemeinden werden von der Stadt Wil zu einer „Regionalstadt-Konferenz“ eingeladen. Die „Regionalstadt-Konferenz“ kann eine Untergruppe der IRPG sein.

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/Eschenau mit Simnach
 - Binzli/Bad, Bild und Rebacker mit Münchwilen
 - Lerchenfeld/Matt mit Wilen
 - Breiti und Thurlinden mit Rickenbach
 - Salen mit Jonschwil
 - Wil:
 - Zeughaus
 - Wil-Feld
 - Lezenbüel
 - Bahnhof Wil

(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 Trasse ist zu sichern. Die flankierenden Massnahmen sind aufzuzeigen.
- Das Südquartier soll vom Schwerverkehr entlastet werden.

Konzeptbeschreibung

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 neuen 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.

Die etappierte Regionalverbindungsstrasse soll als integrierte Hauptverkehrsstrasse ausgestaltet werden, welche auch Erschliessungsfunktionen für die Gewerbe- bzw. Industriegebiete zwischen Toggenburger- und Glärnischstrasse sowie Hub- und Sirnachstrasse übernimmt.

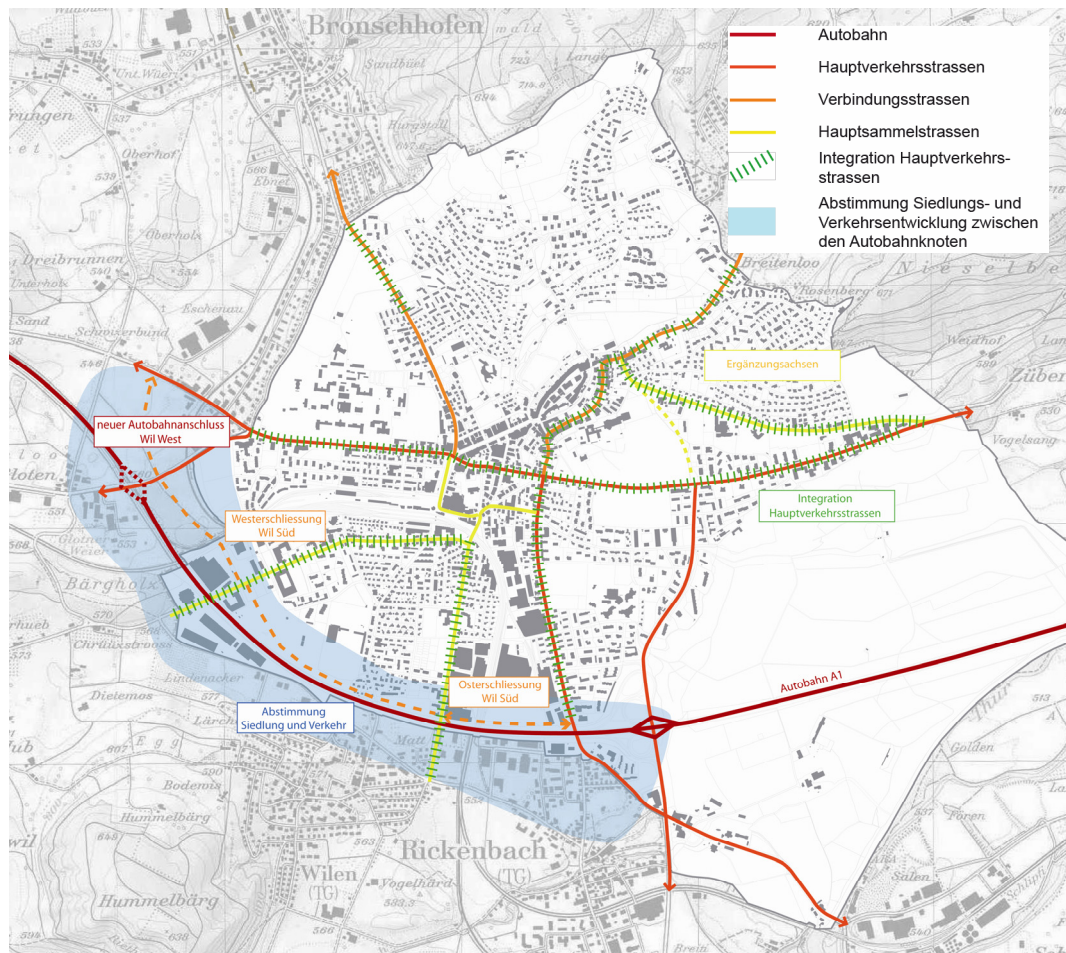


Abbildung 4: Konzept Erschliessung Regionalstadt und Entlastung Zentrum

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 neuen 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, Simnach, Münchwilen, Wilen, Rickenbach und Wil zu koordinieren, um maximale Synergien zu erreichen und die Stadt als ganzes positiv weiter zu entwickeln. Das Trasse ist zu sichern. Die flankierenden Massnahmen sind aufzuzeigen.
- 3.3.2** Die ortstypische sternförmige Organisation des Stadtgrundrisses ist zu erhalten. Die Siedlungsachsen entlang der Hauptstrassen (Bronschhofer-, Zürcher-, Hub-, Toggenburger-, St. Galler- und Konstanzerstrasse) werden akzentuiert und ggf. verdichtet, so dass sie den sternförmigen Stadtgrundriss unterstützen.
- 3.3.3** Die Strassen mit hoher Verkehrsbelastung werden attraktive und sichere Strassenräume für alle VerkehrsteilnehmerInnen (z.B. Zürcher-, Lerchenfeld-, Toggenburger- und St. Gallerstrasse, Konstanzerstrasse, 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.

Konzeptbeschreibung

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 wird in einem Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet und festgelegt, wobei der Grundsatz der Koexistenz (das Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden) verfolgt wird. Wichtig ist es hierbei auch die 1. Bautiefe in die Konzeption mit einzubeziehen.

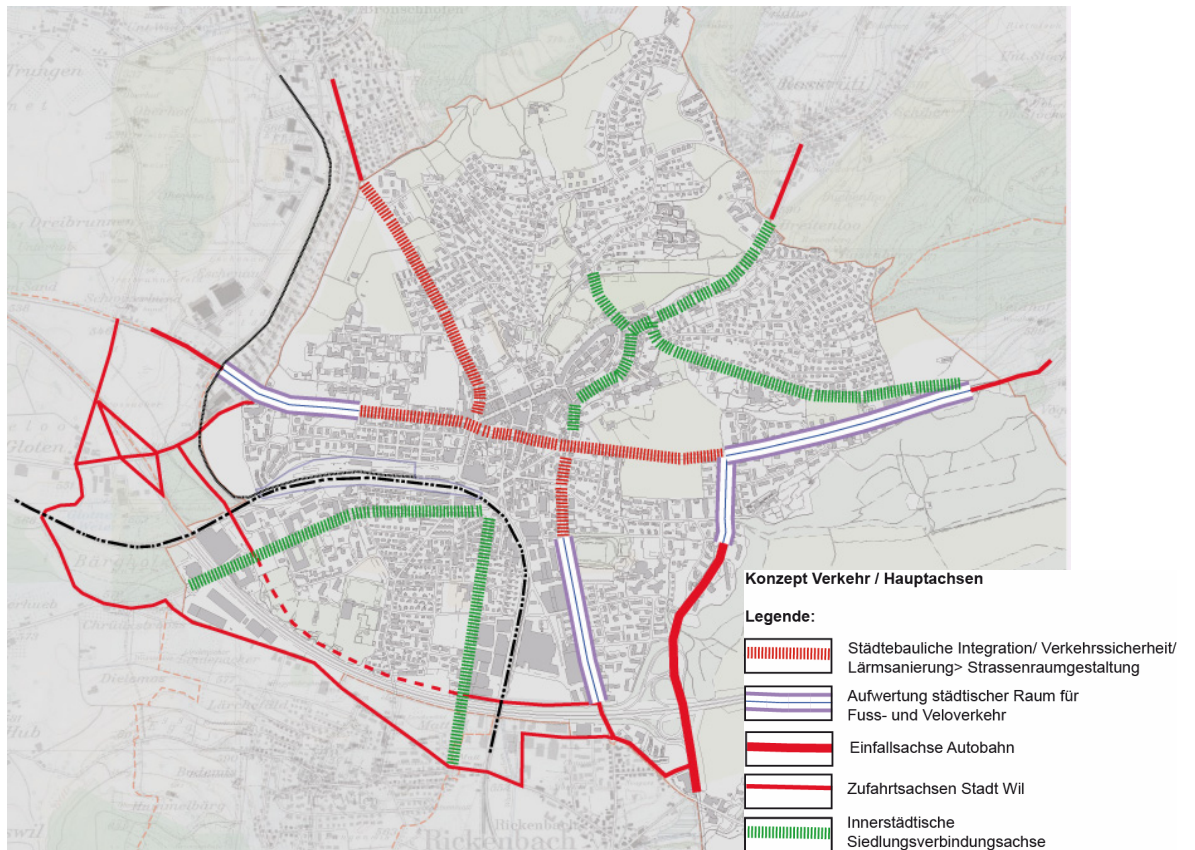


Abbildung 5: städtebauliche Integration der Hauptstrassen

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 | <p>Der Modalsplit (Verkehrsanteile von motorisiertem Individualverkehr (MIV), öffentlichem Verkehr (ÖV), Langsamverkehr (LV)) soll zugunsten des ÖV und LV verändert werden.</p> <p>Diese Verlagerung der Verkehrsanteile wird durch gezielte Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs sowie Verkehrssteuerungsmassnahmen zur Optimierung des Gesamtverkehrssystems erreicht.</p> <p>Die Siedlungsentwicklung wird auf gut mit dem ÖV erschlossene Lagen konzentriert.</p> |
| 3.4.3 | Das attraktive und flächendeckende Angebot im öffentlichen Verkehr wird in Wil und der Region weiter ausgebaut. |
| 3.4.4 | <p>Die Strassen mit hoher Verkehrsbelastung werden attraktive und sichere Strassenräume für alle VerkehrsteilnehmerInnen (z.B. Zürcher-, Lerchenfeld-, Toggenburger- und St. Gallerstrasse, Konstanzerstrasse, Hubstrasse).</p> <p>Die Anzahl der Unfälle auf den betroffenen Hauptstrassen und den wichtigen Knoten werden durch geeignete Massnahmen deutlich reduziert. Eine Verstetigung des Verkehrsflusses wird angestrebt.</p> |
| 3.4.5 | <p>Das Langsamverkehrskonzept (Fuss- und Radverkehr) wird schrittweise und konsequent umgesetzt.</p> <p>Dem Ausbau von Quartierverbindungen für den Fuss- und Radverkehr wird hohe Priorität zugemessen, z.B. Südquartier – Lindenhofquartier, Südquartier – Westquartier/Lenzenbüel, Lindenhofquartier – Zentrum, Lindenhof - Neulandenquartier.</p> <p>Besonderer Wert wird auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit für Kinder und die Schulwegicherheit gelegt.</p> |
| 3.4.6 | Das Busangebot wird durch Taktverdichtungen in Spitzenzeiten und der 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 Nachttaxi, kombinierte Mobilität u.a. werden geprüft. |

Konzeptbeschreibung

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.

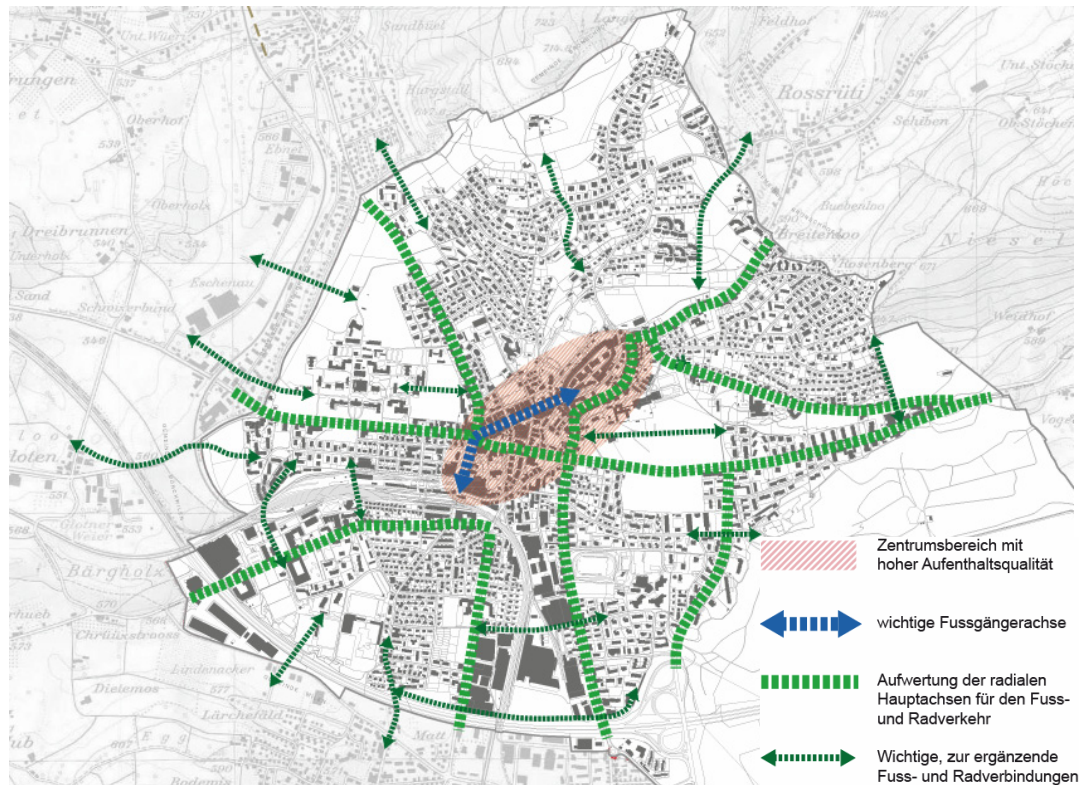


Abbildung 6: Konzept Fuss- und Radverkehr

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, 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.

Konzeptbeschreibung

Insbesondere das Süd-, Lindenhof- und das Westquartier sind aufgrund der städtebaulichen Situation, 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.

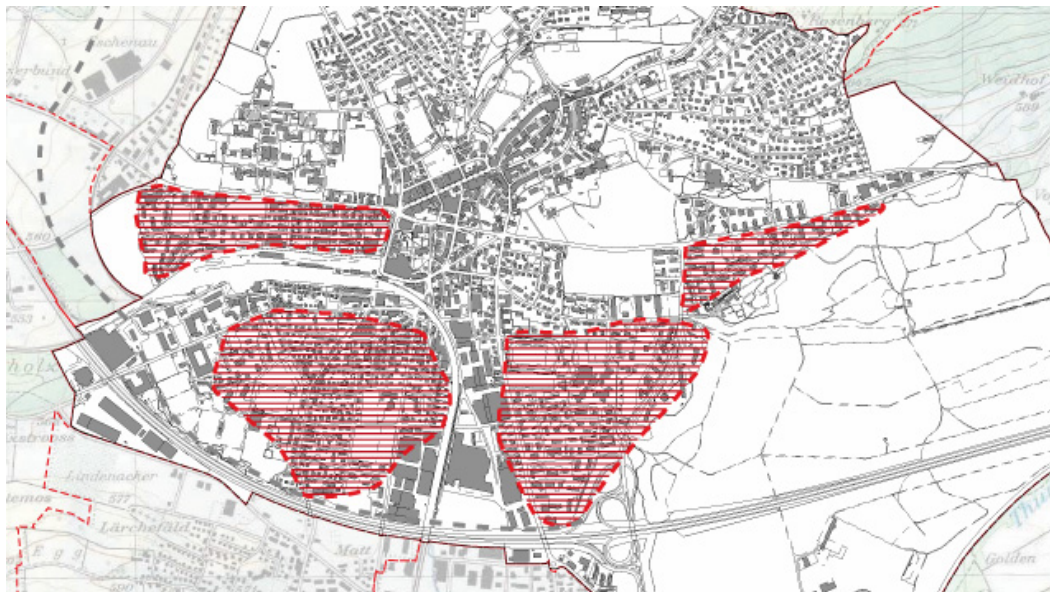


Abbildung 7: Schwerpunktgebiete Quartieraufwertung Wil Süd

Festlegungen

- 3.5.4** Schaffung von geeigneten Standorten für Quartiereinrichtungen, Treffpunkten 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 Lenzenbühl 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. |

Konzeptbeschreibung

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 Eggenfeld, die Klosterwiese, 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/Städli, Klosterwiese, Zeughausareal, Neu-Altwil, Eggfeld Nord, Psychiatrie Ost sowie Lenzenbüel setzt sich die Stadt Wil zusammen mit den Grundeigentümern/Entwicklern für 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 Siedlungsentwicklung wird aktiv mit der Entwicklung des öffentlichen Raumes und des öffentlichen Verkehrs abgestimmt. Neue soziale Quartiereinrichtungen werden in Abstimmung mit den Schulen realisiert.

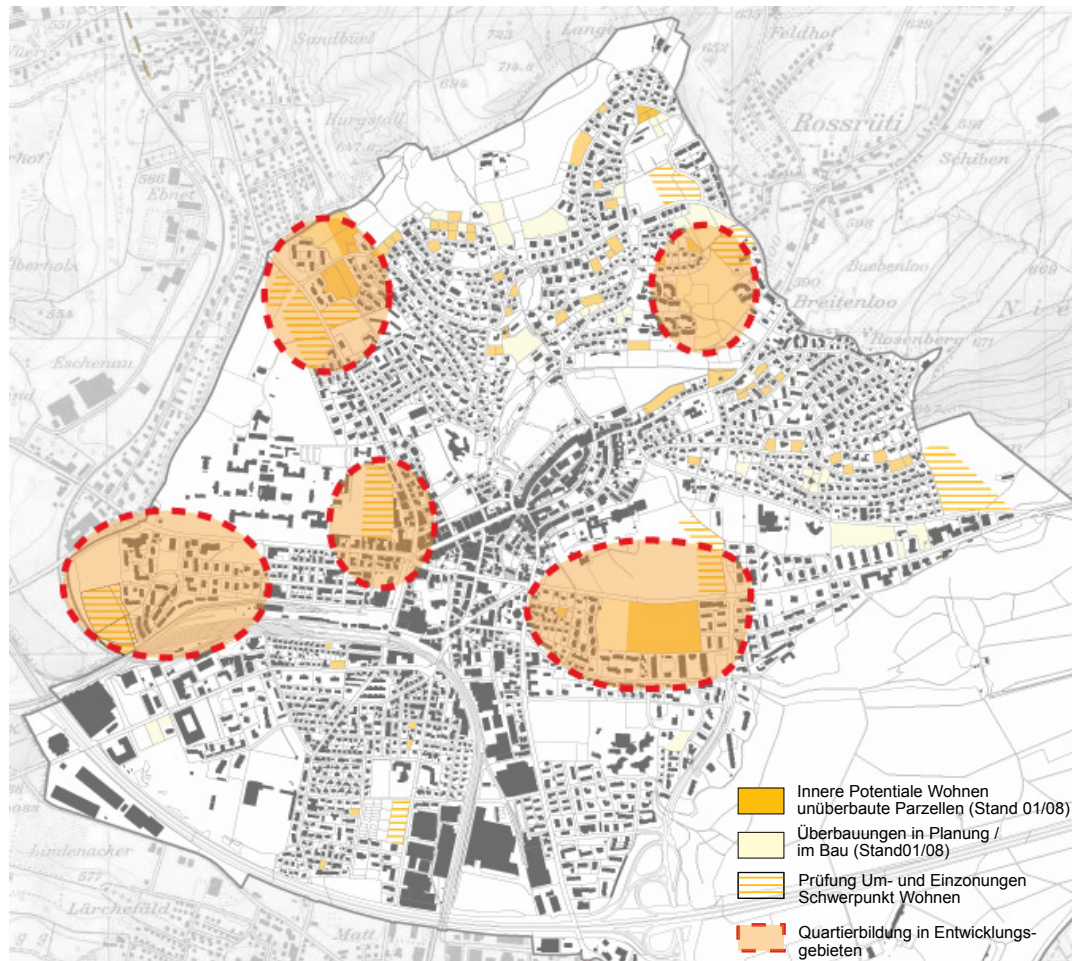


Abbildung 8: Schwerpunkte Quartierbildung und Entwicklungsgebiete

Festlegungen

- 3.6.4 Grössere Arealentwicklungen und Umstrukturierungen sollen mittels geeigneter Verfahren in die Quartierstruktur integriert werden (Eggfeld Nord, Klosterwiese, Lenzenbüel und dem Gebiet östlich der psychiatrischen Klinik).
- 3.6.5 Bei grösseren Neubauvorhaben und Arealentwicklungen achtet die Stadt 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, Treffpunkten 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 Churfürstenstrasse 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.

Konzeptbeschreibung

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 Thurau gefördert.

Die öffentlichen Grünflächen werden vermehrt nach ökologischen Kriterien unterhalten. |

Konzeptbeschreibung

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 die 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.

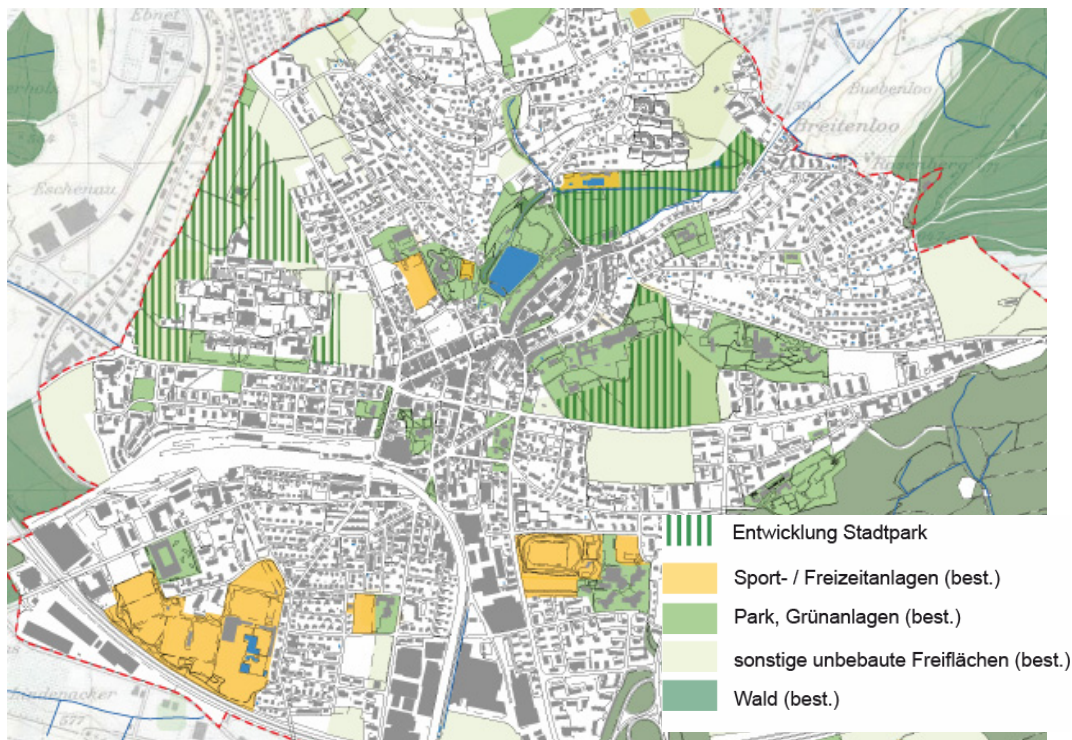


Abbildung 10: Potenzielle Stadtpärke

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.