

Stadt Wil
Richtplan 2010
Mitwirkung vom 18. August bis 18. September 2009

Bericht der Mitwirkung

Auszug der im RP nicht berücksichtigten Einwendungen

A: Vorbemerkungen
R: Regionalstadt
S: Siedlung
L: Landschaft
V: Verkehr
U: Umwelt und Energie
P: Pläne

Mitwirkende	Betrifft Thema Nr.	Antrag	Begründung	Beantwortung Stellungnahme
68	A	Die Gemeinde Flawil ist durch die Richtplanung der Stadt Wil nicht direkt betroffen. Der Gemeinderat nimmt daher den Richtplanentwurf zur Kenntnis und verzichtet auf eine Stellungnahme.		ZK
78	A	Zurzeit findet im Rahmen des Agglomerationsprogramms Wil (2. Generation) eine enge Zusammenarbeit der Region Wil mit den Kantonen SG und TG statt. Die bedeutendsten Richtplanmassnahmen aus dem Bereich Siedlung und Verkehr werden auch ins neue Agglomerationsprogramm einfliessen und sind in den Grundzügen bekannt bzw. auch schon in den kantonalen Richtplänen geführt.	Die Abstimmung über die Kantonsgrenzen hinweg ist von grosser Bedeutung und wird von allen Fachstellen begrüsst. Die Koordinationsgespräche sind weiterzuführen, insbesondere auch weil im Rahmen des Agglomerationsprogramms nun Varianten von Strassenführungen diskutiert werden. Zum aktuellen Stand der Richtplanung Wil wurden von den kantonalen Fachstellen keine grundsätzlichen Vorbehalte erhoben; mithin können wir uns mit dem vorliegenden Entwurf einverstanden erklären.	ZK Verweis auf Agglomerationsprogramm wird durch die Stadt Wil unterstützt.
54	A	Gesamter Themenbereich Natur- und Umweltschutz, Nachhaltigkeit, Umweltpädagogik, Landschaftsschutz, Raumentwicklung Die Stadt Wil prüft die Bildung einer ständigen ausserparlamentarischen Kommission, welche sich mit Themen wie <i>Natur- und Umweltschutz, Nachhaltigkeit, Umweltpädagogik, Landschaftsschutz und Raumentwicklung</i> befasst. Nach dem Vorbild der Integrationskommission sollen in diesem Gremium Fachpersonen, die Parlamentsfunktionen sowie lokale und regionale Vereine, welche in den genannten Bereichen tätig sind, vertreten sein. Diese Vorgabe könnte bspw. in einem erweiterten Richtplankapitel "Umwelt, Energie und Nachhaltigkeit" festgehalten werden.	Aus Gründen der Imagepflege, der Standortattraktivität und letztlich auch aus ethischen Überlegungen sollte die Stadt Wil ihr Engagement in den <i>kursiv</i> gedruckten Bereichen verstärken. Um dies mit einem möglichst geringen Aufwand zu tun, sollte die Stadt versuchen, auf das in der Bevölkerung vorhandene Know-How zu diesen Bereichen zurückzugreifen. Sicherlich wären einige lokale Vereine sowie auch engagierte Privatpersonen bereit, ihre Kenntnisse und ihre Arbeitskraft auf ehrenamtlicher Basis in die beschriebenen Kommission einzubringen. Eine minimale Betreuung durch ausgewiesene Fachpersonen wäre allerdings unabdingbar. Durch die Vertretung der Parlamentsfraktionen könnte gewährleistet werden, dass die Kommission das notwendige politische Gewicht hat, um mehr als nur eine Alibifunktion zu erfüllen. Als primäre Aufgabe der Kommission könnte die Überprüfung von Projekten der Stadt Wil auf Optimierungsmöglichkeiten in den genannten Bereichen definiert werden.	Die Beratung aller aufgeführten Bereiche ist eine politische Aufgabe auf Stufe Exekutive und Legislative. Ob dazu eine zusätzliche Kommission erforderlich ist, ist durch diese Gremien zu entscheiden. Die Kommissionen werden gemäss Art. 52 Gemeindeordnung durch den Stadtrat eingesetzt.
56	A	Die EVP Wil beantragt, den Richtplan ohne Änderungen so zu übernehmen und umzusetzen.	Der Entwurf des Richtplans entspricht dem Konsens des STEK. Er ist die konsistente und konsequente Fortführung der bisherigen Arbeiten. Auf Richtplanebene sollten planerisch möglichst viele Optionen offen gehalten werden können. Darum sind Einschränkungen abzulehnen. Um den Konsens nicht zu gefährden sind Änderungen generell abzulehnen. Wir erachten nur Klärungen oder ergänzende Informationen als statthaft.	Die zustimmende Eingabe wird zur Kenntnis genommen. Änderungen aufgrund der Mitwirkung und der folgenden politischen Beratung bleiben vorbehalten.

Mitwirkende	Betrifft Thema Nr.	Antrag	Begründung	Beantwortung Stellungnahme
66	A	Vorbemerkung Den vorliegenden Entwurf erachte ich grundsätzlich als sehr gut. Der Richtplan ist umfassend und geht - soweit dies bei einem Richtplan sinnvoll ist - möglichst konkret auf die Probleme ein, welche die Stadt in den kommenden Jahren zu lösen hat. Eine Frage bleibt aber offen: Wie wird mit dem vorliegenden Richtplan umgegangen, wenn die Gemeindefusion Wil - Bronschhofen realisiert wird?		Die Ortsplanungen der Gemeinden Bronschhofen und Wil werden laufend koordiniert und sind weitgehend aufeinander abgestimmt.
53	E	Verschiedene Massnahmen braucht es um die geplagten Anwohner der Kantonsstrassen vor zu viel Lärm zu schützen (1.1). Energieberatung soll endlich ausgebaut und professionell und niederschwellig von der Stadt angeboten werden (2.1). Das wurde immer wieder versprochen und immer wieder aufgeschoben. Das Engagement als Energiestadt lässt zu wünschen übrig.		Die politische Prioritätensetzung erfolgt durch die politischen Gremien der Stadt Wil. Die Energiestadt-Thematik soll weiterverfolgt werden.
52	E 2	Der Teil "Umwelt und Energie" muss weiter formuliert sein, nämlich "Umwelt, Energie und Nachhaltigkeit". Nachhaltigkeit umfasst in der Energie und Umweltfrage ökonomische, ökologische und soziale Aspekte. Die Stadt wendet bei der Beratung und Beurteilung zu Bauten und Gestaltungsplänen Nachhaltigkeitskriterien (SIA Empfehlung 112/1 und von Equiterre erarbeitete Kriterien für nachhaltige Quartiere) an.	Mit der Beschränkung auf Energiefragen sind viele wichtige Kriterien für eine zukunftsgerichtete Stadtentwicklung ausgeschlossen.	Nachhaltigkeit ist als Grundprinzip in allen Richtplaninhalten enthalten.
101	E 3.1.	Mobilfunkantennen: Streichung des Kapitels unter Berücksichtigung der geringen Handlungsmöglichkeit.	Geringe Handlungsmöglichkeit.	Wie die kontroverse Frage der Mobilfunkstandorte in der Nutzungsplanung umgesetzt wird, ist noch offen. Die Erstellung, der Betrieb und die Belastungsgrenzwerte von Mobilfunkantennen sind durch übergeordnetes Recht geregelt. Die Gemeinden haben die Möglichkeit beschränkte Standortvorgaben in die Ortsplanung aufzunehmen (z.B. Ortsbild).
52	E 3.1.1	Die Stadt führt in der Bauordnung Schutzzonen ohne Mobilfunkantennen ein, in denen elektrosensible Personen aufgrund besonders tiefer Strahlungsbelastungen eine erhöhte Lebensqualität erhalten. In öffentlichen Bereichen und Gebäuden wird die kumulative Belastung durch hochfrequente Strahlung (Endgeräte und Antennen zu Mobilfunk und Netzwerken) ermittelt und im Sinne der Vorsorge möglichst klein gehalten.	Die heutigen Grenzwerte nehmen in Kauf, dass mind. 10% der Bevölkerung durch die noch zulässige Strahlung beeinträchtigt ist. Diese Personen haben in eingeschränkten Bereichen mit gezielt tieferen Belastungen das Recht, unbeeinträchtigt zu leben. Messungen in Schulen Deutschlands haben gezeigt, dass die vielen eingeschalteten Mobiltelefone und die Netzwerke zu Belastungswerten führen, welche die Grenzwerte für Arbeitsplätze wesentlich übersteigen.	Wie die kontroverse Frage der Mobilfunkstandorte in der Nutzungsplanung umgesetzt wird, ist noch offen. Die Erstellung, der Betrieb und die Belastungsgrenzwerte von Mobilfunkantennen sind durch übergeordnetes Recht geregelt. Die Gemeinden haben die Möglichkeit, beschränkte Standortvorgaben in die Ortsplanung aufzunehmen (z.B. Ortsbild).
51	L	Wir beantragen ein sofortiges Moratorium für kostspielige Planungsaktivitäten in den beiden Themen Siedlung und Landschaft oder dann einen zusätzlichen alternativen Richtplan unter Berücksichtigung der Fusion mit Bronschhofen.		Die Ortsplanungen der Gemeinden Bronschhofen und Wil werden laufend koordiniert und sind weitgehend aufeinander abgestimmt.

Mitwirkende	Betrifft Thema Nr.	Antrag	Begründung	Beantwortung Stellungnahme
53	L	Die grossen Grünflächen sind zu schützen und in ihrer Ausdehnung zu bewahren (Klinikareal, Klosterwiese, Stadtweier/Weierwiese, Weidguet) ebenso die Kleinparks (3.1). Insbesondere zur Quartieraufwertung sind die Kleinparks unabdingbar und wertvoll. Die Planung von Grünkorridoren zusammen mit der Fuss- und Radwegplanung ist voranzutreiben (6.2).		Der Richtplan muss auch aufzeigen, in welchen Gebieten die angestrebte Entwicklung erfolgen kann. Die zentralen Freiflächen eignen sich grundsätzlich auch für die postulierte Siedlungsentwicklung nach Innen.
52	L 1.1	Bei den Handlungsanweisungen sollen auch Vereine und Interessengemeinschaften zum Einbeziehen aufgeführt werden.	Es existiert eine breit abgestützte Ingeressengemeinschaft, die sich für eine naturnahe Gestaltung der Weierwiese einsetzt, mit dem Stadtrat im Gespräch war und sich öffentlich vorgestellt hat.	Der Einbezug von Anwohnern, Eigentümern und Interessengruppen ist sinnvoll und so auch vorgesehen. In welcher Form und zu welchem Zeitpunkt der Planung dieser Einbezug sinnvoll ist, wird erst bei der Definition des Planungsablaufes festgelegt werden können.
28	L 1.1.1	Ein Schulgarten auf dem Areal südlich der Gallusstrasse beim Fussballfeld Othmarstrasse bietet für Naturerlebnisse ideale Voraussetzungen und erfüllt die Forderungen des Paragraphs bestens.		Hinweis wird zur Kenntnis genommen
52	L 3.1.1	Es sind Nutzungspläne zu erstellen und mit den Nachbargemeinden abzustimmen.	Für Grünflächen sind Nutzungspläne vorgeschrieben.	Verweis auf Nutzungsplanung, nächste Planungsstufe
20	L 3.2	In L 3.2.1 soll ergänzt werden, dass im Nutzungs- und Gestaltungskonzept eine möglichst weitgehende Entlastung des Gebiets Stadtweier-Weierwisen von emissionsreichen Grossveranstaltungen vorzusehen ist.	Das Gebiet Stadtweier-Weierwisen ist aufgrund seiner Topografie ("Kesselwirkung"), der fehlenden Infrastruktur (z.B. Parkplätze) und seiner ökologischen Funktion ein denkbar schlechter Standort für Grossveranstaltungen. Beim Reitplatz kommt hinzu, dass es sich um eine Retentionsfläche handelt. Es ist also jederzeit damit zu rechnen, dass das Areal unter Wasser steht, wenn der geplante Anlass stattfinden soll. Dennoch wurden in letzter Zeit immer mehr Veranstaltungen im Gebiet angesiedelt (Zirkus, 1. August-Feier etc.) oder es wurden entsprechende Versuche unternommen (Open-Air-Kino). Für solche Veranstaltungen sollte ein besser geeigneter Standort geschaffen werden (z.B. Klosterwiese, Klinikareal). Das Open-Air Rock am Weier und Pferdesportanlässe sind evtl. als Ausnahmen zu behandeln, da sie etabliert sind.	Der Richtplan verlangt eine Klärung der Nutzung im Rahmen eines Gesamtkonzeptes Stadtweier-Weierwisen . Wie weit Veranstaltungen durchgeführt werden und welche Lärmmissionen zulässig sind, ist darin zu klären.
65	L 3.2	Hochwasserschutz/Verlegung Krebsbach Die Erbgemeinschaft Hilzinger als Eigentümerin des Grundstücks Nr. 80 hat ein vitales Interesse, auch im Sinne der im Kapitel Siedlung definierten Ziele, ihr Grundstück möglichst optimal zu nutzen. Das Grundstück hat insbesondere aufgrund seiner Lage am Eingangstor der Stadt einen besonderen städtebaulichen Stellenwert. Eine Überbauung an diesem Ort wird als Auftakt der Stadt wahrgenommen und es wird ihr eine grosse Bedeutung zukommen....Das Grundstück liegt am städtebaulichen Übergang der geschlossenen Strassenbebauung zum noch vorherrschend landschaftlichen Siedlungscharakter in Rossrüti. Diese Stelle kann und soll mit einer Bebauung entsprechend akzentuiert werden, was der Zonenplan mit der Nutzung WG3 auch dokumentiert. Dies gebietet aber auch, dass die Stadt selber ein Interesse haben sollte, an diesem Standort geeignete Rahmenbedingungen für eine zeitgemässe Überbauung zu schaffen oder zumindest zu unterstützen.	Hinweise für die Nutzungsplanung, welche zur Kenntnis genommen werden. Die sehr konkrete und projektbezogene Eingabe kann nicht im Rahmen der Richtplanung überprüft und einbezogen werden (erst auf Stufe Nutzungsplanung / Revision Ortsplanung).

Mitwirkende	Betrifft Thema Nr.	Antrag	Begründung	Beantwortung Stellungnahme
65	L 3.2	Die heutige dreieckige Grundstücksform, der nördlich im Grundstück verlaufende Krebsbach sowie die Topografie des Grundstücks erschweren eine Bebauung des Grundstücks im Sinne der städtebaulichen Anforderungen und Zielsetzungen in einer Weise, dass sich unter Berücksichtigung der einzuhaltenden Grenz- und Bachabstände auch eine wirtschaftlich attraktive Überbauung nicht realisieren lässt....	Kommt hinzu, dass die heute ungünstige Grundstückform massgeblich durch die bereitwillige Landabtretung von 606 m2 im Zusammenhang mit der Korrektur der Konstanzerstrasse im Jahr 1982 verursacht wurde. Mit dem günstigen Bodenpreis von Fr. 30.--/m2 wurde eine Nutzungsübertragung vereinbart, die aufgrund der neuen, ungünstigen Grundstückform kaum realisiert werden könnte. Aus all diesen Gründen ist im Zusammenhang mit dem erforderlichen Hochwasserschutz Krebsbach auch eine Verlegung desselben in die Grünzone zu prüfen. Damit liessen sich gleich mehrere Vorteile gleichzeitig erzielen.	Hinweis wird im Hinblick auf die Revision der Nutzungsplanung zur Kenntnis genommen.
65	L 3.2	Öffentlicher Spielplatz im Osten der Weierwisen: Im Gebiet Altstadt und Stadtzentrum befindet sich heute der neu gestaltete und attraktive öffentliche Kinderspielplatz beim Stadtweier. Demgegenüber besteht östlich der Hofbergstrasse im Gebiet Weierwisen bis zur Gemeindegrenze kein entsprechendes Angebot mehr. Im Rahmen des Freiraumkonzepts ist konkret zu prüfen, im östlichen Bereich der Grünzone einen öffentlichen Naturspiel- und Erlebnisplatz, allenfalls unter Einbezug des Krebsbachs, zu realisieren.	Dieser würde auch den Bewohnenden der Wohngebiete Neulanden und Neualtwil dienen und die Bedürfnisse aufgrund der Siedlungsentwicklung im Grenzbereich zu Rossrüti abdecken. Im Zuge der Vereinigungsbestrebungen mit Bronschhofen macht eine grenzüberschreitende Betrachtung nicht nur Sinn, sondern drängt sich geradezu auf, zumal die Grünzone Weierwisen nahe der heutigen Gemeindegrenze liegt. Dieses Anliegen entspricht auch der übergeordneten Zielsetzung in L 3.1 / Öffentliche Grünflächen, wonach die innerstädtischen Grünräume als solche erhalten und für Erholungs- und Freizeitnutzungen aufgewertet und naturnah gestaltet werden sollen.	Der Vorschlag wird zur Kenntnis genommen und bei der konkreten Planung des Gebietes Stadtweier/Weierwisen geprüft.
65	L 3.2	4. Die Realisierung soll kurzfristig und nicht kurz- bis mittelfristig erfolgen. Der Abschnitt „Realisierung“ ist entsprechend anzupassen.	Zu Antrag 4 Im Sinne einer integralen Betrachtung der verschiedenen Handlungsbereiche drängt es sich auf, den Zeithorizont für die Erstellung des Nutzungs- und Gestaltungskonzepts gemäss Objektnummer L 3.2.1 als „kurzfristig“ (bis 2014) und nicht kurz- bis mittelfristig (bis 2019) zu definieren. Nachdem das Hochwasserschutzprojekt Krebsbach dringend ist und auch das Betriebs- und Gestaltungskonzept Konstanzerstrasse kurzfristig realisiert werden soll, macht es keinen Sinn, das Freiraumkonzept Weierwisen isoliert zu einem späteren Zeitpunkt zu erarbeiten. Vielmehr sollten alle Bedürfnisse gleichzeitig geprüft und in einem koordinierten Prozessverfahren aufeinander abgestimmt werden. Die Erbgemeinschaft Hilzinger ist bereit, ihre Anliegen baldmöglichst in einer Projektgruppe einzubringen, zumal sie auch ein vitales Interesse hat, ihr Grundstück Nr. 80 so schnell als möglich einer sinnvollen Nutzung zuzuführen. Eine Umsetzung des Konzepts in Etappen kann dennoch erfolgen, wobei die östliche Etappe, welche das Hochwasserschutzprojekt Krebsbach beinhaltet, Priorität haben soll.	Das Anliegen der Grundeigentümer einer kurzfristigen Umsetzung wird zur Kenntnis genommen. Die weitere Umsetzung und Etappierung der RP-Vorhaben fliesst in die Legislaturplanung des Stadtrats ein.
3	L 4.1	Leider steht nirgendwo ein Vorschlag für ein Hallenbad, dass so wichtig wäre für Jung und Alt. Ertüchtigung und Rehabilitation (Rücken)	Obere Bahnhofstrasse ohne Blumenschmuck, so leer wie eine Startbahn für Flugzeuge, so schade!!!	Ein Hallenbad ist im Projekt Bergholz enthalten.

Mitwirkende	Betrifft Thema Nr.	Antrag	Begründung	Beantwortung Stellungnahme
50	L 4.1.1	Die Etappierung des Projekts Sportpark Bergholz wird geprüft.	Projekte dieser Grössenordnungen sollten aus einzelnen Modulen aufgebaut sein, die für sich alleine funktionieren und etappenweise realisiert werden können. So kann eine gewisse Flexibilität im Umgang mit Umständen (bspw. Finanzierung, veränderte Nachfrage etc.) gewährleistet werden.	Der Sportpark Bergholz ist eine laufende Projektierung und somit nicht detaillierter Gegenstand der Richtplanung.
40	L 5.2	Rebbergzone: Der Ortsbürgerrat freut sich über die im Richtplan vorgeschlagene Rebbergzone und darüber, dass sich der Stadtrat mit aller Kraft für deren Realisierung stark machen wird. Er hofft, dass der Stadtrat die notwendigen planerischen und rechtlichen Schritte einhalten wird.		Unterstützung des RP.
82	L 5.2	Die Bronschhofer Rebflächen werden im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision als Rebberg festgelegt.	Im Interesse eines dauerhaften Erhalts der Wiler und Bronschhofer Rebberge werden die Bronschhofer Rebflächen analog den Wiler Rebflächen ebenfalls als Schutzzone Rebberg festgelegt. Obwohl die Erweiterung des Wiler Rebberges und damit der Zusammenschluss mit den Bronschhofer Reben begrüsst wird, ist der Verlust des bei Kindern und Familien sehr beliebten „Schlittelhangs“ zu bedauern.	Im Richtplan ist vermerkt, dass der Erhalt der Schlittelmöglichkeit sicherzustellen sei. Mit Schreiben vom 17.12.2009 fordert der Stadtrat Wil den Gemeinderat Bronschhofen auf, in unmittelbarer Nähe der Trotte (1. Bautiefe am Höhenweg der Parzellen 899 und 2467) kein Wohnbau land einzuzonen und ersucht den Gemeinderat Bronschhofen, eine allseits befriedigende optimierte Lösung zu erarbeiten.
28	L 7.1.1	Das Fussballfeld Othmarstrasse wird rege benützt und ist als solches zu erhalten. Ein gestalteter Spielplatz steht beim Alleeschulhaus zur Verfügung.		Wird zur Kenntnis genommen.
52	L 7.1.1	Das Spielplatzkonzept wird zu den Zielen Bewegungsförderung, Spielverhalten, Fantasie und Kreativität ergänzt. Zusätzlich zum Sicherheitsexperten braucht es eine Expertin für motorische und soziale Entwicklung und eine/n KünstlerIn zu dem Themen kreative Gestaltung und Anregung der Fantasie. Die Federführung liegt beim Dep. Bildung und Sport.	Die Spielplätze braucht es nicht damit sie sicher sind und unterhalten werden können sondern, dass die wesentlichen Ziele erreicht werden. Die städtischen Spielplätze haben Vorbildfunktion und müssen die Spielplätze der Mehrfamilienhäuser bezüglich Zielerfüllung klar übertreffen.	Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Das Spielplatzkonzept setzt die Schwerpunkte bei Fragen des Unterhaltes, der Erneuerung und der Sicherheit.
54	L 7.1.1	Es ist zu ergänzen, dass bei der Einrichtung bzw. der Erneuerung von Kinderspielplätzen neben dem Sicherheitsaspekt auch die Ziele Bewegungsförderung sowie Förderung der Fantasie und Kreativität berücksichtigt werden. Um dies zu gewährleisten, sollen Fachpersonen in die Planung einbezogen werden. Ebenso ist zu erwähnen, dass das Angebot für Spiel in naturnaher Umgebung und Erlebnisse mit dem Element Wasser ausgebaut werden soll. Potenziale hierfür sind bspw. im Gebiet Wierwisen vorhanden. Allgemein soll dem Thema Umweltpädagogik mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden, auch an den Schulen.	Die Sicherheit muss bei der Planung von Kinderspielplätzen unbestritten eine wichtige Rolle spielen. Es sollte jedoch nicht vergessen gehen, dass deren eigentliches Ziel in der Förderung der körperlichen, sozialen und geistigen Entwicklung der Kinder liegt. Die städtischen Kinderspielplätze sollen dieses Ziel optimal erfüllen und eine Vorbildfunktion übernehmen. Deshalb ist bei der Planung das Know-How von Fachpersonen gefordert. Durch die Ermöglichung von Spiel in der Natur und der Naturerfahrung im Kindesalter kann das Umweltbewusstsein in der Gesellschaft effektiv gestärkt werden. Folglich verdient das Thema Umweltpädagogik im Interesse einer nachhaltigen gesellschaftlichen Entwicklung grosse Aufmerksamkeit. Das Element Wasser ist wohl speziell dafür geeignet, das naturwissenschaftliche Interesse von Kinder zu wecken. Aus bildungspolitischer Sicht wäre es wichtig, dies zu fördern, da zur Zeit auf dem Arbeitsmarkt ein Mangel an Personen mit naturwissenschaftlichen und technischen Ausbildungen besteht.	Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Das Spielplatzkonzept setzt die Schwerpunkte bei Fragen des Unterhaltes, der Erneuerung und der Sicherheit.

Mitwirkende	Betrifft Thema Nr.	Antrag	Begründung	Beantwortung Stellungnahme
73	R	Uzwil und Wil sind zwar Nachbargemeinden, haben aber raumplanerisch kaum Überschneidungen. Dies zeigt sich auch aus dem Richtplanentwurf der Stadt Wil. So geht bspw. der Entwurf im Bereich Regionalstadt von der Erkenntnis aus, dass die räumliche Entwicklung nur gemeinsam mit umliegenden Gemeinden wirkungsvoll erfolgen kann. Wil strebt entsprechend die enge Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden zur Regionalstadtentwicklung an.	Angesprochen sind gemäss Richtplanentwurf die Gemeinden Bronschhofen, Rickenbach, Wilen, Sirnach, Münchwilen, Zuzwil, Jonschwil und Kirchberg. Sie haben zweifellos eine engere Verflechtung mit dem Lebens- und Wirtschaftsraum Wil, als dies bei Uzwil der Fall ist. Insgesamt ist dem umfassenden Richtplanentwurf zu entnehmen, dass die Gemeinde Uzwil von den Anpassungen nicht betroffen ist.	Unterstützung des RP.
76	R	Zur Förderung der gegenseitigen Koordination kann dem Anliegen zur Bildung einer Regionalstadt-Konferenz zugestimmt werden.		Unterstützung des RP.
53	R 1.1	Die SP ist mit den Zielen und Richtplaninhalt einverstanden.		Unterstützung des RP.
69	R 1.1	Die Absicht, ein Koordinationsgremium (von Ihnen als Regionalstadt-Konferenz bezeichnet) für die Abstimmung gemeinsamer Anliegen zu schaffen, begrüßen wir. In welcher Form und Verbindlichkeit diese Koordination stattfinden soll, ist noch offen und daher zu gegebener Zeit gemeinsam festzulegen.		Unterstützung des RP.
70	R 1.1	Die Gemeindepräsidenten der umliegenden st. gallischen und thurgauischen Gemeinden waren verschiedentlich zur Information und Diskussion betreffend dem Stand der Abklärungen eingeladen gewesen. Die in Münchwilen zur Überbauung bzw. Einzonung anstehenden Gebiete sind korrekt erfasst.		Unterstützung des RP.
72	R 1.1	Dem Anliegen der Bildung einer Regionalstadt-Konferenz kann zugestimmt werden, da die gegenseitige Koordination damit gefördert wird. Über das konkrete Funktionieren der Konferenz und die Verbindlichkeit der Konferenz-Beschlüsse besteht noch Unklarheit. Diese sind zuallererst festzulegen.		Unterstützung des RP.
77	R 1.1.1	Weiter begrüßen wir die Absicht, inskünftig ein Koordinationsgremium (gemäss Ihrer Bezeichnung "Regionalstadt-Konferenz") für die Abstimmung gemeinsamer Anliegen innerhalb der Region zu schaffen.		Unterstützung des RP.
49	R 1.1.1	Planung, Realisierung und Betrieb von Infrastruktur und Angeboten von regionaler Bedeutung, namentlich von Kulturstätten und kulturellen Angeboten (Stadtsaal, Tonhalle, Kunsthalle, Stadtmuseum, Chällertheater, Stadtbibliothek, Gare de Lion). Als Grundlage dafür ist ein regionales Kulturkonzept zu erarbeiten.	Kultur trägt wesentlich zur Lebensqualität und Identität der Regionalstadt bei. Kulturelle Angebote sind klar von regionaler Bedeutung, dies zeigen auch die Einzugsgebiete der bestehenden Kulturinstitutionen. Deshalb ist eine Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden anzustreben. Die gemeinsame Planung, Realisierung und der Betrieb von kulturellen Angeboten regionaler Bedeutung braucht als Grundlage ein regionales Kulturkonzept. Darin soll aus einer Übersicht vom bestehenden Angebot und Nachfrage, ein angestrebtes Angebot entwickelt werden.	Die Frage, ob ein Kulturkonzept notwendig ist und erarbeitet werden soll, ist ausserhalb des RP zu klären.

Mitwirkende	Betrifft Thema Nr.	Antrag	Begründung	Beantwortung Stellungnahme
52	R 1.1.1	Die Regionalstadt-Konferenz muss demokratisch konstituiert (nicht delegiert) sein, wobei sich die Einwohnerzahl jeweils auf das Entscheidungsgewicht der entsprechenden Gemeinde auswirken soll. Es muss gewährleistet sein, dass alle Bevölkerungsgruppen vertreten sind und der politische Proporz muss abgebildet sein. Eine demokratische konstituierte Regionalstadt-Konferenz sollte behördenverbindliche Entscheidungen treffen können.	Ohne demokratische Legitimation wird die Regionalstadt-Konferenz keine behördenverbindliche Entscheidungen treffen können und zu einem Debattierclub in dem kleinere Gemeinden einen zu hohen Einfluss haben sowie kleinere Parteien nicht vertreten sind.	Die Konstitution der Regionalstadtkonferenz ist im weiteren Prozess zu klären.
54	R 1.1.1	Es ist zu ergänzen, dass die Regionalstadtkonferenz breit abgestützt, d.h. nicht nur aus Vertretern von Behörden und Grossunternehmen zusammengesetzt sein soll. Wenn möglich soll sie demokratisch legitimiert sein und der Einfluss der einzelnen Gemeinden soll von deren Einwohnerzahl abhängig sein. Als weitere Aufgaben der Regionalstadtkonferenz sind die Zusammenarbeit in den Bereichen <i>Naherholung, Tourismus, Kultur, Natur- und Umweltschutz</i> sowie die <i>Verteidigung der regionalen Interessen</i> , z.B. gegenüber den Kantonen SG und TG, dem Bund und den SBB, zu erwähnen.	Um eine koordinierte, nachhaltige und ganzheitliche Regionalentwicklung zu gewährleisten, benötigt die Regionalstadtkonferenz eine hohe Akzeptanz bei der Bevölkerung sowie bei den unter- bzw. übergeordneten Behörden und muss behördenverbindliche Entscheidungen treffen können. Es ist deshalb einerseits wichtig, dass die Konferenz von Fachpersonen beraten wird, welche in den für die Regionalentwicklung relevanten Fachgebieten Kompetenzen aufweisen. Andererseits würde der Einbezug von regionalen Vereinen, Parteien und Institutionen sicherlich dazu beitragen, dass verschiedene Sichtweisen in die Arbeit der Regionalstadtkonferenz einfließen können. Die Gewichtung des Einflusses der Gemeinden nach Einwohnerzahl im Sinne einer demokratischen Legitimation wäre sinnvoll, um die Überbewertung partikulärer Interessen zu verhindern. Das die <i>kursiv</i> gedruckten Aspekte für die Lebensqualität in der Region und für die Standortattraktivität mitentscheidend sind, ist wohl weiter erklärungsbedürftig.	Die Konstitution der Regionalstadtkonferenz sowie deren genauen Inhalte sind im weiteren Prozess zu klären.
101	R 1.1.1	Unter Richtplaninhalt "E" unter dem Titel "neu zu entwickelnde Wirtschaftsstandorte" sei Ebnet-Eschenau gestrichen zu streichen.	Beim Richtplaninhalt "E" wäre zu prüfen, ob unter dem Titel "neu zu entwickelnde Wirtschaftsstandorte" nicht Ebnet-Eschenau gestrichen werden müsste, da weitgehend verwirklicht.	Der Standort soll auch mit seinem Bestand in die Gesamtbetrachtung einfließen. Keine Änderung des RP.
67	S	Die Inanspruchnahme der noch spärlich vorhandenen inneren Reserven findet keine einheitliche Zustimmung. Die Zielsetzung des Wachstums auf 21'000 Einwohner soll nicht nur durch innere, sondern durch äussere Massnahmen ermöglicht werden. Wir begrüssen ausdrücklich die Sicherung von Grünräumen als städtische Parkanlagen in den Gebieten: Eggfeld, Klosterwiese und Weierwiese.		Um das prognostizierte Wachstum aufnehmen zu können, sind einerseits Verdichtungsmassnahmen im Innern notwendig. Darüber hinausgehend ist eine Inanspruchnahme von neuen Bauflächen jedoch unabdingbar.
51	S	Wir beantragen ein sofortiges Moratorium für kostspielige Planungsaktivitäten in den beiden Themen Siedlung und Landschaft oder dann einen zusätzlichen alternativen Richtplan unter Berücksichtigung der Fusion mit Bronschhofen.		Die Richtplanentwürfe der beiden Gemeinden wurden laufend koordiniert und stimmen weitgehend überein.

Mitwirkende	Betrifft Thema Nr.	Antrag	Begründung	Beantwortung Stellungnahme
53	S	Die Stadt Wil soll bis 2030 um 3'400 Einwohnende und um 1'000 Arbeitsplätze zunehmen. Ist das ein erstrebenswertes Ziel? Wo ist die Grenze fürs Verdichten, zumal gewisse (Hügel-)Gebiete davon ausgenommen sind? Wann geschieht das quantitative Wachstum zu Lasten eines qualitativen Wachstums? Primär soll sich der Richtplan der Stadt Wil an qualitativem Wachstum orientieren. Die Erhaltung und Entwicklung der bestehenden Grünflächen ist dabei von allergrösster Wichtigkeit.		Um das prognostizierte Wachstum aufnehmen zu können, sind einerseits Verdichtungsmassnahmen im Innern notwendig. Darüber hinausgehend ist eine Inanspruchnahme von neuen Bauflächen jedoch unabdingbar.
76	S	Durch die geografische Nähe von Wilen zur Stadt Wil und die bauliche Verzahnung der gegenseitig angrenzenden Gebiete für Arbeitsplätze, ist Wilen von dessen Entwicklung direkt betroffen. Die geplante Erhöhung der Grundnutzung dieser Gebiete ist nachvollziehbar und sinnvoll.		Unterstützung des RP.
51	S 1.1	Wir beantragen eine Beschränkung des Zuwachses von Wohn- und Gewerbebauten auf die bereits bestehenden Bauzonen durch verdichtetes Bauen. Denkbar ist auch die Nutzung bereits verbetonierter Flächen (bspw. Bleicheplatz). Es ist aber davon abzusehen, noch nicht erschlossene Grünflächen wie bspw. Weierwiese (L 3.2), Klosterwiese (S 2.5) und Landwirtschaftsfläche der Psychiatrischen Klinik (S 2.3) für Überbauungen umzuzonen.		Um das prognostizierte Wachstum aufnehmen zu können, sind einerseits Verdichtungsmassnahmen im Innern notwendig. Darüber hinausgehend ist eine Inanspruchnahme von neuen Bauflächen jedoch unabdingbar.
52	S 1.1	Als Prämisse sollen realistische Zahlen dienen, welche nicht nur die vergangene Entwicklung linear weiterführen sondern auch die Grenzen des Bevölkerungswachstums sowie demographische Entwicklungen berücksichtigen.	In der Planung wird von einem zwingenden Bevölkerungswachstum von 0.8% pro Jahr auf 21'000 im Jahr 2030 ausgegangen. Gleichzeitig wird eine stetige demographische Entwicklung angenommen. Angesichts der knappen Landreserven in der Stadt sind diese Veränderungen für die Zukunft nicht ausgewiesen und es sollten auch andere mögliche Szenarien bedacht werden.	Um das prognostizierte Wachstum aufnehmen zu können, sind einerseits Verdichtungsmassnahmen im Innern notwendig. Darüber hinausgehend ist eine Inanspruchnahme von neuen Bauflächen jedoch unabdingbar.
70	S 1.1	Im letzten Satz des Abschnitts "Gegenstand/Ziel" ist die Koordination mit den Nachbargemeinden nicht als Soll-Verpflichtung, sondern als Muss-Verpflichtung auszuformulieren. So haben etwa publikumsintensive Bauten und Anlagen meist auch erhebliche Auswirkungen der verschiedensten Art auf die Nachbargemeinden. Folgerichtig ist die Koordination mit den Nachbargemeinden nicht nur zu prüfen, sondern hat auf jeden Fall zu erfolgen.		Die Koordination der Siedlungsentwicklung unter den Nachbargemeinden ist Gegenstand des laufenden Agglomerationsprogramms und wird auch in der Regionalstadtkonferenz thematisiert. Im Kapitel S 1.1 geht es vorläufig nur um das Monitoring der Stadt Wil.
72	S 1.1	Das angestrebte Bevölkerungswachstum entspricht dem mittleren Szenario des Agglomerationsprogramms und ist deshalb zu akzeptieren.		Unterstützung des RP.

Mitwirkende	Betrifft Thema Nr.	Antrag	Begründung	Beantwortung Stellungnahme
50	S 1.1.1	Indikatoren der Stadtentwicklung wie Bevölkerung, Arbeitsplätze und Siedlungsfläche ...	Die Siedlungsfläche stellt den wesentlichen Indikator dar für die laufende Überprüfung und Qualitätssicherung der qualitativen und quantitativen Entwicklung sowie deren räumliche Ausprägung. Ein geeignetes Instrument dazu ist eine Übersicht über Siedlungsflächen sowie Nutzungsreserven. Dies könnte als methodische Grundlage für die Bestimmung der inneren Reserven inkl. Nachverdichtungspotentiale sein. Zudem kann das Instrument der periodischen Nachführung des Erschliessungsstandes dienen (siehe S 1.2.1). Beispiele für ein solches Instrument auf www.re.ethz.ch/raumplus_sz (Projekt Raum + Schwyz)	Das Monitoring der Stadtentwicklung , die Erhebung des Standes der Erschliessung und der Siedlungsfläche sind bereits in S 1.1 und S 1.2 enthalten.
70	S 1.2	Bemerkungen wie zum vorherigen Kapitel: "Es folgt eine Koordination (sc. des Erschliessungsstandes) mit den Nachbargemeinden."		Die Koordination der Siedlungsentwicklung unter den Nachbargemeinden ist Gegenstand des laufenden Agglomerationsprogramms und wird auch in der Regionalstadtkonferenz thematisiert. Im Kapitel S 1.1 geht es vorläufig nur um das Monitoring der Stadt Wil.
52	S 1.2.1	Mit Nachhaltigkeitskriterien (SIA Empfehlung 112/1 und von Equiterre erarbeitete Kriterien für nachhaltige Quartiere) wird die qualitätsvolle Verdichtung nach innen gelenkt und kontrolliert.	Eine qualitätsvolle Verdichtung nach innen kann nur erzielt werden, wenn dazu Kriterien vorgängig festgelegt sind und diese auch geprüft werden.	In der beschriebenen SIA-Empfehlung 112/1 werden zwar Kriterien für die nachhaltige Planung von Hochbauten definiert, nicht aber messbare Indikatoren. Die Zielvereinbarungen darüber, welche Entwicklung in welchen Gebieten stattfinden sollen, stellen der Richtplan und die folgende verbindliche Nutzungsplanung / Revision Ortsplanung dar. Die laufende Überprüfung der Indikatoren Bevölkerungszahl und Flächenverbrauch wird in den Kapiteln S 1.1.1 und S 1.2.1 geregelt.
8	S 1.3	Baut weniger Flachdach-Häuser (Zonenplan, BauR)	Es kann auch schön gebaut werden ohne Flachdach! Schöne Umgebung, Baustil der Region anpassen. Die nächste Generation wird's uns danken! Vor allem Altstadt-Vergleiche: alt - neu so ca. 19. Jahrhundert - Heimatschutz ist zu wenig streng!	Flachdächer entsprechen, soweit diese nicht mit denkmalpflegerischen Anliegen im Widerspruch stehen (z.B. Altstadt), einer zeitgemässen Bauweise, welche im Stadtgebiet auch weiterhin zulässig sind.

Mitwirkende	Betrifft Thema Nr.	Antrag	Begründung	Beantwortung Stellungnahme
64	S 1.3.1	1. Unter Objektnummer S 1.3.1 ist der Richtplaninhalt wie folgt zu ergänzen: Als Bauherrin führt die Stadt Wil Konkurrenzverfahren durch und unterstützt Private finanziell und mit Know-how bei der Durchführung von Wettbewerben.	Es ist richtig und wichtig, dass die Stadt Wil der architektonisch-städtebaulichen Qualität einen hohen Stellenwert beimisst und diese aktiv fördern will. Vor diesem Hintergrund ist es angezeigt, dass die Stadt Wil nicht nur bei städtischen Planungs- und Bauprojekten auf eine hohe Qualität bedacht ist, sondern vor allem auch private Investoren und Bauträger motivieren kann, diese Qualitätsanforderungen zu erfüllen. Grundsätzlich ist es Ausfluss der Eigentumsgarantie, welches Verfahren der Grundeigentümer zur Überbauung einer oder mehrerer Grundstücke wählen will. Die Stadt verfügt aber über praktisch keine direkte hoheitliche Einflussmöglichkeit, um ihrer eigenen berechtigten Zielsetzung zum Durchbruch zu verhelfen. So kann sie zwar eine Gestaltungsplanpflicht auferlegen, vorausgesetzt, dass drei Viertel der Grundeigentümer einverstanden sind. Diese Auflage allein garantiert indes für sich allein noch keineswegs, dass ein Konkurrenzverfahren durchgeführt werden muss.	Die Unterstützung Privater mit Know-how ist im Richtplan bereits unter S 1.3.1 enthalten. Zu diesem Zweck unterhält die Stadt bereits ein Architektenkollegium.
64	S 1.3.1	2. Die Handlungsanweisungen sind basierend auf dem Richtplaninhalt zu konkretisieren und mit einem dritten Punkt wie folgt zu ergänzen: Förderung von Konkurrenzverfahren bei privaten Bauprojekten durch Beratung und Beiträge.	Weniger die öffentlichen Bauten, als vielmehr die vielen privaten einzelnen Bauten prägen Gestalt und Qualität der Stadtquartiere, ihr Erscheinungsbild und ihren Charakter. Will die öffentliche Hand hier aktiv Einfluss nehmen, so genügt in der Praxis nicht, wenn sie nur Hand bietet für Beratung. Die Durchführung zum Beispiel eines Projektwettbewerbs ist zeitaufwändig und kostenintensiv, weshalb mit einem finanziellen Anreizsystem Grundeigentümer und Investoren motiviert werden sollen, im Sinne der Qualitätssicherung vermehrt Konkurrenzverfahren durchzuführen. Denkbar ist ein prozentualer Beitrag in Relation zu den Wettbewerbskosten, widerspiegeln diese doch in etwa das geplante Bauvolumen. Im Richtplan ist deshalb die Grundlage zu schaffen, dass die Stadt Wil nicht nur Beratungsaufgaben erfüllen, sondern auch einen finanziellen Anreiz schaffen soll. Die Formulierung „unterstützt aktiv“ in der Objektnummer S 1.3.1 ist deshalb mit einer entsprechenden Handlungsanweisung zu konkretisieren.	Die Unterstützung Privater mit Know-how ist im Richtplan bereits unter S 1.3.1 enthalten. Zu diesem Zweck unterhält die Stadt bereits ein Architektenkollegium.
35	S 10	Es ist ein möglichst geringer Anteil an Mischnutzung anzustreben (wegen Verkehr, Lärm etc.). Und KEIN K-Standort!		Die K-Standorte werden im Agglomerationsprogramm untersucht. Die ablehnende Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und fließt in die Interessenabwägung ein.
53	S 10.1	Für die SP hat es in der Stadt Wil keinen Platz für einen K-Standort, insbesondere nicht im Lenzenbühl und im Zeughausareal. Falls es in der Region zusätzliche K-Standorte braucht, was ebenfalls anzuzweifeln wäre, wäre das überregional zu lösen.		Die K-Standorte werden im Agglomerationsprogramm untersucht. Die ablehnende Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und fließt in die Interessenabwägung ein.
62	S 10.1	Beim Zeughaus darf kein Detailhandel erstellt werden.	Das ehemalige Zeughaus darf nicht in ein Einkaufszentrum umgestaltet werden. Grund: es gibt jetzt genügend Einkaufsmöglichkeiten!	Die K-Standorte werden im Agglomerationsprogramm untersucht. Die ablehnende Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und fließt in die Interessenabwägung ein.

Mitwirkende	Betrifft Thema Nr.	Antrag	Begründung	Beantwortung Stellungnahme
66	S 10.1	Der Richtplaninhalt soll wie folgt ergänzt werden: ... und den Kantonen abzustimmen. Die Stadt Wil stellt sicher, dass die Gebiete nur genutzt werden, wenn die öV-Erschliessung ausreichend ist (min. Viertelstundentakt Stadtbus).	Sowohl das Areal Lenzenbühl als auch das Areal Wilfeld sind heute nur ungenügend erschlossen.	Die Grundsätze der öV Erschliessung sind im Richtplan enthalten. Weitere Präzisierungen erfolgen über die öV Konzepte .
70	S 10.1	Der Gemeinderat Münchwilen ist gegenüber weiteren grösseren K-Standorten skeptisch eingestellt. Das Grund- wie auch das erweiterte Angebot ist bereits jetzt ausreichend sicher gestellt. Der knappe Boden soll nicht durch ein zwei- oder gar dreifaches Angebot verschleudert werden. Antrag: keine weiteren K-Standorte grösseren Ausmasses, zusätzliche Einkaufsgelegenheiten für die Artikel des Grundbedarfes wie auch die Spezialmärkte nur im Bereich, welcher unterhalb des Grenzwertes für K-Standorte liegt.		Die K-Standorte werden im Agglomerationsprogramm untersucht. Die ablehnende Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und fliesst in die Interessenabwägung ein.
101	S 10.1	Die Standorte und die Eignung von Gebieten für publikumsintensive Nutzungen sind in den Rahmen des Agglomerationsprogrammes II zu stellen.	Prüfung ist kantonale/regionale Aufgabe; Lösung in grenzübergreifender Beurteilung im Aggloprogramm, siehe Hinweis S 2.4. Der Raum um Wil-West wird in den drei betroffenen Gemeinden Wil, Münchwilen und Sirnach zu einer Standortaufwertung führen. Sie ist in die Gesamtverkehrserschliessung (mit Wil-West als Bedingung) einzubinden.	Die verlangte Überprüfung dieser Standorte und die resultierenden Vorgaben für die Ortsplanungen der angesprochenen Gemeinden erfolgt im laufenden Agglomerationsprogramm .
71	S 10.1	Die Erhöhung der Grundnutzung auf dem Gelände der Camion Transport Wil AG sei auf den Westteil des Geländes zu beschränken und für den Ostteil eine Umzonung in die Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (Parkplätze etc.) vorzusehen.	In Anbetracht der geplanten Fuss- und Fahrradbrücke als Zubringer zum künftigen Sportpark Bergholz ist dies von Vorteil.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und soll im Verkehrskonzept Bergholz überprüft werden.
52	S 12	Ein Realisierungstermin von "kurz- und langfristig" ist bedeutungslos und sollte klarer festgelegt bzw. aufgeschlüsselt werden.	Die Planung ist nicht durchsichtig, wenn undefinierte Realisierungstermine genannt werden. Dies ist auch an anderen Orten im Bericht ersichtlich.	Die Begriffe kurz-, mittel- und langfristig sind im Kapitel X Erläuterungen definiert.
50	S 2	Den verschiedenen Arealentwicklungen fehlt eine Prioritätensetzung. Nach dem Grundsatz der Innenentwicklung müssen S 2.1, S 2.2 und S 2.7 als Schwerpunkte behandelt werden. S 2.3 - S 2.6 sind weniger prioritär. Einzonungen gemäss S 1.2 sollten mit niedrigster Prioritätsstufe behandelt werden. Auf die Einzonung des Teilareals Weidgut sollte komplett verzichtet werden.		Die Priorisierung kann nicht auf der Stufe RP erfolgen, da es verschiedene Unbekannte gibt und auf aktuelle Möglichkeiten und Bedürfnisse reagiert werden soll.
51	S 2	Wir beantragen eine Beschränkung des Zuwachses von Wohn- und Gewerbebauten auf die bereits bestehenden Bauzonen durch verdichtetes Bauen. Denkbar ist auch die Nutzung bereits verbetonierter Flächen (bspw. Bleicheplatz). Es ist aber davon abzusehen, noch nicht erschlossene Grünflächen wie bspw. Weierwisen (L 3.2), Klosterwiese (S 2.5) und Landwirtschaftsfläche der Psychiatrischen Klinik (S 2.3) über Überbauungen umzuzonen.		Um das prognostizierte Wachstum aufnehmen zu können, sind einerseits Verdichtungsmassnahmen im Innern notwendig. Darüber hinausgehend ist eine Inanspruchnahme von neuen Bauflächen jedoch unabdingbar.
101	S 2.4	Anschluss Wil-West (und mindestens Wil -West Zubringer) sind vordringlich zu fördern.	K-Standort = nachvollziehbar; aber aus regionaler Sicht sind die gleichen Erwägungen vorzunehmen, wie bei Bild/Grossacker (Münchwilen) und den Beurteilungen zu Wil-West und zur RVS-Realisierung.	Die K-Standorte werden wie im RP formuliert im Rahmen des Agglomerationsprogramms auf ihre Eignung geprüft. Die regionale Betrachtung ist somit gewährleistet.

Mitwirkende	Betrifft Thema Nr.	Antrag	Begründung	Beantwortung Stellungnahme
53	S 2.1	Generell ist die Arealentwicklung Bahnhof für die SP prioritär. Der Bahnhof ist der „hot spot“ der Stadt. Er ist Treffpunkt, dort ist etwas los. Der Bahnhof soll also nicht zum „steril geputzten“ Aushängeschild werden, sondern er soll seine Lebendigkeit bewahren und an Attraktivität für alle gewinnen. Der Busbahnhof genügt schon heute nicht mehr den Anforderungen für kundenfreundliches Warten und Umsteigen; geschweige denn einem einfachen Auffinden des richtigen Busses - Chaos pur, kreuz und quer stehen diese durcheinander. Er muss in Zusammenarbeit mit der SBB und den Busbetreibern besser, grossräumiger konzipiert werden, um den zweifelsfrei folgenden Angebotsweiterungen nachhaltig genügen zu können.		Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
54	S 2.1	In einem neuen Objekt S 2.1.4 ist zu ergänzen, dass bei der baulichen Verdichtung des Bahnhofareals Massnahmen zur Erhaltung und Förderung der dort vorkommenden, äusserst vielfältigen Flora getroffen werden. Evtl. könnte im Bereich der Lokremise, für die ja eine kulturelle Nutzung vorgesehen ist, ein kleiner botanischer Garten mit Informationstafeln eingerichtet werden. So könnte die Bevölkerung auf die vorhandene Pflanzenvielfalt aufmerksam gemacht werden, welche im Grunde auch ein Kulturprodukt ist.	Das Bahnhofareal mit seinen relativ kargen, trockenen Schotterflächen und dem warmen Mikroklima weist eine äusserst vielfältige und interessante Vegetation auf. Es gedeihen dort vor allem anspruchslose, konkurrenzschwache Pflanzenarten, die sich an Standorten mit üppiger Vegetation oft nicht behaupten können und deshalb relativ selten sind. Auch exotische Pflanzen, deren Samen als blinde Passagiere mit Gütertransporten von Bahnhof zu Bahnhof gelangen, sind anzutreffen. Die Naturwissenschaftlerin Dr. Ursula Tinner aus Gossau hat die Vegetation am Bahnhof Wil genauer untersucht und rund 270 verschiedene Pflanzenarten gezählt. Sie wäre sicher bereit, genauere Auskünfte zu erteilen. Zweifellos wäre es möglich, diese wertvolle Naturvielfalt mitten in der Stadt zu erhalten, ohne deswegen auf die geplante, sicherlich sinnvolle Zentrumsverdichtung verzichten zu müssen.	Hinweise werden zur Kenntnis genommen und können zum Zeitpunkt konkreter Arealentwicklungen geprüft werden.
53	S 2.1	Dazu sind auch visionäre Ideen für eine Umsetzungsprüfung gefordert (z.B. Abbruch Güterschuppen, Verlegung FW-Anlagen hin zu SBB-Anlagen und/oder FW-Tiefbahnhof, mit Neugestaltung des dadurch frei werdenden Raumes für Bedürfnisse Bus, Optimierung Zufahrten, Optimierung Cargo-Verladebereiche). Welche Qualitätssteigerung ein zukunftsorientiertes, auf verschiedene Bedürfnisse abgestimmtes Vorgehen bringt, zeigt das Beispiel in Frauenfeld. Aufgewertet und ansprechend gestaltet werden muss auch der Bahnhof Süd (vgl. Postulat Mäder). Man soll sich dort nicht durch Autos quälen müssen, sondern auch Lust verspüren für einen Schwatz stehen zu bleiben und zu verweilen.		Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Im Richtplan sind einerseits der Ansatz der gesamthaften Betrachtungsweise (" Masterplan ") als auch der Bahnhof Süd aufgeführt.
70	S 2.1	Der Bahnhof Wil ist das Dreh- und Angelkreuz des regionalen öffentlichen Verkehrs und dementsprechend eine der Visitenkarten der Region. Bis vor kurzem litt das Bahnhofareal durch die Randständigen-Szene erheblich. Mit einem gescheiterten, geänderten Nutzungskonzept erreichte die Stadt Wil in Zusammenarbeit mit den SBB und privaten Investoren eine erhebliche Verbesserung. Diese Bemühungen sind fortzuführen, insbesondere auch in den angrenzenden Gebieten Allee und Untere Bahnhofstrasse.		ZK, nicht Gegenstand des RP

Mitwirkende	Betrifft Thema Nr.	Antrag	Begründung	Beantwortung Stellungnahme
13	S 2.1.2	Fussgänger und Strassenverkehr sollen getrennt werden.	Der aktuelle Zustand ist unhaltbar.	Im Richtplan ist vermerkt, dass dem Sicherheitsaspekt bei der Aufwertung des öffentlichen Raumes grosse Bedeutung beigemessen wird.
52	S 2.2	Das Parkplatzangebot ist im Sinne einer Angebotsorientierten Verkehrsplanung (s. S 8) im Stadtzentrum zu beschränken.	Durch eine teilweise Nutzung des Bleicheplatzes zu anderen Zwecken könnten bestehende Überkapazitäten abgebaut werden. Falls dies nicht gemacht wird entspricht die Parkplatzplanung nicht dem vorgeschlagenen angebotsorientierten Ansatz, sondern ist klar Nachfrage orientiert.	Hinweise werden zur Kenntnis genommen und können zum Zeitpunkt konkreter Arealentwicklungen geprüft werden.
53	S 2.2	Die SP begrüsst die Aufwertung und Entwicklung des Bleicheplatzes, der Asphaltwüste mitten in der Stadt, die SP hat entsprechende Ideen schon bei der Erweiterung eingebracht. Es sollen nicht einfach die Parkplätze in die Tiefe verschwinden und das Areal mit Geschäftshäusern (mit der x-ten Modeboutique im Parterre) überbaut werden. Sondern es soll ein Platz mit Ausstrahlung entstehen, mit Bäumen und Wasser gestaltet, ein urbaner Erholungsraum. Es soll eine Parkverbindung, eine grüne Linie vom Bahnhof bis zum Stadtweier via Bleicheplatz entstehen. Die Anzahl Parkplätze im Stadtzentrum darf keinesfalls erhöht werden, da dadurch das Verkehrsproblem noch verschärft würde.		Hinweise werden zur Kenntnis genommen und können zum Zeitpunkt konkreter Arealentwicklungen geprüft werden.
101	S 2.2	z. K., kein Antrag. Verkleinerung des Bleiche-Parkplatzes (hochwertiger umbauter Raum an Stelle von Parking-Flächen) = nachvollziehbar; aber: Parkraum an Peripherie der Kernzone ist für Prosperität des Hauptortes der Region auch wichtig. Unterirdische Lösung?		Hinweise werden zur Kenntnis genommen und können zum Zeitpunkt konkreter Arealentwicklungen geprüft werden.
10	S 2.3	Die nördlich der psych. Klinik zwischen Bronschhoferstr. und Bildweg liegende Wieslandfläche soll nicht als "Parkanlage/Grünfläche" sondern als Zone für Wohnen oder öffentliche Bauten definiert werden.	Wie im STEK-Projekt richtig als Ziel gesetzt wurde, soll die Stadt zentrumsnah innerhalb ihrer heutigen Umgrenzung wachsen und nicht peripher. In diesem Kontext sowie unter dem Aspekt, dass die Stadt Wil ohnehin über sehr wenig Baulandreserven verfügt, macht es städtebaulich keinen Sinn, die nördlich der psych. Klinik liegende Freifläche als "Parkanlage/Grünfläche" auszuscheiden. Diese Zone liegt vor allem hinsichtlich ihrer Lage zu Bahnhof und Zentrum derart günstig und demzufolge auch weniger Verkehr erzeugend, dass sie besser als Zone für Wohnen oder öffentliche Bauten ausgeschieden werden soll. Die beschränkte Flächenausdehnung der Stadt Wil rechtfertigt hier auch keine weitere "Parkanlage/Grünfläche", da die stadtumgrenzenden Grünzonen deshalb ohnehin sehr nahe liegen. Zudem stellt sich die Frage, ob der Kanton als Grundeigentümer zum heutigen Zeitpunkt diese Fläche verkaufen oder freigeben will, sondern ob es siedlungspolitisch Sinn macht (=Verhandlungssache der Behörden).	Die Siedlungserweiterung wie sie jetzt im Richtplan dargestellt ist, stellt den einen realisierbaren Kompromiss zwischen den Interessen der Stadt (weitgehende Überbauung) und denjenigen des Kantons (Park) dar.

Mitwirkende	Betrifft Thema Nr.	Antrag	Begründung	Beantwortung Stellungnahme
53	S 2.3	Mit dieser grossen Grünfläche mitten in der Stadt muss sorgfältig umgegangen und der öffentlichen Nutzung zugeführt werden. Es soll ein Erholungspark werden. Ebenfalls kann sich die SP die Nutzung als Allmend vorstellen. Es ist vorstellbar, den südlichen, zentrumsnahen Teil an der Bronschhoferstrasse einer geplanten Überbauung zuzuführen, bzw. Ersatz der alten Geschäftshäuser mit Wohnen gegen den Park. Der nördliche Teil an der Bronschhoferstrasse, nördlich des Eggfelds, soll aber gänzlich frei bleiben. Die Stadt Wil braucht diesen Park und er soll grosszügig sein und nicht von allen Seiten „angeknabbert“ werden.		Die Klinikwiese wird zukünftig nicht mehr landwirtschaftlich genutzt. Bei einer Nutzung als Naherholungsraum erlaubt die Dimension auch eine partielle Siedlungsentwicklung. In der Abwägung zwischen peripheren und zentralen Entwicklungen ergeben sich Vorteile für eine partielle Siedlungsentwicklung (Revision Ortsplanung).
59	S 2.3	Verzicht auf neue Wohnzonen im Klinikareal	Erhaltung innerstädtischer Frei- / Parkflächen für die Zukunft in einer grösseren Stadt.	Die Klinikwiese wird zukünftig nicht mehr landwirtschaftlich genutzt. Bei einer Nutzung als Naherholungsraum erlaubt die Dimension auch eine partielle Siedlungsentwicklung. In der Abwägung zwischen peripheren und zentralen Entwicklungen ergeben sich Vorteile für eine partielle Siedlungsentwicklung (Revision Ortsplanung).
101	S 2.3	Zusätzlicher Hinweis zur Masterplanung	Für die bevölkerungs- und flächenmässig wachsende Stadt wird das Angebot nahe- oder innenliegender "Rekreations- und Regenerationsflächen" immer wichtiger. Es sind deshalb für das regionale Zentrum nicht nur Siedlungs-, Verkehrs- und Freiraumansprüche zu nennen, sondern auch jene von Sport, Freizeit und Erholung.	Die Freiraumkonzeption erfolgt durch den Kanton. Im Umfeld der Klinik stehen ruhige Freiraumnutzungen für die Naherholung im Vordergrund.
35	S 2.3.3	Falls hier die Fläche südlich der Zürcherstrasse zwischen Fahnen Heimgartner und Auto Eberle gemeint ist, verweisen wir auf unser Schreiben an Frau SR B. Gysi vom 19. Juni, wonach bei einer Bebauung des Areals unbedingt ein rechter Anteil Alterswohnungen einzuplanen sei. Der Brief enthält alle Argumente für unsere Forderung und ist bis heute unbeantwortet.		Altersgerechtes Wohnen und betreutes Wohnen kann Bestandteil der Arealentwicklung sein und lässt sich ohne Zweifel sehr gut in das neue Quartier oder auf dem angesprochenen städtischen Grundstück südlich der Zürcherstrasse integrieren. Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen.
18	S 2.4	Als Grundbesitzer im Lenzenbühl begrüßen wir die vorgesehene Umzonung in eine Wohnzone. Wir sind also mit dem Vorgehen einverstanden. Das ist eine sinnvolle Massnahme der Stadt Wil.	Es hat in Wil kein Bauland mehr für Wohnbauten. Ideale Lage für eine Überbauung -> Pendler -> Bahnhofsnähe. Industriebauten oder auch grössere Gewerbe haben in dieser Zone, die an eine Wohnzone grenzt, <u>keine</u> Berechtigung.	Unterstützung RP.
53	S 2.4	Die Umwandlung von Arbeitsplatzzone zu Wohn- und Mischzone ist zu begrüßen. Absolut abzulehnen ist aber ein K-Standort in dieser Siedlung. Das Gebiet ist viel zu klein und das damit verbundene Verkehrsaufkommen unvereinbar mit der geplanten Nutzung als Wohnzone. Das ist für die SP unvorstellbar. Ein K-Standort ist absolut konträr zum Ziel der Aufwertung des Westquartiers.		Die K-Standorte werden im Agglomerationsprogramm untersucht. Die ablehnende Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und fliesst in die Interessenabwägung ein.

Mitwirkende	Betrifft Thema Nr.	Antrag	Begründung	Beantwortung Stellungnahme
66	S 2.4	Die Handlungsanweisungen sollen wie folgt ergänzt werden: . Prüfung einer Haltestelle an der Bahnlinie nach Weinfelden oder Prüfung eines durchgehenden Viertelstundentakts auf der Buslinie Wil - Sirmach.	Die heutige öV-Erschliessung ist - anders als im Richtplan Blatt S 2.4 erwähnt - ungenügend. So verkehren ausserhalb der Hauptverkehrszeit nur zwei Busse pro Stunde, welche sich im Abstand von sechs Minuten folgen (also kein Halbstundentakt). Dieses Angebot genügt als Erschliessung für eine publikumsintensive Nutzung bei weitem nicht und ist daher zu verbessern.	Die Empfehlung wird zur Kenntnis genommen. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms wird ein regionales öV Konzept erstellt.
70	S 2.4	Das Areal grenzt an die Gemeinde Münchwilen. Das Trasse der Thurbo-Bahnlinie bildet den Grenzverlauf. Auf der Münchwiler Seite soll der überbaubare Teil der Parzelle zur Arbeits-Zone (Bauzone für Industrie und Gewerbe) geschlagen werden. Das Vorhaben ist Teil der geplanten Arbeitszone "Bild". Die Verträglichkeit beider Vorhaben ist durch die Planungsbehörden zu prüfen und zu koordinieren.		Da der westliche Abschluss des Areals durch die Bahnlinie gebildet wird, sind in jedem Fall Lärmschutzmassnahmen (idealerweise städtebaulich-architektonisch) zu ergreifen, welche auch gegen Lärm aus dem Arbeitsplatzgebiet jenseits der Bahnlinie schützen würden.
35	S 2.4.1	Publikumsverkehr heisst K-Standort! Das bedeutet Einrichtungen wie Handwerker- und Do-it-yourself-Märkte, Discos, Plauschbäder, Erlebnispärke, Fitnessclubs etc. (siehe Definition unter S10). Das darf NIE sein! Das Areal ist zu klein, wo soll denn noch Wohnraum sein? Wie soll der durch solche Einrichtungen verursachte starke Verkehr geführt werden? (Würde enorme Belastung von Zürcher- und Sirmacherstrasse bedeuten). Bei Wohn- und Mischüberbauung (Nicht K-Stao) hat eine Erschliessung des Areals von Norden her den Hauptstrom der Fahrzeuge der Bewohner aufzunehmen. Die Gallusstrasse darf nur sekundär für Fahrzeuge der Bewohner geöffnet sein und NIE in die Sirmacherstrasse verlängert werden (zöge sofort Durchgangs- und Schleichverkehr an).		Die K-Standorte werden wie im RP formuliert im Rahmen des Agglomerationsprogramms auf ihre Eignung geprüft. Die Stellungnahme des QVWW wird zur Kenntnis genommen und fliesst in die weiteren Interessenabwägungen ein.
14	S 2.5	Auf die Siedlungserweiterung Klosterwiese nördl. St. Gallerstrasse ist zu verzichten oder erst nach dem Bau einer "Grünaustrasse" vorzunehmen.	Ablehnung der Grünaustrasse durch Volk -> ein Hauptgrund: Klosterwiese muss erhalten bleiben... (Kloster verlangte deren Erhalt wegen der Klosterbauten). Erschliessung von Osten her ohne Grünaustrasse fragwürdig.	Die Klosterwiese wird aktuell landwirtschaftlich genutzt. Bei einer langfristigen Nutzung als Naherholungsraum erlaubt die Dimension der Klosterwiese auch eine partielle Siedlungsentwicklung. In der Abwägung zwischen peripheren und zentralen Entwicklungen ergeben sich Vorteile für eine Siedlungserweiterung auf der Klosterwiese. Der Richtplan bildet ein Vorsorgeinstrument. Definitive Einzonungen setzen entsprechende politische Entscheide voraus (Revision Ortsplanung).

Mitwirkende	Betrifft Thema Nr.	Antrag	Begründung	Beantwortung Stellungnahme
45	S 2.5	Mein Wunsch ist, dass die Klosterwiese nicht verbaut wird, höchstens als Erholungsgebiet, Stadtpark gestaltet wird. Das Velowegnetz könnte verbessert, erweitert werden.	Es darf nicht jeder Meter Grünzone zubetoniert werden. Spätere Generationen werden es uns danken. Vor allem in der Innenstadt fehlen teilweise sichere Velowege.	Die Klosterwiese wird aktuell landwirtschaftlich genutzt. Bei einer langfristigen Nutzung als Naherholungsraum erlaubt die Dimension der Klosterwiese auch eine partielle Siedlungsentwicklung. In der Abwägung zwischen peripheren und zentralen Entwicklungen ergeben sich Vorteile für eine Siedlungserweiterung auf der Klosterwiese. Der Richtplan bildet ein Vorsorgeinstrument. Definitive Einzonungen setzen entsprechende politische Entscheide voraus (Revision Ortsplanung).
53	S 2.5	Die südliche Klosterwiese wird demnächst überbaut werden. Umso mehr gilt es, die nördliche Klosterwiese in ihrer Gesamtheit zu erhalten. Für die nördliche Klosterwiese soll ein langfristiges Nutzungskonzept als Park- und Erholungsanlage erstellt werden. Es macht keinen Sinn, eine Siedlungserweiterung zu planen. Eine „siedlungsorientierte Verbindungsstrasse“ ist daher ebenfalls unnötig. Gerade weil das Zentrum verdichtet werden soll, ist es absolut notwendig, die vorhandenen grossen Grünflächen wie die nördliche Klosterwiese zu bewahren. Die Sicht auf die Altstadt soll vom Süden her erhalten werden.		Die Klosterwiese wird aktuell landwirtschaftlich genutzt. Bei einer langfristigen Nutzung als Naherholungsraum erlaubt die Dimension der Klosterwiese auch eine partielle Siedlungsentwicklung. In der Abwägung zwischen peripheren und zentralen Entwicklungen ergeben sich Vorteile für eine Siedlungserweiterung auf der Klosterwiese. Der Richtplan bildet ein Vorsorgeinstrument. Definitive Einzonungen setzen entsprechende politische Entscheide voraus (Revision Ortsplanung).
59	S 2.5	Verzicht auf Umzonung Grünzone in Wohnzone auf dem Boden Kloster St. Katharina	Kein Geschenk an das Kloster; Umzonung würde Grünaustrasse behindern bis verunmöglichen	Die Strassenverbindung und die Siedlungsentwicklung müssen abgestimmt werden. Eine reine Strassenverbindung ohne Erschliessungsfunktion mitten in der Stadt macht keinen Sinn.
66	S 2.6	Die Handlungsanweisungen sollen wie folgt ergänzt werden: . Konzept für verbesserte Bus-Erschliessung erstellen (Viertelstundentakt)	Die heutige öV-Erschliessung ist - anders als im Richtplan Blatt S 2.6 erwähnt - ungenügend. So verkehrt ausserhalb der Hauptverkehrszeit nur ein Bus pro Stunde. Dieses Angebot genügt als Erschliessung für eine publikumsintensive Nutzung bei weitem nicht und ist daher zu verbessern.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die gute öV Lage bezieht sich auf die Nähe des Bahn- und Bushofes.
101	S 2.6	Freiraumanspruch Erholung, Freizeit zusammen mit S 2.3	Enger Zusammenhang mit Stellungnahme 2.3 "Rekreatiionsflächen im stadtnahen Gebiet"	Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Stadt Wil verfügt über sehr grossflächige innen liegende Grünflächen und ausgedehnte umliegende Landschaftsräume.
35	S 2.7.3	Die unter S 2.7.1 erwähnten Nutzungen für Dienstleistungen und Gewerbe sowie urbanes Wohnen verbieten einen möglichen K-Standort auf diesem schmalen, langgestreckten Areal. Der Tatsache, dass dieses Areal an eine Wohnzone (Weststrasse, ausser Nr. 38) grenzt, ist Rechnung zu tragen.		Ein K-Standort ist nicht vorgesehen, von den Nutzungen sind keine grösseren Lärmemissionen zu erwarten, als dies heute der Fall ist.

Mitwirkende	Betrifft Thema Nr.	Antrag	Begründung	Beantwortung Stellungnahme
42	S 2.8	Der südliche Teil der Rosenstrasse (bis zur Autobahn) als Grünzone definieren resp. erhalten (nur für Landwirtschaft). !!Keine publikumsintensive Nutzung!!	<ul style="list-style-type: none"> . Aufwertung des Quartiers durch Erhalt der Grünzone . bessere Lebensqualität im Südquartier . sicherer Schulweg (familien- und kinderfreundlich) . eindämmen des Quartierverkehrs (jetzt viel zu viele Fahrzeuge auf Rosen-/Ilgenstrasse und Rosen-/Nelkenstrasse, d.h. Durchgangsverkehr) . Abstand zur Autobahn 	Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen. Die konkretere Überprüfung der Nutzungen wird mit der Revision Ortsplanung erfolgen.
23	S 2.8	Das Kindlimann-Areal nach deren Auszug zur Aufwertung des Südquartiers umnutzen.	Schon lange soll das Südquartier aufgewertet werden. Die Möglichkeit, dass in der Stadt Wil ein so grosses Areal frei wird kommt nicht mehr.	Die Entwicklung des Kindlimannareals soll im Rahmen des Quartieraufwertungskonzeptes und der Revision Ortsplanung geprüft werden.
33	S 2.8	Siedlung Unter diesem Kapital ist nun der "Grenzverlauf" der Aufwertung des Südquartiers dargestellt. Die Allmend an der Glärnischstrasse ist als Gebiet mit Mischnutzung gekennzeichnet. 50% unseres Betriebsgeländes grenzen damit an Gebiete für Wohnen oder Mischnutzungen, die betriebseigene Garage befindet sich sogar innerhalb des Gebietes für Quartieraufwertungen. Auf unserem Areal ist zudem eine "Erhöhung der Grundnutzung" vorgesehen. Die Zielformulierungen und die Handlungsanweisungen zu den einzelnen Gebieten lassen erkennen, dass man sich der Problematik der Zonenkonformität im Gebiet Mattwiese bewusst ist. Was dabei unter "Erhöhung der Grundnutzung" verstanden wird, vermögen wir nicht zu beurteilen.	Mit unseren Ausführungen wollten wir die Vielzahl der Berührungspunkte zwischen dem Stadtentwicklungsprojekt und unserer mittel- und langfristigen Unternehmensentwicklung aufzeigen. Wir beantragen deshalb, dass die Überprüfung der Zonenkonformität und/oder die Arealentwicklung des Industriegebietes Mattwiese explizit in den kommunalen Richtplan aufgenommen werden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Frage des Allmendstandortes und der Nutzungsdichte in den Arbeitsplatzgebieten wird im Rahmen der Revision Ortsplanung geprüft. Die bestehenden Nutzungen und die Anliegen der Grundeigentümer sind wichtige Grundlagen der weiteren Planungsschritte.
53	S 2.8	Die Quartieraufwertung Süd, Lindenhof und West sind vordringlich für eine qualitative Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt Wil. Hier muss die Planung vorangetrieben werden. Durchmischte Quartiere sind der Schlüssel für lebendige Quartiere. Konkrete Ideen sind gefragt. Es braucht in diesen Quartieren intakte Freiräume. Es darf nicht sein, dass „unten“ alles verdichtet wird und „oben“ lässt man leben. Der Langsamverkehr muss nicht nur eingeführt, sondern stetig überprüft und durchgesetzt werden.		Wunsch wird zur Kenntnis genommen als Bedürfnis, welcher im Rahmen der Quartieraufwertungskonzepte geprüft werden kann.
35	S 2.8.2	Treffpunkt: Zum Kinderspielplatz Othmarstrasse gehört südlich der Gallusstrasse ein kleineres Grundstück. Darauf kann ideal ein Schulgarten eingerichtet werden, die benötigten Gerätschaften finden Platz in einem Anbau aus einem einfachen Pavillon. So ein Pavillon dient, mit zweckmässiger einfacher Infrastruktur versehen, unseren BewohnerInnen als Treffpunkt für diverse Aktivitäten sowie auch als Vereinslokal für den QVWW, denn dem Verein fehlt eine solche Gelegenheit...		Wunsch wird zur Kenntnis genommen als Bedürfnis, welcher im Rahmen der Quartieraufwertungskonzepte geprüft werden kann.

Mitwirkende	Betrifft Thema Nr.	Antrag	Begründung	Beantwortung Stellungnahme
54	S 3.1.2	Es ist explizit zu erwähnen, dass sich das Altstadtleitbild nicht nur auf den Altstadtkern, sondern auch auf die Obere und Untere Vorstadt, d.h. Graben-, Tonhallestrasse sowie die Anfangsabschnitte von Konstanzer- und Toggenburgerstrasse, beziehen soll. Es sollen Möglichkeiten geprüft werden, diese heute eher unattraktiven und wenig beachteten Altstadtbereiche aufzuwerten.	Die Vorstädte sind ganz klar dem historischen Zentrum von Wil zuzurechnen. Die Architektur der Gebäude sowie auch die Zuteilung zur Kernzone im Zonenplan belegen dies deutlich. Dennoch meinen die meisten Wiler/-innen, wenn sie von der Altstadt reden, nur den erhöht gelegenen Altstadtkern. Offensichtlich werden die Vorstädte wenig beachtet und nicht als Teil der Altstadt wahrgenommen. Dies dürfte vor allem darauf zurückzuführen sein, dass sie aufgrund des starken Durchgangsverkehrs ziemlich unattraktiv erscheinen. Im Bewusstsein ihrer historischen Bedeutung und im Hinblick auf ihre Attraktivität für den Tourismus sollte die Stadt Wil dagegen etwas unternehmen.	Die benannten Gebiete sind in der Richtplankarte mit der Altstadtsignatur unterlegt.
28	S 5	Alterswohnungen im Westquartier, konkret auf Parzelle Zürcherstrasse	Das Dep. SJA unterstützt im Grundsatz das Anliegen, im Rahmen der Bedarfsanalyse für Pflegeplätze vertieft zu prüfen, ob im Westquartier Alterswohnungen erstellt werden sollen. Insbesondere soll mit uns zusammen auch geprüft werden, ob diese Alterswohnungen mit einer Pflegewohnung ergänzt werden sollen. Alterswohnungen sollten heute über ein modulares Angebot an verschiedenen Dienstleistungen verfügen.	Altergerechtes Wohnen und betreutes Wohnen kann Bestandteil der Nutzungen auf dem angesprochenen städtischen Grundstück südlich der Zürcherstrasse sein. Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen.
51	S 5	Wir beantragen, im kommunalen Richtplan davon abzusehen, im "Wiler Flachland" grössere Grünflächen als Bauzonen vorzusehen.		Um das prognostizierte Wachstum aufnehmen zu können, sind einerseits Verdichtungsmassnahmen im Innern notwendig. Darüber hinausgehend ist eine Inanspruchnahme von neuen Bauflächen jedoch unabdingbar.
6	S 5.1	Umzonung der landwirtschaftlichen Zone in Gebiete für Wohnen S5	Das Dep. BUV hat 1994 Bauten in der Landwirtschaftszone bewilligt, die eigentlich vom AREG hätten bewilligt werden müssen. In Absprache mit Martin Aurich wäre es das Einfachste, im Zug der Überarbeitung der Nutzungsplanung das entsprechende Landstück umzuzonen.	Der Hinweis wird im Hinblick auf die Revision der Nutzungsplanung zur Kenntnis genommen.
31	S 5.1	1) Von der Umzonung eines Teils der Klosterwiese Nord ist abzusehen. 2) Ebenso von der Umzonung Weidguet.	1) Entlang der St. Gallerstrasse ist der Baudruck gross: Überbauung Fürstenau, Klosterwiese Süd, Zeughausareal. Der ästhetisch-optische Effekt durch eine Überbauung eines Teils der nördl. Klosterwiese ist äusserst negativ. 2) Der Bau von neuen Einfamilienhausquartieren ist zu unterlassen. Verdichtetes neues Bauen in Zentrumsnähe (Areal Psych. Klinik) bringt mehr und hat weniger Verkehr zur Folge.	Die geplanten Siedlungserweiterungen Weidguet und Klosterwiese gehören zu den wenigen zusätzlichen Baugebieten, welche in Wil noch möglich sind. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Revision Ortsplanung wird die Zonierung näher prüfen und zu einer nochmaligen Interessenabwägung führen.
66	S 5.1	Auf die Einzonung von Bauland bei der Klosterwiese und beim "Känzeli" (Weidgut) ist zu verzichten. Eine evtl. Umzonung ist erst nach der wahrscheinlichen Fusion von Wil-Bronschhofen neu zu beurteilen!	In diesen beiden Gebieten sind immer wieder kritische und negative Stimmen aufgetaucht (sowohl von Bürgern als auch von Forumsseite). Sie wurden meiner Ansicht nach von Strategiekonferenz und Lenkungsgruppe zu wenig ernst genommen, da diese offenbar "andere Ziele" verfolgt und eben "regierungs-" und nicht "bürgernah" zusammengesetzt ist. Nehmen Sie bitte auch die nicht entscheidungsberechtigten Instanzen ernst!	Die geplanten Siedlungserweiterungen Weidguet und Klosterwiese gehören zu den wenigen zusätzlichen Baugebieten, welche in Wil noch möglich sind. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Revision Ortsplanung wird die Zonierung näher prüfen und zu einer nochmaligen Interessenabwägung führen.

Mitwirkende	Betrifft Thema Nr.	Antrag	Begründung	Beantwortung Stellungnahme
61	S 5.1	Keine Erweiterung Bauland "Nieselberg" der Ortsgemeinde	Naherholung soll gewährleistet bleiben und die Baulanderweiterung im Kontext Fusion mit Gemeinde Bronschhofen. Weiter sollen die Grünflächen erhalten bleiben wo möglich und mit der aktuellen Erweiterung St. Gallerstrasse "Vetterblöcke" entsteht und so eine verdichtete Bauweise hat.	Im genannten Gebiet sind keine Baugebietserweiterungen geplant, die Sicherung der Erholungsnutzung ist im Kapitel L 5.1 festgehalten.
53	S 5.1	Die SP lehnt die Einzonung Teilareal Weidguet ab. Hier würden wiederum Einfamilienhäuser entstehen. Das heisst, es würde viel Land für wenig Menschen verbraucht. Diese Überbauungsform hat jetzt in einer Stadt wie Wil mit der sehr knappen Ressource Land nichts mehr zu suchen. Ebenso lehnt die SP die Einzonung des Teilareals der Psychiatrischen Klinik - Eggfeld ab. Ebenso die Umzonung des Teilareals nördliche Klosterwiese. Die restlichen Zonen können überprüft werden, ob sie einer Wohnnutzung zugeführt werden sollen. Es soll aber optimal geplant werden auch mit Aussenraumgestaltung.		Die geplante Siedlungserweiterung Weidguet ist eines der wenigen zusätzlichen Baugebiete, welche in Wil noch möglich sind. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Revision der Ortsplanung wird die Zonierung näher prüfen und zu einer nochmaligen Interessenabwägung führen.
70	S 5.1	Die Umzonung bisheriger Arbeitsplatz-Zonen (Gewerbe- und Industriezonen) in Wohnzonen hat erhebliche Auswirkungen auf die umliegenden Gemeinden. Die fehlende Möglichkeit, in grösserem Stil auf dem Gebiet der Stadt Wil Gewerbe- und Industriebauten zu errichten bedingt, dass die Nachbargemeinden dieses Angebot schaffen. Die Verwirklichung dieser strategischen Absicht bedarf daher eine intensive Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden. Es ist daher unter "Handlungsanweisungen" ein Auftrag auszuformulieren, wonach die Stadt Wil mit den umliegenden Gemeinden die Bereitstellung von genügenden Flächen an Arbeitsplatzzonen koordiniert.	Es darf nicht sein, dass weitere Grossbetriebe mangels Erweiterungsmöglichkeit in der Stadt Wil sich irgendwo in der Peripherie oder gar weg von der Region begeben müssen. Es besteht in diesem Punkt ein erheblicher Handlungsbedarf, das Strategiepapier klammert diese Problematik weitgehend aus.	Die Umzonung Lenzenbüel erfolgt aus der Überlegung an dieser guten zentrumsnahen Lage Wohnraum zu schaffen. Die angesprochene regionale Koordination wird sehr unterstützt und muss im Agglomerationsprogramm und in der Regionalstadtkonferenz erfolgen.
101	S 5.1	Kapazitätsnachweis (Einwohner) in Ordner aufnehmen	Es werden sehr viele und sehr grosse Gebiete bezeichnet. Die Auswirkungen auf die Einwohnerkapazität - auch wenn es hier um langfristige Dispositionen geht - fehlen im Ordner. Sie sind für den späteren Übergang in die Nutzungsplanung wichtig.	Die genauere Kapazitätsberechnung erfolgt mit der Nutzungsplanung. Zur Zeit kann festgestellt werden, dass die Zielwerte der Entwicklung der Stadt Wil mit den im RP enthaltenen Flächen knapp erreicht werden können. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms wird darüber hinaus untersucht, welche regionale Verteilung der Kapazitäten sinnvoll ist. Diese Ergebnisse können in der Ortsplanung berücksichtigt werden.
35	S 5.1.1	Umzonung mit viel Wohnanteil JA, aber KEIN K-Standort! (siehe S 2.4)		Die K-Standort werden im Agglomerationsprogramm untersucht. Die ablehnende Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und fliesst in die Interessenabwägung ein.

Mitwirkende	Betrifft Thema Nr.	Antrag	Begründung	Beantwortung Stellungnahme
40	S 5.1.2	Der Ortsbürgerrat hat zur Teileinzonung des Weidguts noch keine abschliessende Meinung gefasst. Einerseits besteht für den Ortsbürgerrat ein Zielkonflikt zwischen den im Leitbild der Ortsgemeinde definierten ökologischen Leistungen, welche sinngemäss eine Freihaltung der Liegenschaft Weidgut beinhalten, andererseits würden mögliche Erträge aus Grundeigentum bei einer Teileinzonung die wirtschaftliche Grundlage für unsere Tätigkeiten verbessern.	Angesichts dieses Zielkonflikts will der Ortsbürgerrat zum heutigen Zeitpunkt keine abschliessende Meinung äussern. Es ist vorgesehen, diese Frage der Bürgerschaft zu unterbreiten.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der Revision Ortsplanung erfolgen weitere Abklärungen.
52	S 6	Bevor rechtliche Grundlagen für Mehrwertabschöpfungen durch Nutzungsänderungen oder Einzonungen geschaffen sind, sollen Nutzungsänderungen oder Einzonungen, welche Mehrwert erzeugen, nur erfolgen, wenn die entsprechenden Grundstücke im Eigentum der Stadt sind.	Fraglich erscheint dem Ortsbürgerrat auch die Form der vorgeschlagenen Wohnzone Weidgut. Eine Einzonung sollte deshalb auch unter planerischen und gestalterischen Aspekten betrachtet werden.	Die Frage der Mehrwertabschöpfung soll im Rahmen der Ortsplanung zur Diskussion gestellt werden. Zu berücksichtigen sind dabei die Vorgaben des Bundes (Teilrevision RPG) und die kantonalen Vorgaben.
69	S 7	Wir bitten Sie nochmals zu prüfen, ob die geplante Einzonung im Gebiet Freudenau zur Schaffung weiterer Arbeitsplätze aus raumplanerischer Sicht sinnvoll ist. Heute verläuft ein grossräumiger freier Korridor im Gebiet Wil-Ost von Nord nach Süd. Die beabsichtigte Einzonung würde einen Riegel dazwischen schieben und diesen grossräumigen Korridor unterbrechen. Die Zersiedlung würde dadurch weiter gefördert.		Die Standortbeurteilung "Freudenau" ist auch Gegenstand des Agglomerationsprogramms . Die Bedenken der Gemeinde Kirchberg werden zur Kenntnis genommen und fliessen in die Interessenabwägung ein.
71	S 7	Mit der Ausdehnung der Gewerbezone in der Freudenau ist der Stadtrat von Wil offensichtlich zur Überzeugung gelangt, dass sich das ganze Gebiet östlich der Umfahrungsstrasse, und somit auch das Areal Breite, als Arbeitsplatzzone eignet. Mit der Umzonung auf Wiler Stadtgebiet gilt es, die Zonenzugehörigkeit der Rickenbacher Grundstücke Nr. 882 und 1091 (Richtplanblatt Nrn. 136 und 143), Englisw, zu klären. Zudem muss die zukünftige Erschliessung aufeinander abgestimmt werden. Den K-Standort auf dem LARAG-Gelände erachtet der Gemeinderat aus verkehrstechnischen Überlegungen als problematisch, es sei denn, das RVS-Teilstück zwischen Glärnisch- und Toggenburgerstrasse werde realisiert und diene als zusätzliche Erschliessung....	...Die beabsichtigte Erhöhung der Grundnutzung für das ganze Gelände der Camion-Transport Wil AG wirft die Frage auf, ob es in Anbetracht der geplanten Fuss- und Fahrradbrücke als Zubringer zum künftigen Sportpark Bergholz nicht von Vorteil wäre, die Erhöhung der Grundnutzung auf dem Westteil des Geländes zu beschränken und für den Ostteil eine Umzonung in die Zone für öffentliche Bauten (Parkplätze etc.) vorzusehen.	Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Verschiedene Punkte werden im Agglomerationsprogramm weiter untersucht. Andere werden in der Revision Ortsplanung geklärt werden müssen.
79	S 7	Der AGV begrüsst die Bestrebungen, welche im Konzept und nun im Richtplanentwurf aufgezeichnet wurden. In folgenden Punkten wünschen wir uns klarere und/oder verbindlichere Aussagen: . Massnahmen welche Möglichkeiten zur Ansiedlung grösserer Unternehmen schaffen bzw. die Abwanderung bestehender Firmen verhindern kann. . Verkehr: frühzeitiger Einbezug der Industrie und des Gewerbes bei der Planung (z.B. Kreisel, Strassenführungen etc.)...	...Als Beispiel ist hier die "Brücke Gloten" aufgeführt. In diesem Falle wurde die Industrie erst durch Zufall darauf aufmerksam gemacht, dass hier eine Gewichtsbeschränkung auf 20t vorgesehen war. Eine rechtzeitige Information hätte allerseits viel Ärger und Energie gespart.	Die Hinweise werden zu Händen Revision Ortsplanung zur Kenntnis genommen.

Mitwirkende	Betrifft Thema Nr.	Antrag	Begründung	Beantwortung Stellungnahme
53	S 7.1	Zusätzliche Arbeitsplätze sind nur möglich, wenn sie das Verkehrsaufkommen im Zentrum nicht noch erhöhen. Daher bedingen sie eine optimale Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Bei der Autobahnzufahrt Ost und in Zukunft allenfalls West ist eine Verdichtung der Nutzung für Arbeitsplätze mit notwendiger Strassennutzung zu machen.	Wir würden es begrüßen, wenn die Zusammenarbeit zwischen Politik und Wirtschaft generell vertieft werden könnte. Der vorgängige, vermehrte Einbezug der Wirtschaft in politische Entscheide - nicht nur bezüglich Verkehr - wäre sicher für die Entwicklung der Region sinnvoll und für die beteiligten Personen "entspannend".	Die Standortüberprüfung für zusätzliche Arbeitsplatzgebiete im Sinne der Eingabe erfolgt im Rahmen des Agglomerationsprogramms .
70	S 7.1	Es gilt das bereits unter S 5.1 erläuterte: Mangels eigener grösserer verfügbarer Flächen für Industrie- und Gewerbesiedlungen ist die Koordination mit den Nachbargemeinden unabdingbar. Es ist eine entsprechende Handlungsanweisung in dieses Kapitel aufzunehmen.		Die angesprochene regionale Koordination erfolgt verbindlich im laufenden Agglomerationsprogramm und ist auch Gegenstand der Regionalstadtkonferenz.
71	S 7.1	Es ist die Zonenzugehörigkeit der Rickenbacher Grundstücke Nrn. 882 und 1091 (auf Richtplanblatt Nrn. 136 und 143) zu klären. Zudem sei die künftige Erschliessung aufeinander abzustimmen.	Mit Ausdehnung der Gewerbezone in der Freudenau ist der Stadtrat von Wil offensichtlich zur Überzeugung gelangt, dass sich das ganze Gebiet östlich der Umfahrungsstrasse, und somit auch das Areal Breite, als Arbeitsplatzzone eignet.	Die Standortüberprüfung für zusätzliche Arbeitsplatzgebiete im Sinne der Eingabe erfolgt im Rahmen des Agglomerationsprogramms . Es wird davon ausgegangen, dass die Ergebnisse in die Ortsplanungen Wil und Rickenbach einfließen werden.
71	S 7.1.2		Den K-Standort auf dem LARAG-Gelände erachtet der Gemeinderat aus verkehrstechnischen Überlegungen als problematisch, es sei denn, das RVS-Teilstück zwischen Glärnischstrasse und Toggenburgerstrasse werde realisiert und diene als zusätzliche Erschliessung	Die K-Standorte werden im Agglomerationsprogramm untersucht. Die ablehnende Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und fliesst in die Interessenabwägung ein.
5	S 7.1.3	Ich möchte erwähnen, dass ich mit der Einzonung meiner Liegenschaft in ein Gebiet für Arbeitsplätze nicht einverstanden bin.	Ich möchte weiterhin, dass mein Land in der Landwirtschaftszone bleibt. Ich habe meine Existenz hier und bin auf das Land angewiesen. Ich finde es problematisch, wenn ein Grundeigentümer in der Planungsphase nicht kontaktiert wird.	Die Standortbeurteilung "Freudenau" ist auch Gegenstand des Agglomerationsprogramms . Die Interessen des Grundeigentümers werden zur Kenntnis genommen und fließen in die weiteren Abklärungen ein. Die grundeigentümergebundene Festlegung erfolgt erst im Nutzungsplanungsverfahren.
43	S 7.1.3	Das Gebiet Freudenau soll auf keinen Fall eingezont werden, bevor die Verkehrssituation zwischen Schwarzenbach und Wil nicht zufriedenstellend gelöst ist.	Seit Jahren bestehen zwischen Schwarzenbach und Wil gravierende Verkehrsprobleme. Das Problem ist die LIPO-Kreuzung. Der Verkehr staut sich teilweise schon vor der Schwarzenbacherbrücke. Der öffentliche Verkehr leidet auch darunter (keine Busbevorzugung!). An Spitzentagen können Verspätungen von bis zu 15 Minuten resultieren. Zont man das Gebiet Freudenau ein, nimmt der Verkehr auf der bereits überlasteten Achse weiter zu.	Die Standortbeurteilung "Freudenau" ist Gegenstand des Agglomerationsprogramms . Eine Einzonung bedingt eine ausreichende Erschliessung und zweckmässige planerische Einpassung. Diese Aspekte werden im Agglomerationsprogramm zuerst aus regionaler Sicht beurteilt. Die Ergebnisse werden in die Ortsplanung Wil einfließen.

Mitwirkende	Betrifft Thema Nr.	Antrag	Begründung	Beantwortung Stellungnahme
72	S 7.1.3	Bevor dieses Gebiet eingezont wird, sind die Auswirkungen auf den Verkehr - im Besonderen auf die Knoten im Gebiet LIPO, Georg-Rennerstrasse und Sonnmattkreisel - aufzuzeigen. Die Funktionsfähigkeit dieser Knoten muss dabei sichergestellt sein.		Die Standortbeurteilung "Freudenau" ist Gegenstand des Agglomerationsprogramms . Eine Einzonung bedingt eine ausreichende Erschliessung und zweckmässige planerische Einpassung. Diese Aspekte werden im Agglomerationsprogramm zuerst aus regionaler Sicht beurteilt. Die Ergebnisse werden in die Ortsplanung Wil einfließen.
101	S 7.1.3	Prüfung aller Sachverhalte, insbesondere auch der Absichten der Nachbargemeinden	Arbeitsplatzgebiet Freudenau (S 7.1.3; südlich Flawilerstrasse) wirft diverse Fragen auf: a.) FFF (Vergleiche IRPG Vernehmlassung "Breiti"); b.) Siedlungsgliedernede Freiräume; c.) Nähe Thurraum; d.) öV/MIV Anbindung und -erschliessung (z. B. Knotenbelastungen)	Die Standortbeurteilung "Freudenau" ist Gegenstand des Agglomerationsprogramms . Eine Einzonung bedingt eine ausreichende Erschliessung und zweckmässige planerische Einpassung. Diese Aspekte werden im Agglomerationsprogramm zuerst aus regionaler Sicht beurteilt. Die Ergebnisse werden in die Ortsplanung Wil einfließen.
52	S 8	öffentliche Bauten und Anlagen, Schulen: Neue Kapazitäten werden möglichst im Zentrum erstellt, damit sie aus allen Quartieren erreichbar sind und eine bessere Durchmischung erlauben.	Der Anteil Kinder, bei denen Deutsch keine Muttersprache ist, ist in den verschiedenen Quartieren sehr unterschiedlich. Mit Quartier-Schulhäusern werden diese unterschiedlichen Durchmischungen direkt auf die Schuleinheiten übertragen. Bei zentralen Kapazitäten wäre eine bessere Durchmischung möglich.	Im Richtplan erfolgt keine Schulraumplanung. Der Hinweis wird als Anregung zur Kenntnis genommen.
51	S 8.2	Wir beantragen, dass diese zentrumsnächste Grünfläche in die Planung als Allmend aufgenommen wird.		Die Frage des Allmendstandortes ist im RP bereits aufgenommen. Die Konkretisierung erfolgt in der Revision der Ortsplanung .
62	S 9	An der Rotschürstrasse soll die Parzelle mit den Schrebergärten aufgelöst werden. Antrag: Falls eine Auflösung statt findet, dann umzonen in öffentlichen Raum und Parkplätze erstellen	Das Lindenhof Schulhaus hat viel zuwenig Autoabstellplätze. Was steht wohl in der damaligen Baubewilligung.	Das Areal soll neu als Wohnzone dienen. Die bestehenden PP der Schule reichen für die aktuellen Bedürfnisse aus.
57	S 9.1	Erhalt des Kinderspielplatzes Bergholz mit angrenzender Wiese.	Dieser wunderschöne Spielplatz mit altem Baumbestand ist eine Begegnungsstätte aller Kulturen im Südquartier. Der alte Baumbestand ist vor allem im Sommer für Eltern und Kinder gleichermaßen toll. Es ist die einzige Grünfläche, die im Südquartier für alle zugänglich ist. Und dass soll wegen Parkplätzen verschwinden!!! Unbegreiflich!! Eine Tiefgarage im Bergholz ist überfällig (Umbau Sportanlagen).	Der Hinweis wird aufgenommen und soll in der Planung Bergholz und im entsprechenden Verkehrskonzept Bergholz aufgenommen werden.
51	V	Wir beantragen, dass im Rahmen dieser Richtplanung der Planungsfokus auf Varianten gelegt wird, welche ohne grossen Strassenbauprojekte (Autobahnanschluss, RVS) realisiert werden können. Die optimale Anbindung des städtischen und regionalen Busverkehrs an die Bahn ist mit hoher Priorität zu realisieren.		Die Untersuchung der Zweckmässigkeit und Etappierung ist Gegenstand des Agglomerationsprogramms .
53	V	Die Verlagerung des motorisierten Verkehrs hin zum öffentlichen Verkehr sowie zum Fuss- und Radverkehr ist das Gebot der Stunde.		Im Richtplan sind bereits Massnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs enthalten.

Mitwirkende	Betrifft Thema Nr.	Antrag	Begründung	Beantwortung Stellungnahme
76	V	Das im Teilbereich "Verkehr" sowie RVS und Wil-West enthalten sind, scheint als begleitende Massnahme zur Entwicklung der Arbeitsplatzgebiete zweckmässig. Die geplante Fuss- und Velowegverbindung zwischen Sportpark Bergholz und dem Dorf Wilen ist als sichere Verbindung zur Kantonsschule Wil und zur Stadt Wil generell wertvoll.		Unterstützung RP.
82	V	Der Stadtrat wird insbesondere im Hinblick auf die angestrebte Vereinigung der Stadt Wil mit der Gemeinde Bronschhofen ersucht, die Optimierung der unbefriedigenden Verkehrssituation im Knoten Bronschhofer-/Hauptstrasse – Bildfeldstrasse – Trottenstrasse zu prüfen und die entsprechenden raumplanerischen Massnahmen im Stadtentwicklungskonzept zu treffen.	Insbesondere auch im Hinblick auf die angestrebte Vereinigung der Stadt Wil mit der Gemeinde Bronschhofen sollten eine Optimierung der unbefriedigenden Verkehrssituation im Knoten Bronschhoferstrasse/Hauptstrasse – Bildfeldstrasse – Trottenstrasse geprüft und die entsprechenden raumplanerischen Massnahmen ergriffen werden.	Eventuelle Massnahmen werden im Rahmen des Agglomerationsprogramms evaluiert und auf die zum gegebenen Zeitpunkt bestehenden planerischen Rahmenbedingungen (Wil West / RVS) abgestimmt.
34	V 1	Die Polizei soll unbedingt mit den Geschwindigkeitskontrollen bei den Autos weiterfahren.	Wir würden es begrüessen, wenn die Zusammenarbeit zwischen Politik und Wirtschaft generell vertieft werden könnte. Der vorgängige, vermehrte Einbezug der Wirtschaft in politische Entscheide - nicht nur bezüglich Verkehr - wäre sicher für die Entwicklung der Region sinnvoll und für die beteiligten Personen "entspannend".	Nicht Gegenstand der Richtplanung.
33	V 1	Verkehr In diesem Bereich besteht die Absicht, die Glärmischstrasse betrieblich und gestalterisch aufzuwerten und die Fuss- und Radwegbeziehungen zu berücksichtigen. Damit wird angestrebt, die Quartieraufwertung Wil-Süd zu unterstützen, wozu auch über Radstreifen und beidseitige Trottoirs nachzudenken ist. Die Anbindung unseres Industriegebietes an die Autobahn dürfte im Zusammenhang mit dem Kapitel "Regionalstadt" behandelt werden, nachdem sowohl die SBB-Unterführung in Rickenbach sowie das Verkehrsaufkommen aus Schwarzenbach zu prüfende, gemeindeübergreifende Themen sein werden.	Mit unseren Ausführungen wollten wir die Vielzahl der Berührungspunkte zwischen dem Stadtentwicklungsprojekt und unserer mittel- und langfristigen Unternehmensentwicklung aufzeigen. Wir beantragen deshalb, dass die Überprüfung der Zonenkonformität und/oder die Arealentwicklung des Industriegebietes Mattwiese explizit in den kommunalen Richtplan aufgenommen werden.	Laufendes Projekt. Keine Präzisierung im RP.
58	V 1	Die Förderung des Radverkehrs soll eine höhere Priorität erhalten, widerspiegelt bei Aufzählungen, Kapiteln (Reihenfolge).	Wil ist topografisch weitgehend eine für den Veloverkehr geeignete Stadt, deren Potential nicht ausgeschöpft ist.	Der Richtplan nimmt dieses Anliegen bereits in ausreichendem Masse auf.
69	V 1.1	Der Gemeinderat begrüsst das Bestreben der Stadt Wil, sich für gute Anschlüsse des öffentlichen Verkehrs ab dem Bahnhof Wil einzusetzen. Dieses Bemühen kommt auch den umliegenden Regionsgemeinden zugute, für welche der Bahnhof Wil als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs äusserst bedeutungsvoll ist.		Unterstützung RP.
70	V 1.1	Der Gemeinderat unterstützt die Absicht der Stadt Wil sehr, im Verkehrsbereich die Massnahmen regional zu koordinieren. Insbesondere der sinnvollen Aufgabenteilung zwischen Stadtbus und schienengebundenem Verkehr ist allergrösste Aufmerksamkeit zu widmen. Es sind als Massnahme etwas zusätzliche Haltestellen an der Turbo- bzw. FW-Bahnlinie denkbar.		Wird im öV Konzept des Agglomerationsprogramms untersucht.

Mitwirkende	Betrifft Thema Nr.	Antrag	Begründung	Beantwortung Stellungnahme
52	V 1.1.1	Ein Verbindungsstrassenstück zwischen Glärnisch- und Toggenburgerstrasse muss als Entlastung des Zentrums durch den direkten Anschluss des Südquartiers an die Toggenburgerstrasse hervorgehoben werden. Das Erwähnen der gesamten aber etappierten TVS soll lediglich zum Abklären offen gelassen werden.	Die gesamte RVS ist ein Relikt der 1980er-Planung und parallel zur Autobahn und der Verbindung auf Rickenbacher, Wilener und Sirmacher Boden nicht gerechtfertigt. Die Absprache mit den Nachbargemeinden ist ein Kernpunkt, welcher inhaltlich zu kurz kommt. Insbesondere hat die Stadt Wil Verkehrslasten zu tragen, welche durch Einkaufszentren wie in Rickenbach oder auch durch die Ansiedlung neuer Betriebe (Stichwort Aldi Verteilzentrum in Schwarzenbach) ausserhalb des Gemeindegebiets entstehen. Wilen ist von grossen und schweren Lastwagen auch über das Zentrum von Wil erreichbar. ...	Die Untersuchung der Zweckmässigkeit und Etappierung ist Gegenstand des Agglomerationsprogramms .
52	V 1.1.2	Entwicklungskonzepte für die Räume Wil-West und Wil-Ost bei den Autobahnanschlüssen sind nicht erwünscht.	Es wird dort kein öV Angebot mit akzeptabler Auslastung geben und es wird damit eine Konkurrenzsituation zu den Geschäften im Zentrum der Stadt geschaffen.	Die Entwicklungsräume werden im Agglomerationsprogramm untersucht und sollen auch mit dem öV sehr gut erschlossen werden.
101	V 1.1.2	Hinweis: Für die "Regionale Koord. Verkehrsplanung" müsste vermutlich der Bezugsrahmen über den Agglo-Perimeter hianus gezogen werden		Die regionale Koordination soll selbstverständlich auf den Ebenen Regionalplanungsgruppe Wil und Regionalstadtkonferenz erfolgen. Dazu wird das Agglomerationsprogramm eine wichtige Grundlage bilden.
52	V 1.2	Die angebotsorientierte Verkehrsplanung soll auch den stehenden Verkehr betreffen (s. Bemerkung zum Bleicheplatz).	Der Hauptverkehr in Wil ist Quell-/Zielverkehr in die Stadt, welcher dank der preisgünstigen und zahlreichen Parkplätze in der Vergangenheit stark gefördert wurde.	Parkplatzbewirtschaftung im Zentrum ist bereits Thema des RP.
72	V 1.2	Der Wechsel zu einer angebotsorientierten Verkehrsplanung wird sehr begrüsst. Die angebotsorientierte Verkehrsplanung muss im ganzen Gebiet der Regionalplanungsgruppe Wil und im Besonderen von den Nachbargemeinden der Stadt Wil angestrebt werden.		Die Stadt Wil verfolgt dieses Ziel und ist dabei auf eine partnerschaftliche Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden angewiesen.
22	V 1.3	Ich bin Taxiunternehmer (Umwelt Taxi) und Subunternehmer der WilMobil AG (Wiler Abend Taxi). Ich beauftrage, die Schaffung eines <u>Kompetenzzentrums</u> für <u>Mobilität</u> am Bahnhof Wil zusammen mit dem Tourismusverein.	Das KOMO bietet die perfekte Lösung aller Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung: durch Information, Beratung, Vermittlung und Ausführung der Fahraufträge nach dem Motto: Leerfahrten vermeiden und Fahrgemeinschaften bilden. Die Mobilität soll für jeden und jede über 24 Std. gewährleistet sein und gibt ein Gefühl von Sicherheit zu einem günstigen Preis. Die KOMO hat eine Taxizentrale und verbindet die Stadt mit der Region.	Im Rahmen der vorgesehenen Mobilitätszentrale (V 1.3) kann dieses Anliegen geprüft werden.

Mitwirkende	Betrifft Thema Nr.	Antrag	Begründung	Beantwortung Stellungnahme
74	V 2	Mit den vorgesehenen Neueinzonungen stösst die Stadt Wil mehr oder weniger an die territorialen Grenzen. Daraus ergibt sich, dass die bereits heute unbefriedigende Verkehrssituation im Stadtzentrum noch vermehrt belastet wird. Die im Teilbereich "Verkehr" aufgezeigten Massnahmen (Autobahnanschluss Wil-West, RVS und verschiedene Strassenraumaufwertungen) sind indessen wohl kaum kurzfristig realisierbar. Die Realisierung hängt zudem von verschiedenen externen entscheidungsträgern ab. Es ist demzufolge zu befürchten, dass die Erreichung des Stadtzentrums für Einwohner aus den Regionsgemeinden tendenziell erschwert wird. Dies gilt für den öV genauso wie für den MIV. aus dem Bericht geht hervor, wie die räumliche Entwicklung aussieht, wenn bspw. die RVS nicht erstellt werden kann, oder wenn der Autobahnanschluss Wil-West wider Erwarten weitere Jahrzehnte auf sich warten lässt. Aus diesen Überlegungen herauswird der Stadtrat ersucht, mit geeigneten Massnahmen dafür zu sorgen, dass die angestrebte Entwicklung der Stadt mit den nötigen Infrastrukturen im zeitlichen Einklang steht. Aus Sicht von Oberbüren bedeutet dies bspw. eine verbesserte Erreichbarkeit für öV und MIV für die Aussengemeinden von Wil-Land.	Die Untersuchung der Zweckmässigkeit und Etappierung ist Gegenstand des Agglomerationsprogramms .
101	V 2	Massnahmen-Akzentuierung	Aus Sicht der IRPG ist der Gesamtverkehrsansatz richtig und wichtig. Von Bedeutung ist deshalb auch die Aufwertung des LIPO-Knotens in den Zusammenhang der Erschliessung der Regionalstadt und der Entlastung des regionalen Zentrums zu stellen. Die IRPG unterstützt Massnahmen, die in ganzheitlicher Beurteilung der Südzufahrt mit Grossen Gewicht auf eine Förderung / Bevorzugung des verkehrsflusses des öV zielen.	Unterstützung RP.
19	V 2.1	Die projektierte Südumfahrung sei ersatzlos zu streichen.	Diese Strasse würde südlich des komplett neu gestalteten Sportparks entlang gebaut. Dies würde die Grünfläche als wichtigen Naherholungsraum reduzieren und zu zusätzlichen Lärmmissionen für das Wohnquartier und den Sportpark führen. Damit steht dieses Projekt im klaren Widerspruch zum erklärten Ziel des Stadtrates das Südquartier aufzuwerten. Falls der Autobahnanschluss Wil-West gebaut wird, kann der Anschluss sehr gut über die bestehende Hubstrasse in Wilen via Bergholzwald und dem Kreisel Gloten sichergestellt werden.	Die Untersuchung der Zweckmässigkeit und Etappierung ist Gegenstand des Agglomerationsprogramms .
27	V 2.1	Gleichzeitiger Bau des ABA-Wil-West und der RVS Ri N ab dort.	Die RVS Ri N muss Anschlüsse für Wil Eggfeld / Öl-, Scheiben- und Hofberg sowie für Bronschhofen aufweisen.	Die Untersuchung der Zweckmässigkeit und Etappierung ist Gegenstand des Agglomerationsprogramms .
53	V 2.1	Falls der Autobahnanschluss Wil-West in realisierbare Nähe rücken sollte, sind flankierende Massnahmen, um das Stadtzentrum vor zusätzlichem Verkehr zu schützen, unabdingbar. Der Abfluss des Verkehrs muss nördlich über Bronschhofen garantiert sein.		Flankierende Massnahmen und ein Monitoring sind Pflicht bei der Realisierung von zusätzlichen Strassen wie RVS oder Autobahnanschluss.
70	V 2.1	Der Gemeinderat unterstützt die Bemühungen zur Realisierung dieses Anschlusses sehr, ebenso wie diejenigen zur etappierten Realisierung der RVS (Kapitel V 2.2).		ZK Die Untersuchung der Zweckmässigkeit und Etappierung ist Gegenstand des Agglomerationsprogramms .

Mitwirkende	Betrifft Thema Nr.	Antrag	Begründung	Beantwortung Stellungnahme
52	V 2.1.1	Ein Anschluss Wil-West muss mit der Öffnung und Beschilderung der Bronschhofer Industriestrasse verbunden sein.	Ohne diese Strassenöffnung würde zusätzlicher Verkehr über Bronschhofen und den Schwanenkreisel zum Autobahnanschluss Wil-West fließen, was zu einer Belastungserhöhung im Wiler Zentrum führen würde.	Die Untersuchung der Zweckmässigkeit und Etappierung ist Gegenstand des Agglomerationsprogramms .
54	V 2.1.1	Es ist zu ergänzen, dass ein Monitoring zur Wirksamkeit der flankierenden Massnahmen durchgeführt werden soll und Korrekturen vorzunehmen sind, wenn sich diese als ungenügend erweisen. In separaten Objekten ist überdies zu erwähnen, dass bei der Realisierung des Autobahnanschlusses Wil-West und der RVS Massnahmen zur ökologischen Kompensation und Vernetzung, bspw. eine Ökobrücke über die Autobahn, vorzusehen sind.	Der in vielen Bereichen der Wissenschaft, der Technik, der Wirtschaft und der Politik bewährte Dreischritt "Festlegung eines Ziels - Verfolgung des Ziels - Überprüfung des Erfolgs" soll auch auf die flankierenden Massnahmen zum A1-Anschluss Wil-West und zur RVS angewendet werden. Ansonsten besteht die Gefahr, dass die Ankündigung solcher Massnahmen als blosses Mittel zur Beschwichtigung von Kriterien wahrgenommen wird. Im Kapitel Landschaft ist davon die Rede, dass die Stadt Wil Grünkorridore und Vernetzungselemente sichert und gestaltet. Es sollte deshalb selbstverständlich sein, solche Überlegungen von vornherein in die Planung von Infrastrukturprojekten einzubeziehen. Wahrscheinlich könnte mit verhältnismässig geringem Mehraufwand ein beträchtlicher ökologischer und landschaftsarchitektonischer Mehrwert erzielt werden.	Flankierende Massnahmen und ein Monitoring sind Pflicht bei der Realisierung von zusätzlichen Strassen wie RVS oder Autobahnanschluss.
19	V 2.2	Die projektierte Südumfahrung sei ersatzlos zu streichen.	Diese Strasse würde südlich des komplett neu gestalteten Sportparks entlang gebaut. Dies würde die Grünfläche als wichtigen Naherholungsraum reduzieren und zu zusätzlichen Lärmimmissionen für das Wohnquartier und den Sportpark führen. Damit steht dieses Projekt im klaren Widerspruch zum erklärten Ziel des Stadtrates das Südquartier aufzuwerten. Falls der Autobahnanschluss Wil-West gebaut wird, kann der Anschluss sehr gut über die bestehende Hubstrasse in Wilen via Bergholzwald und dem Kreisel Gloten sichergestellt werden.	Die Untersuchung der Zweckmässigkeit und Etappierung ist Gegenstand des Agglomerationsprogramms .
27	V 2.2	Ersatzlose Streichung des RVS-Abschnittes ABA-Wil-Süd bis ABA-Wil-West.	Die AB kann das Aufkommen zwischen Wil-Süd und Wil-West ohne weiteres aufnehmen, es ist keine Parallelstrecke nötig.	Die Untersuchung der Zweckmässigkeit und Etappierung ist Gegenstand des Agglomerationsprogramms .
29	V 2.2	In erster Linie muss Autobahn Anschluss West ausgeführt werden. Zudem die Grünaustrasse. Somit kann der Stau in der Stadt gedämpft werden. Der Sportpark Bergholz steht heute am falschen Ort, der muss verlegt an die St. Gallerstrasse mit dem Zeughausareal, der Wiese neben an und dem Klostergut und das mit dem Bergholzverkauf realisiert werden.Abfluss über die Autobahn. Nur so kann eine Zukunft der Stadt erreicht werden. Ein in die Zukunftsehender Bürger!!!		Die Untersuchung der Zweckmässigkeit und Etappierung ist Gegenstand des Agglomerationsprogramms .
35	V 2.2	Eine starke Aussage einer kompetenten Stelle gegen den RVS-Abschnitt parallel zur Autobahn im Süden der Stadt Wil.		Die Untersuchung der Zweckmässigkeit und Etappierung ist Gegenstand des Agglomerationsprogramms .

Mitwirkende	Betrifft Thema Nr.	Antrag	Begründung	Beantwortung Stellungnahme
44	V 2.2	Es sei auf die weitere Projektierung und die Erstellung der geplanten RVS zwischen Dreibrunnenfeld und dem bestehenden Autobahnanschluss Wil zu verzichten.	Die durch die Erstellung der RVS erhoffte Verlagerung des Verkehrs aus dem Stadtzentrum kann mit wesentlich geringerem Aufwand durch Realisierung eines neuen Autobahnanschlusses Wil-West erreicht werden. Die Erstellung der RVS brächte für die Anwohner der zu erstellenden Strasse - diese führt über weite Strecken unmittelbar an Wohnbauten vorbei, teilweise müssen ihr sogar Gebäude geopfert werden - teure und unansehnliche Lärmschutzwände errichtet werden. Entschädigungsforderungen und langwierige Einspracheverfahren gegen das Bauvorhaben sind damit vorprogrammiert. Des weitern müsste ein Teil der Sportanlagen im Bergholzaufgegeben werden, das Bergholzwäldchen wäre zu roden. Insgesamt viele dem Bauvorhaben unnötig Land zum Opfer.	Die Untersuchung der Zweckmässigkeit und Etappierung ist Gegenstand des Agglomerationsprogramms .
44	V 2.2	Es sei auf die weitere Projektierung und die Erstellung der geplanten RVS zwischen Dreibrunnenfeld und dem bestehenden Autobahnanschluss Wil zu verzichten.	Wie anlässlich der Medieninformation der IRPG vom 17.02.2009 vorgebracht, kostet die geplante RVS Fr. 120 Mio, währenddem der neue Autobahnanschluss Wil-West bloss auf 10% davon, nämlich Fr. 12 Mio., zu stehen kommt. Auch wenn die Strasse mutmasslich durch Kantons- und Bundesbeiträge mitfinanziert würde, trägt die Kosten letztendlich der Steuerzahler und das Gebot des haushälterischen Umgangs mit öffentlichen Mitteln wie des Bodens würde krass verletzt. Es entspricht keiner zeitgemässen Planung, eine neue RVS unmittelbar parallel zu einer bestehenden Autobanstrecke zu legen. Im übrigen ist eine neue RVS auch daher unnötig, weil bereits eine Alternative (Hub-/Wilenstrasse) vorhanden ist.	Die Untersuchung der Zweckmässigkeit und Etappierung ist Gegenstand des Agglomerationsprogramms .
46	V 2.2	Eine RVS nördlich der Autobahn ohne Autobahnanschluss West ist abzulehnen.	Eine RVS bringt eine Verkehrsverlagerung in die südlichen Wohnquartiere und vernichtet wertvollen Erholungsraum. Zudem besteht praktisch parallel dazu südlich der Autobahn bereits eine gut ausgebaute Strasse.	Die Untersuchung der Zweckmässigkeit und Etappierung ist Gegenstand des Agglomerationsprogramms .
53	V 2.2	Die Regionalverbindungsstrasse ist für die SP nach wie vor unnötig und schädlich. Der Sinn einer Strasse neben der Strasse ist nicht einsehbar. Für die Regionalverbindungsstrasse muss zu viel der knappen Landressourcen geopfert werden, ohne entsprechenden Gegenwert. Eine RVS würde das Südquartier nicht entlasten, sondern eher Mehrverkehr bringen. Zudem ist die RVS viel zu teuer im Vergleich zu einem mehr als fraglichen Nutzen.		Die Untersuchung der Zweckmässigkeit und Etappierung ist Gegenstand des Agglomerationsprogramms .
59	V 2.2	Verzicht auf RVS und statt dessen nur Verbindungen Glärnisch-Toggenburgerstrasse und Hub-Sirnacherstrasse	Verzicht weil realpolitisch nicht realisierbar, da zu viele Konflikte und zu hohe Kosten für die Stadt; statt dessen genügen zwei bessere Verbindungen von und zum Südquartier sowie Ausrichtung und Konzentration auf A1-Anschluss Wil-West in Kombination auf Spurerweiterung A1 zwischen den beiden Anschlüssen Wil.	Die Untersuchung der Zweckmässigkeit und Etappierung ist Gegenstand des Agglomerationsprogramms .

Mitwirkende	Betrifft Thema Nr.	Antrag	Begründung	Beantwortung Stellungnahme
52	V 2.2.1	Ein Verbindungsstrassenstück zwischen Glärnisch- und Toggenburgerstrasse muss als Entlastung des Zentrums durch den direkten Anschluss des Südquartiers an die Toggenburgerstrasse hervorgehoben werden. Das Erwähnen der gesamten aber etappierten TVS soll lediglich zum Abklären offen gelassen werden.	Die gesamte RVS ist ein Relikt der 1980er-Planung und parallel zur Autobahn und der Verbindung auf Rickenbacher, Wilener und Simacher Boden nicht gerechtfertigt. Die Absprache mit den Nachbargemeinden ist ein Kernpunkt, welcher inhaltlich zu kurz kommt. Insbesondere hat die Stadt Wil Verkehrslasten zu tragen, welche durch Einkaufszentren wie in Rickenbach oder auch durch die Ansiedlung neuer Betriebe (Stichwort Aldi Verteilzentrum in Schwarzenbach) ausserhalb des Gemeindegebiets entstehen. Wilen ist von grossen und schweren Lastwagen auch über das Zentrum von Wil erreichbar. Es kann nicht sein, dass Wil einen grossen Teil des Verkehrs ungefragt tragen muss und dazu riesige Summen in eine Strasse nördlich der Autobahn investiert werden sollen, obwohl südlich der Autobahn bereits entsprechende Umfahrung existiert....	Die Untersuchung der Zweckmässigkeit und Etappierung ist Gegenstand des Agglomerationsprogramms .
52	V 2.2.1	Wil bring die Interessen von Wil mit höherem Gewicht in die IRPG ein. Die IRPG muss den politischen Proporz abbilden und sie müsste durch eine demokratisch bestellte Organisation ersetzt werden.	Die Interessen der IRPG-Mitglieder sind sehr unterschiedlich. Bezüglich der bestehenden Strassen entlang der Autobahn können sich drei kleinere Gemeinden gegen Wil durchsetzen, wenn nicht auch die Grösse der jeweiligen Gemeinde berücksichtigt wird.	Das Wahlverfahren wird durch die IRPG festgelegt. Die Statuten werden derzeit revidiert, der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
35	V 2.2.3		öV = Busse auf einer RVS (Haltestellen?), LV = Fahrräder und Fussgänger auf einer RVS?	Generell sollen alle Verkehrsarten auf der RVS berücksichtigt werden.
101	V 2.2.3	Akzentuieren im kommunalen Richtplan	Zur Formulierung von V 2.2.3 besteht die Interpretationsgefahr, dass es sich um eine rein kommunale Massnahme handle, was im Lichte der interkantonalen Bedeutung und Unterstützungswürdigkeit falsch wäre. Von hoher regionaler Bedeutung sind die Hochleistungsstrassen- und Hauptverkehrsstrassenelemente RVS, Anschluss Wil-West sowie die Verbindung zwischen St.Gallerstrasse und Konstanzerstrasse. Sie haben strategische Bedeutung für die Stadtentwicklung und das regionale Zentrum.	Der Titel des Kapitels "Regionalverbindungen" entspricht diesem Anliegen.
35	V 2.2.4	Die RVS im genannten Abschnitt ist überflüssig. Die Eigentumsverhältnisse für das Trasse sind alles andere als gesichert, eine RVS parallel zur und unmittelbar neben der AB ist sinnlos, die AB kann diesen Verkehr locker aufnehmen und die Erschliessung des Südquartiers erfolgt schlank via Gloten/Hubstrasse. Dagegen ist die RVS Richtung Norden (gelbe Linie auf dem Richtplanblatt Regionalstadt) ab ABA W-W unbedingt betriebsbereit zu machen, dies auf die Fertigstellung des ABA hin und mit Anschlüssen für Wil-Letten, Oel- und Scheibenberg sowie Bronschhofen.		Die Untersuchung der Zweckmässigkeit und Etappierung ist Gegenstand des Agglomerationsprogramms .
2	V 2.3	Diese Verbindungsstrasse ist dringlich und soll prioritär berücksichtigt und realisiert werden unter gleichzeitiger Entlastung (Verkehrsbegrenzung) an der Tonhallestrasse.	Von dieser Verbindung profitieren viele: die Pendler, denen ein immer wieder verstopfter Umweg erspart bleibt, die Anwohner der Tonhallestrasse, die vom Verkehr weitgehend entlastet werden, Entlastung der Kreuzung Rudenzbug	Die Priorität und Zweckmässigkeit der Verbindung Fürstenland-Gammkreisel wird auch im Agglomerationsprogramm untersucht.

Mitwirkende	Betrifft Thema Nr.	Antrag	Begründung	Beantwortung Stellungnahme
36	V 2.3	. Verkehrsberuhigende Massnahmen an der Fürstenlandstrasse, Schwellen (rot eingefärbt) bei Pflegeheim und Spital sowie östlich Postautohaltestelle Friedberg . Fussgängerstriefen bei Postautohaltestelle Friedbergweg	. Pflegebedürftige Menschen im Pflegeheim und Spital verdienen die nötige Ruhe (Sitzplatz des Pflegeheims ist gegen die Fürstenlandstrasse gerichtet) . Die Überquerung der Fürstenlandstrasse bei der Postautohaltestelle Friedbergweg (neu mit Treppe von der Überbauung Fürstenau) ist ohne Fussgängerstreifen sehr gefährlich.	ZK Nicht Gegenstand der Richtplanung.
47	V 2.3	Die Verbindungsstrasse Fürstenlandstrasse-Gammakreisel darf nicht gebaut werden, das Volk hat das auch schon so bestätigt. Das Konzept ist ungenügend, da der Schwanenkreisel nicht genügend berücksichtigt ist. Für das Hauptproblem ist keine Lösung vorhanden.	Zieht nur den Schwerverkehr an in einen Wohnbereich! Trägt nichts bei zum zentralen Verkehrsproblem der Stadt Wil das den Schwanenkreisel betrifft. Alles hängt am Schwanenkreisel die muss gelöst werden aber nicht so! Die West-Ost-Verbindung muss in den Untergrund! Nur Schildbürger bauen Kreisel mit Lichtsignalen, Bushaltestellen und Fussgängerstreifen (Schwanenkreisel, Rösslikreisel).	Alle Richtplaninhalte bedürfen für die Umsetzung oder Verbindlichkeit weiterer politischer Entscheide. Aus Gründen der planerischen Vorsorge macht es auch langfristig Sinn die Verbindung als Option zu sichern.
48	V 2.3	Verbindung Fürstenlandstrasse-Gammakreisel ist zu streichen, weil die darum geknüpfte Einzonung eines Teils der Klosterwiese sicherlich nicht bis 2030 erfolgt und weil diese Strasse neuen Durchgangsverkehr (Konstanz-Ricken) mitten durch die Stadt anziehen würde.	Das Resultat der Volksabstimmung zur Grünaustrasse muss respektiert werden. Durchgangsverkehr muss abgebaut und nicht durch neue Strassenstücke attraktiver gemacht werden.	Die genaue Funktion der Strasse ist noch offen und ist auch Gegenstand des Agglomerationsprogramms .
55	V 2.3	In diesem Kapitel soll die Verbindung Fürstenlandstrasse - Gammakreisel in die Kategorie 3.1 (Hauptverkehrsstrasse im Siedlungsgebiet) aufgenommen werden.		Die genaue Funktion der Strasse ist noch offen und ist auch Gegenstand des Agglomerationsprogramms .
1	V 2.3	Kreisel (Fürstenlandkreisel), Tunnel Nieselberg und zwei neue Strassen	Falls Gemeindegemeinschaft mit Bronschhofen realisiert wird (es werden in Rossrüti neue Quartiere entstehen), muss die Umgehung Zentrum Wil sofort geplant werden. In 50 Jahren wird niemand mehr von den Kosten reden!!	Ein Grossprojekt wie der vorgeschlagene "Tunnel Nieselberg" ist weder zweckmässig noch realisierbar (Kosten, Nutzen, funktionale Probleme, städtebauliche und landschaftliche Eingriffe usw.). Die Stadtentwicklung soll auf machbare und regional abgestimmte Infrastrukturen ausgerichtet werden. Die übergeordnete Verkehrsinfrastruktur wird derzeit im Rahmen des Agglomerationsprogramms untersucht. Über die Ergebnisse wird zu gegebenem Zeitpunkt informiert.
1	V 2.3	Entlastung Süd, entlang Autobahn	Entlang der Autobahn muss eine Ost-West-Verbindung entstehen.	Die Untersuchung der Zweckmässigkeit und Etappierung ist Gegenstand des Agglomerationsprogramms .
30	V 2.3	. Wachstum von Wil verlangsamen . Tunnel (Nieselberg) bis Autobahn, überfällig seit mind. 20 Jahren	. zuerst Verkehrsproblem lösen . weniger Umweltbelastung	Ein Grossprojekt wie der vorgeschlagene "Tunnel Nieselberg" ist weder zweckmässig noch realisierbar (Kosten, Nutzen, funktionale Probleme, städtebauliche und landschaftliche Eingriffe usw.). Die Stadtentwicklung soll auf machbare und regional abgestimmte Infrastrukturen ausgerichtet werden. Die übergeordnete Verkehrsinfrastruktur wird derzeit im Rahmen des Agglomerationsprogramms untersucht. Über die Ergebnisse wird zu gegebenem Zeitpunkt informiert.

Mitwirkende	Betrifft Thema Nr.	Antrag	Begründung	Beantwortung Stellungnahme
53	V 2.3	Die SP ist strikte gegen eine Neuauflage der Grünaustrasse auch unter dem Deckmantel der siedlungsverträglichen Verbindungsstrasse. Die nördliche Klosterwiese soll nicht überbaut werden, auch nicht partiell.		Alle Richtplaninhalte bedürfen für die Umsetzung oder Verbindlichkeit weiterer politischer Entscheide. Aus Gründen der planerischen Vorsorge macht es auch langfristig Sinn die Verbindung als Option zu sichern.
66	V 2.3	Die Handlungsanweisungen sollen wie folgt ergänzt werden: . Volksabstimmung über Initiative Grünaustrasse abwarten . bei Nein-Entscheid ist auf eine Strassenverbindung Fürstenlandstrasse - Gammakreisel zu verzichten	Im Falle einer Ablehnung der genannten Initiative hat das Wiler Stimmvolk eine Strassenverbindung zwischen Gammakreisel und Fürstenlandkreisel zweimal abgelehnt. Eine Entwicklung dieses Gebietes würde so klar dem Volkswillen widersprechen.	Alle Richtplaninhalte bedürfen für die Umsetzung oder Verbindlichkeit weiterer politischer Entscheide. Aus Gründen der planerischen Vorsorge macht es auch langfristig Sinn, die Verbindung als Option zu sichern.
29	V 2.3	In erster Linie muss Autobahn Anschluss West ausgeführt werden. Zudem die Grünaustrasse. Somit kann der Stau in der Stadt gedämpft werden. Der Sportpark Bergholz steht heute am falschen Ort, der muss verlegt an die St. Gallerstrasse mit dem Zeughausareal, der Wiese neben an und dem Klostersgut und das mit dem Bergholzverkauf realisiert werden.Abfluss über die Autobahn. Nur so kann eine Zukunft der Stadt erreicht werden.		Die Untersuchung der Zweckmässigkeit und Etappierung ist Gegenstand des Agglomerationsprogramms .
80	V 2.3.1	Die Verkehrsprobleme der Stadt Wil sollten im DRINGLICHKEITSVERFAHREN in Angriff genommen werden. Was die ehemaligen Stadtmänner Löhner, Fäh und Wechsler sträflich vernachlässigt haben, vornehmlich um einen attraktiven Steuerfuss präsentieren zu können, muss die jetzige und müssen künftige Generationen in Form höchst ärgerlicher Verkehrszusammenbrüche an verschiedenen neuralgischen Punkten der Stadt erleiden und mit weit höheren Kosten für Verbesserungen bezahlen!	Nur jene Strassenbenützer, die östliche des Zentrums wohnen oder auf der Achse Bürgeln-Rosstrüti auf die Rudenzburg-Kreuzung hinfahren können nicht verstehen, dass mit dem Zubringer Grünaustrasse nicht endlich eine Lösung angestrebt wird. Jene Stimmbürger, die seinerzeit einer Ausführung dieses nötigen Strassenstückes mit ihrem Nein de vorläufigen Todesstoss bescherten, sollten endlich Vernunft annehmen, egal welcher politischen Färbung sie huldigen!	Die Stadtentwicklung soll auf machbare und regional abgestimmte Infrastrukturen ausgerichtet werden. Die übergeordnete Verkehrsinfrastruktur wird derzeit im Rahmen des Agglomerationsprogramms untersucht. Über die Ergebnisse wird zu gegebenem Zeitpunkt informiert.
52	V 2.3.1	Es muss dargelegt werden, dass eine Verbindung Fürstenlandstrasse Gammakreisel von der Bevölkerung im Grundsatz klar verworfen wurde. Dazu hat auch die Erkenntnis beigetragen, dass diese Strasse im Zentrum von Wil verläuft und somit dieses nicht entlastet. Zudem wird die Verbindung Konstanz Ricken durch dieses Strassenstück wesentlich attraktiver, was zu deutlichem Mehrverkehr, insbesondere mit Lastwagen (LSVA) führen würde. Flankierende Massnahmen wären unabdingbar.	Gerade bei einem Projekt, das aufgrund der Volksabstimmung sehr ausführlich diskutiert wurde, dürfen die obsiegenden Argumente nicht verdreht werden.	Die Priorität und Zweckmässigkeit der Verbindung Fürstenland-Gammakreisel wird auch im Agglomerationsprogramm untersucht.
11	V 2.3.2	Generell finde ich den Richtplan gut. Leider wird aber jahrelang geplant und nichts getan! Warum kann 7B Pkt. 2.3 nicht rasch realisiert werden unter Berücksichtigung der Siedlungsentwicklung?	Wir brauchen doch die Verkehrsentslastung Tonhallestrasse heute schon dringend, nicht erst in 10 Jahren!	Die Stadtentwicklung soll auf machbare und regional abgestimmte Infrastrukturen ausgerichtet werden. Die übergeordnete Verkehrsinfrastruktur wird derzeit im Rahmen des Agglomerationsprogramms untersucht. Über die Ergebnisse wird zum gegebenen Zeitpunkt informiert.
12	V 2.3.2	Prioritär soll die Verbindungsstrasse Fürstenlandstrasse - Gammkreisel (Grünaustrasse) möglichst bald gebaut werden.	Unhaltbare Staus in der Tonhallestrasse!	Die Priorität und Zweckmässigkeit der Verbindung Fürstenland-Gammakreisel wird auch im Agglomerationsprogramm untersucht.

Mitwirkende	Betrifft Thema Nr.	Antrag	Begründung	Beantwortung Stellungnahme
15	V 2.3.2	Beim Verkehr ist in den letzten 45 Jahren in Wil tief geschlafen worden. Ausser den fünf Kreiseln und dem Zubringer Lipo ist nichts gemacht worden. Das Geld das in 45 Jahren verplant wurde, könnte man heute für die Grünaustrasse locker bezahlen!	Macht mal Nägel mit Köpfen, wie andere Orte z.B. Frauenfeld, Stans Sachsln. In Österreich als Beispiel Landeck Tirol usw. Als Berufschaffeur mit 50 Jahren am Steuer, ca. 5 Mio. KM, kann ich da gut mitreden. Geld wäre vorhanden. 2008 Fiskal Einnahmen von 9.4 Mia., davon ging an die Strasse 2.8 Mia., den Rest verblödet der Bund mit der Bahn, die nie rentieren wird. Unsere Autostrassen verlottern, wenn das so weitergeht.	Die Stadtentwicklung soll auf machbare und regional abgestimmte Infrastrukturen ausgerichtet werden. Die übergeordnete Verkehrsinfrastruktur wird derzeit im Rahmen des Agglomerationsprogramms untersucht. Über die Ergebnisse wird zu gegebenem Zeitpunkt informiert.
27	V 3	Bau eines (RVS)Abschnittes ABA-Wil-Süd Ri SE/N bis Wilerwald / Nieselbergtunnel-Rossrüti.	Bringt grosse Entlastung im Osten, der Anschluss Wilerwald und der Nieselbergtunnel machen die Grünaustrasse unnötig.	Die Stadtentwicklung soll auf machbare und regional abgestimmte Infrastrukturen ausgerichtet werden. Die übergeordnete Verkehrsinfrastruktur wird derzeit im Rahmen des Agglomerationsprogramms untersucht. Über die Ergebnisse wird zu gegebenem Zeitpunkt informiert.
30	V 3	. Schwanenkreisel "unterirdisch" bis Bahnhof . topographisch bestens geeignet . Frauenfeld kann es! . keine Kreisel mit Rotlicht, Fussgängerunterführungen	Trennung Fahrzeuge - Fussgänger	Thema Agglomerationsprogramm . Lösungen auf zwei Niveaus wurden in der ZMB generell überprüft. Sie stellen einen grossen städtebaulichen Einschnitt dar und sind sehr kostspielig. Daher werden kaum die Lösung darstellen. Ziel der Stadt ist grundsätzlich eine Entlastung des Zentrums.
39	V 3	In Wohnquartieren wie Hofbergstrasse / Städeli / Weierhofstrasse / Weierhofgasse <u>Tempo 30</u> einführen.	Sehr viele Kinder (Kindergärtler / SchülerInnen) sind unterwegs! Immer wieder wird gerast!	ZK T30 wird gemäss dem vorliegenden Konzept umgesetzt.
8	V 3	Eine unterirdische Rundelle (so wie Frauenfeld) Kreisel wäre gut (Schwanen)	Entlastung der Busse, Aufwertung Fussgängerzone, Umweltbelastung, optimale Lösung für Einkauf und Parkmöglichkeiten	Lösungen auf zwei Niveaus sind sehr kostspielig und werden kaum die Lösung darstellen. Ziel der Stadt ist grundsätzlich eine Entlastung des Zentrums.

Mitwirkende	Betrifft Thema Nr.	Antrag	Begründung	Beantwortung Stellungnahme
21	V 3.1	Toggenburgerstrasse ruhiger und sauberer gestalten Bessere Wohnqualität, bessere Luft und weniger Lärm wäre dringend angebracht! Weniger "BMW"Raser und Lastwagen!	Täglich 17'000 Auto an der Toggenburgerstrasse. Es wird in keiner Art und Weise etwas verkehrsberuhigendes gemacht (siehe Rickenbach) oder Tempo 30! Wohnqualität sowie Luftqualität sowie Lärm sind eine Katastrophe! Lungenliga sagt dem krebserregend. Autobahneinfahrt Toggenburgerstrasse-Rainstrasse sollte gesperrt werden. Einfahrt über Gamma-Kreisel benützen! Das gäbe tausende von Verkehrsteilnehmer <u>weniger</u> an der Toggenburgerstrasse. Das wäre absolut machbar! Dann Georg-Rennerstrasse mit Lärmschutz versehen! Yves Meyer sagte, es gäbe jedes Jahr mehr Verkehr. Als Antwort auf die Toggenburgerstrasse sagte er, die Leute müssten mehr ÖV sowie Velo benützen. Eine faule Antwort von einem Fachmann. Die Leute lassen sich nicht zwingen, sie fahren mit dem Auto und basta!	Ein grosser Teil des Stadtverkehrs ist Ziel- und Quellverkehr. Ziel ist ein stadtverträglicher Verkehr. Stark belastete Strassen lassen sich nicht vermeiden. Strassensperrungen führen zu Verlagerungen. Stadtverträglicher Verkehr heisst: reduzierte Geschwindigkeiten, hohe Sicherheit, Verstetigung des Verkehrs, zunehmende Anteile von öffentlichem Verkehr, Fussgänger- und Veloverkehr, verbesserte Aufenthaltsqualität - auch auf Hauptstrassen, angrenzende Bebauungen, welche durch die Nutzung (Gewerbe im EG / Büros / Läden) und durch architektonische Massnahmen auf die Lärmsituation reagieren (Orientierung der Wohnräume, kontrollierte Lüftung, Lärmschutzfenster usw.). Die Stadt setzt sich auch bei den Kantonsstrassen für entsprechende Betriebs- und Gestaltungskonzepte ein. Die Umsetzung kann aber nur in Etappen erfolgen.
37	V 3.1	Verkehrsberuhigung Toggenburgerstrasse	Seit der Inbetriebnahme des Kreises am Rössliplatz hat sich der Verkehrslärm stark verschlechtert. Viele Autofahrer verlassen den Kreisel mit Vollgas. Einzelne rasen mit hoher Geschwindigkeit Richtung Rickenbach. Zum Teil als Wettrennen! In der Nähe des Kreisels sollte eine Messstation aufgestellt werden.	Die Lärmwerte sind zu prüfen. Der Lärmkataster ist zu überarbeiten. Massnahmen sind bei Bedarf zu ergreifen.
53	V 3.1	Die integrale Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer ist ausdrücklich zu begrüssen. Bis jetzt wurden die Strassen nach den Bedürfnissen des motorisierten Individualverkehrs ausgerichtet.		Unterstützung RP.
16	V 3.1.1	An der Georg-Rennerstrasse sind Lärmschutzwände zu erstellen. Aus der Rainstrasse wird Richtung Autobahneinfahrt eine Sackgasse. Bei Kreiseln auf den Hauptzufahrtsstrassen werden die Fussgänger durch Unterführungen unter den Kreiseln zur anderen Strassenseite geleitet.	Die Lärmbelastung an der Toggenburgerstrasse ist für Anwohner sehr belastend, weiter gibt es Autofahrer, die noch kurz vor dem Abbiegen Richtung Autobahnzubringer Rainstrasse stark beschleunigen und die Kreuzung ist gefährlich (Stichwort Strassenüberquerung, Kinder, Linksabbiegen usw.). Die Kreisel in der ganzen Stadt sind umgeben von Fussgängerstreifen, was den Verkehr behindert und sehr gefährlich ist. Verkehrsampeln bei Kreiseln (?) bremsen den Verkehr.	Die Georg-Rennerstrasse ist eine Kantonsstrasse. Die Stadt kann mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten ihre Wünsche einbringen.
53	V 3.2	Diese Strassen dürfen nicht als Raserstrecken nutzbar sein. Eine entsprechende Gestaltung, sowie Kontrollen und Radarüberwachung müssen das verunmöglichen.		ZK
53	V 3.4	Ein Geschwindigkeitsplan muss erarbeitet werden, aber dann auch konsequent umgesetzt werden. Die Einhaltung muss laufend überprüft werden. Bei Geschwindigkeitsüberschreitungen sind Massnahmen und Sanktionen gefordert.		Jedes Geschwindigkeitsregime soll konsequent umgesetzt und kontrolliert werden.

Mitwirkende	Betrifft Thema Nr.	Antrag	Begründung	Beantwortung Stellungnahme
39	V 3.4	In Wohnquartieren wie Hofbergstrasse / Städeli / Weierhofstrasse / Weierhofgasse <u>Tempo 30</u> einführen.	Sehr viele Kinder (Kindergärtler / SchülerInnen) sind unterwegs! Immer wieder wird gerast!	ZK, T30 wird gemäss dem vorliegenden Konzept umgesetzt.
35	V 3.4.1	Es muss rigoros gegen die Raser/Rallyefahrer vorgegangen werden, es gibt sie in allen Quartieren, auch im Westquartier (insbes. Freitag und Samstag nachts in der Bahnhofsgegend). Häufige Kontrollen und scharfe Massnahmen sind nötig!		Der Hinweis ist für den Richtplan nicht relevant. Generell obliegen Kontrollen auf den Kantonsstrassen der Kantonspolizei. Der Hinweis wird entsprechend weitergegeben.
24	V 4.1	Dem Individualverkehr muss mehr Beachtung geschenkt werden. Für Velofahrer und Fussgänger wurde schon sehr viel getan! Wil ist nicht Zürich oder St. Gallen, d.h. die Besucher und Arbeitenden wollen von der Region per Individualverkehr möglichst direkt zum Zielort fahren. Wil erstickt schon heute im Strassenverkehr. Zusatzantrag: Die Hofbergstrasse muss weiterhin mit 50km/h befahren werden können. Begründung: - Haupterschliessungsstrasse - Bei den wenigen Unfällen der letzten 40 Jahre waren immer Velofahrer (Mit-)Verursacher - Velofahrer müssen sich nicht an 30km halten	siehe Antrag NB: Die Skizzen im Flyer sind teilweise unlesbar (klein, Legenden?)	Der Hinweis ist für den Richtplan nicht relevant. Generell obliegen Kontrollen auf den Kantonsstrassen der Kantonspolizei. Der Hinweis wird entsprechend weitergegeben.
25	V 4.1	Grubenstrasse, Tempo 30-Zone	Wir wünschen uns Wohn- und Lebensqualität zurück. Das Quartier ist in den letzten Jahren stark überbaut worden und dadurch hat der Verkehr extrem zugenommen. Durch den ständigen Lärmpegel der Autos inkl. Stadtbusse ist das Niveau der Wohnqualität stark gesunken. Tempo 30 brächte erfahrungsgemäss (s. Bildfeldstrasse) eine Besserung.	ZK, T30 wird gemäss dem vorliegenden Konzept umgesetzt.
26	V 4.1	In den 30er Zonen Einbau von Verkehrshindernissen wie z.B. Schwellen, Schikanen und mobile Geschwindigkeits-Kontroll-Apparate. Dies va. an den Orten, wo heute schon Strassenterror herrscht wie z.B. Rotschürstrasse, Mattstrasse, Untere Bahnhofstrasse, Churfristenstrasse ua.	Der heutige Terror der Raser mit getunten Autos vermindert die Lebensqualität MASSIV!!!	ZK, T30 wird gemäss dem vorliegenden Konzept umgesetzt.
30	V 4.1	keine Tempo 30 Zone am Hofberg	. hin und wieder Tempo 50 kontrollieren . in den letzten 23 Jahren noch nie eine Tempokontrolle der Polizei in diesem Quartier gesehen! Gegenbeweise seitens der Stadt??	Der Hinweis ist für den Richtplan nicht relevant. Generell obliegen Kontrollen auf den Kantonsstrassen der Kantonspolizei. Der Hinweis wird entsprechend weitergegeben.
39	V 4.1	In Wohnquartieren wie Hofbergstrasse / Städeli / Weierhofstrasse / Weierhofgasse <u>Tempo 30</u> einführen.	Sehr viele Kinder (Kindergärtler / SchülerInnen) sind unterwegs! Immer wieder wird gerast!	T30 , Umsetzung läuft in Etappen.
46	V 4.1	Tempo 30 Zonen in den Wohnquartieren sind dringend zu realisieren -> agieren statt reagieren.	Wohnqualität und Sicherheit in den Quartieren sind durch den Individualverkehr stark beeinträchtigt.	T30 , Umsetzung läuft in Etappen.

Mitwirkende	Betrifft Thema Nr.	Antrag	Begründung	Beantwortung Stellungnahme
53	V 4.1	Die Umsetzung des Tempo 30-Konzeptes muss unverzüglich an die Hand genommen werden.		T30, Umsetzung läuft in Etappen.
35	V 4.1.1	Diese existiert im Westquartier, aber die Geschwindigkeit wird selten eingehalten, insbesondere auf den geraden Abschnitten. Generell wird viel zu wenig kontrolliert und die Signalisation muss auffallender sein.		Der Hinweis ist für den Richtplan nicht relevant. Generell obliegen Kontrollen auf den Kantonsstrassen der Kantonspolizei. Der Hinweis wird entsprechend weitergegeben.
17	V 4.2	Der Kreisel am Schwanenplatz ist ein Verkehrshindernis erster Güte. Ich beantrage deshalb, den Kreisel unterirdisch zu machen (analog Fraufenfeld). Dies erlaubt einen flüssigen Verkehr und auf dem Deckel ein ungehindertes Flanieren.	Öffentlicher, Durchgangs- und Quellverkehr und die Velofahrer und Fussgänger stehen sich gegenseitig im Weg. Im Wissen, dass im Kreisel Schwanenplatz viele Leitungen (EW, Wasser, Strom, Telefon usw.) vorhanden sind, muss noch an die nächsten 50 Jahre und nicht nur an die nächsten 10 Jahre gedacht werden Vom Bahnhof her bei Kostezer, von der Zürcherstrasse her etwas nach der Tankstelle, von der Rudenzburg her bei der Einmündung in den Stadtmarkt würde die Einführung in den unterirdischen Kreisel. Einzig von Bronschhofen her müsste man etwas "pröbeln".	Lösungen auf zwei Niveaus sind sehr kostspielig und werden kaum die Lösung darstellen. Ziel der Stadt ist grundsätzlich eine Entlastung des Zentrums.
75	V 5.1	. Einheitliche Benützung Fuss- und Wanderwege zwischen Langegg-Acker . Unterhalt der Wege durch Kanton bzw. Stadt (einheitlich) . Einheitliche Klassifizierung auf der Gesamtlänge (Bodenbeläge-Wegbreite) . Festlegung der Nutzungsberechtigungen (Personen; nicht Biker, Pferde, Töffs zB)	1. Kann wirklich erwartet werden, dass Privatanstösser für öffentlich genutzte Fuss- und Wanderwege aufzukommen haben? 2. Können Private für nicht professionellen Unterhalt bei Unfällen haftbar gemacht werden? 3. Die einheitliche Ausgestaltung dieser Wege liegt im Interesse aller Parteien	Das Fuss- und Wanderweggesetz des Bundes ist wegweisend. Nicht Gegenstand RP.
53	V 5.1	Das Langsamverkehrskonzept ist baldmöglichst umzusetzen. Insbesondere ist auf sichere Schulwege zu achten. Die Quartierverbindungen sind wichtig, z.B. eine Verbindung des West- mit dem Südquartier westlich der Bahnhofunterführung. Heute wird von Quartierbewohnern ab und zu der gefährliche Weg über die Geleise genommen.		Die Schulwegsicherheit wurde analysiert und die Verbesserungsmöglichkeiten werden umgesetzt.
7	V 5.1.2	Gestaltung resp. erstellen eines Fussweges von A-B	Ich wünsche mir einen Fussweg von der Georg-Rennerstrasse hinter den Zeughäusern hindurch Richtung Wil-Zentrum. Einmündung in die Thurastrasse. Wir Anwohner an der Autobahnzufahrt sind nicht zu beneiden. Wir haben nur die extrem stark befahrene St. Gallerstrasse, um zu Fuss in die Stadt zu gelangen! Die Buseinsteige Gamma wurde auch gestrichen!	Diese Verbindung ist im RP und im aktuellen Fuss-, Wander- und Radwegkonzept vorgesehen. Die Umsetzung erfolgt mit der Überbauung im angrenzenden Areal.
35	V 5.1.2	In der Aufzählung fehlt eine LV-Verbindung am Westende des Quartiers, z.B. entlang dem Thurbo-Geleise und unter Benützung der bestehenden Thurbo-Unterführung unter den SBB/FWB-Geleisen.		Die gewünschte Verbindung ist im Richtplan unter V 5.1.4 in einer anderen Linienführung bereits aufgenommen.

Mitwirkende	Betrifft Thema Nr.	Antrag	Begründung	Beantwortung Stellungnahme
52	V 5.1.2	Es ist festzulegen, dass in allen Quartieren die Durchlässigkeit für Fussgänger gewährleistet ist und dieses Kriterium insbesondere für Gestaltungspläne gelten muss.	In der Vergangenheit wurden teilweise Querverbindungen vergessen und somit der Fussverkehr in den Quartieren weniger attraktiv.	Dieses Anliegen entspricht den Grundsätzen des RP und dem aktuellen Fuss-, Wander- und Radwegkonzept.
101	V 5.1.4	Streichen des ersten Punktes in Objekt Nummer V 5.1.4	Fusswege entlang der RVS sind unter dem Aspekt von rund 10'000 Fz. DTV und mehr kein (attraktives) Ziel, im Gegensatz zu den Radwegen. Sie sind durchs Quartier zu führen wie im Teilplan Verkehr dargestellt.	Auch entlang der RVS sind alle Verkehrsarten einzuplanen. Die Entwicklung im Umfeld der RVS ist auf eine gute Erschliessung aller Verkehrsarten angewiesen.
9	V 5.2	Es soll nicht nur geplant werden, sondern bestehende Probleme bekämpft werden. Gilt auch für die Radfahrer, welche durch die Fussgänger-Zone meist ohne Rücksicht fahren; Aufstockung der Verkehrspolizei.	Attraktivität beginnt mit Ordnung. Wil ist bekannt für Schwarzparkieren, da nicht kontrolliert. Zudem wäre es in der Stadt noch gemütlicher, wenn das Radproblem in Griff genommen würde.	ZK, nicht Gegenstand des RP
38	V 5.2	Die nationale Radroute Nr. 5 sei umzuleiten von der Hubstrasse via Kantonsschule - Bahnhof - Thurastrasse - nördlich des Friedhofs zur Gabelung Fürstenland- / St. Gallerstrasse zum ausgebauten Radweg nach Zuzwil.	Die Buchenstrasse Unterführung ist sehr eng und das Wegstück am Galgenrain sehr steil und gefährlich, für Familien kaum zumutbar.	ZK, Nationale Radrouten sind nicht Gegenstand des RP
77	V 5.2	Der Knoten Früstenland-/St. Gallerstrasse soll mit einem Kreisel "Fürstenlandkreisel" übersichtlicher gestaltet werden. Damit wird die östliche Einfahrt von Zuzwil in die Stadt Wil optisch hervorgehoben, es ergibt sich eine sogenannte "Torwirkung". Bei der Korrektur dieses Knotens soll der Radwegverbindung Wil-Zuzwil besondere Beachtung geschenkt werden.		Laufendes Projekt. Nicht Gegenstand RP.
23	V 5.2	Den Langsamverkehr fördern -> Velowege (durchgehende)	Wenn Wil velofreundlicher wäre, hätte es sicher in der Innenstadt weniger Autoverkehr.	Das Anliegen entspricht den Grundsätzen RP.
53	V 5.2	Die Veloinitiative ist umzusetzen. Es braucht durchgehende Radwege. Die gefährliche Situation in der Bahnhofunterführung Ost ist baldmöglichst zu entschärfen. Es ist das Angebot für Mietvelos zu prüfen, analog Zürich. Das Angebot an Velounterständen ist zu prüfen und zu vervollständigen. Velounterstände müssen fein verteilt werden, damit die Wege nicht zu weit sind. Geschäftshäuser sollen nicht nur ein Autoparkplatzangebot vorweisen, sondern auch ein Velounterstand.		Die Anregung für ein Veloabstellkonzept für das Zentrum wird zur Kenntnis genommen und geprüft. Keine Änderung im RP.
35	V 5.2.1	Allgemein ist ein Angebot an städtischen Mietvelos, teils mit Elektroantrieb, zu prüfen. Beispiele sind Paris (Vélibis) und Zürich (starke Angebotsverbesserung bevorstehend).		Mit der geplanten Mobilitätszentrale könne die vorgeschlagenen Angebote geprüft werden (V 1.3).
58	V 5.2.2	Veloverbindungen im Zentrum fehlen im Plan (allee, Peter etc.)	Am meisten Konfliktsituationen entstehen im Stadtzentrum, weshalb dort alle Veloverbindungen in den Richtplan gehören (auch wenn es viele sind).	Bereits in Gestaltungsprinzipien V 3 enthalten (sämtliche Kantonsstrassen sollten mit Radstreifen, Radwegen ausgerüstet sein). Darüber hinaus kann auf das aktuelle Fuss-, Wander- und Radwegkonzept verwiesen werden, welches diesem Anliegen entspricht.

Mitwirkende	Betrifft Thema Nr.	Antrag	Begründung	Beantwortung Stellungnahme
52	V 5.2.3	Zu den Radverbindungen, welche über die Fussgängerzone Obere Bahnhofstrasse führen, soll das Befahren im Schrittempo analog zur Bahnunterführung geprüft werden.	Es ist nicht verständlich und auch nicht durchsetzbar, dass auf beschilderten Radwegen das Velo gestossen werden muss.	Im Rahmen des RP wird dieses politisch umstrittene Anliegen nicht erneut zur Diskussion gestellt.
53	V 6	In der Stadt Wil fehlt immer noch ein Angebot für den Sonntagsbetrieb. Zudem lässt auch das Morgenangebot zu wünschen übrig. Es hat wenige Busse zum Bahnhof zwischen 5.00 und 7.00 Uhr, diese sind schlecht abgestimmt auf den Zugfahrplan. Oder sie haben Verspätung und der Zug ist schon abgefahren. Für Pendelnde zur Arbeit ist es oft schwierig.		Dieser Umstand ist bekannt und der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Lösungssuche ist Gegenstand der öV Konzepte .
71	V 6	Im Hinblick auf eine zukünftige Optimierung der Busverbindungen zwischen Rickenbach und dem Bahnhof Wil würde es der Gemeinderat begrüßen, wenn entlang der Glärnischstrasse Bushaltestellen in den Richtplan aufgenommen würden.		Grundsätzlich sinnvoll und wird auch im öV Konzept des laufenden Agglomerationsprogramms untersucht. Die Ergebnisse des öV Konzepts des Agglomerationsprogramms werden unabhängig von einem RP Eintrag weiter verfolgt und mit dem RP soweit zeitlich möglich abgeglichen.
66	V 6.1	Der Richtplaninhalt soll wie folgt ergänzt werden: . Ziel ist es, dass das ganze Siedlungsgebiet der Stadt Wil durch einen Viertelstundentakt erschlossen ist. Es wird von einem Einzugsgebiet von 400m Fussweg pro Haltestelle ausgegangen.	Es fehlen klare Aussagen zur Angebotsgestaltung. Was heisst "attraktives öV-Angebot" oder "optimale Erschiessung"?	Eine Optimierung vom Ortsbus der Stadt Wil wurde geprüft. Ein Viertelstunden-Takt steht im Moment nicht zur Diskussion. Die Anschlüsse am Bahnhof Wil wären schwierig sicherzustellen.
69	V 6.1	Die Buslinie Gähwil-Kirchberg-Rickenbach-Wil gehört zu den höchst frequentierten Verbindungen in der Region Wil. Wir legen daher grössten Wert darauf, dass die Gemeinde Kirchberg ebenfalls zu den wichtigen Partnern für die Stadt Wil gehört, wenn es um Massnahmen geht, welche Einfluss auf den Gang des öffentlichen Verkehrs ausüben. Dazu gehört insbesondere das Bemühen um Fahrplanstabilität. In diesem Zusammenhang ist alles daran zu setzen, dass die geplanten Strassenbauvorhaben im Lipo-Bereich keine negativen Auswirkungen auf den MC-Donald-Kreisel haben.		Die Gemeinde Kirchberg ist sowohl vorgesehene Partnerin bei der Regionalstadtkonferenz als auch beteiligt am Aggloprogramm . Die Stadt Wil unterstützt das Anliegen.
52	V 6.1.1	Die Federführung zu diesem Punkt (Schnellzugshalt) soll dem Stadtpräsidenten zugewiesen werden.	Das Thema muss strategisch sehr geschickt angepackt werden (Chefsache).	Der Stadtrat setzt sich für das Anliegen ein. Die Chance steigt, wenn die Personenfrequenzen am Bahnhof Wil mit dem städtischen und regionalen öffentlichen Verkehr gesteigert werden.
53	V 7	Kein K-Standort in der Stadt Wil. Ein Parkleitsystem, um den Suchverkehr zu minimieren, begrüsst die SP. Es sollen in der Stadt nicht mehr Parkplätze angeboten werden, da sonst sich die Verkehrssituation noch verschärfen würde.		Die K-Standorte werden im Rahmen des Agglomerationsprogramms überprüft. Je mehr Parkplätze in einer Stadt vorhanden sind, desto mehr Suchverkehr wird in Spitzenstunden generiert. Ein Parkleitsystem soll mithelfen, die bestehenden PP-Kapazitäten optimal zu nutzen.

Mitwirkende	Betrifft Thema Nr.	Antrag	Begründung	Beantwortung Stellungnahme
4	V 7.1	Parkplätze Blaue Zone in meinem Wohngebiet zu erhalten	In diesem Quartier sind Privatparkplätze für Anwohner sehr schwer erhältlich. Daher würde ich es sehr begrüßen, wenn die Lösung mit der Parkkarte Erweiterte Blaue Zone erhalten bleibe.	Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen. Für das Quartier aus der Gründerzeit ist die "Blaue Zone" ein geeignetes Instrument, die erforderlichen Parkplätze sicherstellen zu können. Ansonsten werden städtebaulich wertvolle Vorgärten und Aussenräume zu Gunsten von Parkplätzen geopfert.