

## **7 Mobilität**

### **7.1 Angebotsorientierte Verkehrsplanung**

#### **Konzeptbeschreibung**

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

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

#### **Festlegungen**

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

### **7.2 Mobilitätszentrale**

#### **Konzeptbeschreibung**

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

#### **Festlegungen**

- 7.2.1** In Wil wird eine Mobilitätszentrale mit regionaler Ausstrahlung an einem Standort in der Nähe des Bahnhofs betrieben.
- 7.2.2** Die Mobilitätszentrale unterstützt Unternehmen bei der Gestaltung einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Mobilität, indem gemeinsame Optimierungspotenziale evaluiert und umgesetzt werden.

### **7.3 Regionale Koordination Verkehrsplanung**

#### **Konzeptbeschreibung**

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

#### **Festlegungen**

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

## 8 *Motorisierter Individualverkehr*

-> Autobahnanschluss Wil West siehe strategisches Schlüsselprojekt 3.2

-> Etappierte RVS siehe strategisches Schlüsselprojekt 3.2

-> Städtebauliche Integration der Hauptstrassen siehe strategisches Schlüsselprojekt 3.3

### 8.1 *Langsamverkehrszonen*

#### *Konzeptbeschreibung*

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

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

#### *Festlegungen*

- 8.1.1** Das Siedlungsgebiet wird mit Tempo-30-Zonen verkehrsberuhigt. Die Einführung nimmt Bezug auf die einzelnen Quartiere (vgl. Kap. 3.4).
- 8.1.2** Für die an die Fussgängerzonen angrenzenden zentralen Strassen zwischen Bahnhofplatz und Adlerplatz wird die Einführung von Begegnungszonen geprüft. Die Umgestaltungsvorhaben der Oberen Bahnhofstrasse und des Bahnhofplatzes werden gemäss dem Projekt „Slow Motion“ weiter verfolgt (vgl. Kap. 3.7, 3.6).
- 8.1.3** Die Strassenräume im Kernbereich werden betrieblich optimiert, um den öffentlichen Verkehr zu bevorzugen sowie die Aufenthaltsqualität und Sicherheit für Radfahrer und Fussgänger zu steigern.
- 8.1.4** Bei öffentlichen Bauten und Anlagen, insbesondere bei den Kindergärten, den Schulhäusern Matt und Tonhalle, dem Spital und der Kantonsschule sind betriebliche oder bauliche Massnahmen zu prüfen, um die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität zu steigern.

## 8.2 Parkierung

### Konzeptbeschreibung

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

### Festlegungen

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

## 8.3 Innerstädtische Strassenbauprojekte

-> *Verbesserte Erschließung Regionalstadt und Entlastung Zentrum siehe strategisches Schlüsselprojekt 3.2*

### Verbindung Fürstenlandstrasse – Gammakreisel

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

# metron

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

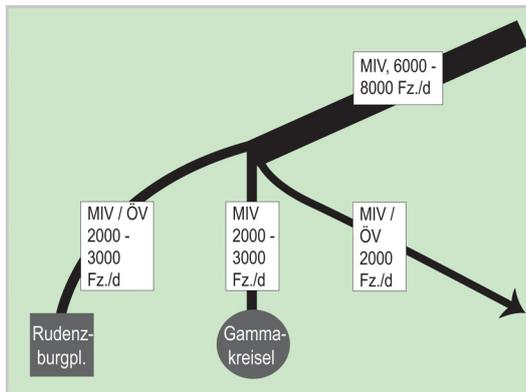


Abbildung 13:  
Angestrebte Verkehrsverteilung bei einer neuen Strassenverbindung Fürstenlandstrasse – St. Gallerstrasse

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

## Festlegungen

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

## 9 Öffentlicher Verkehr

### 9.1 Planung öffentlicher Verkehr

#### Konzeptbeschreibung

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

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

#### Festlegungen

- 9.1.1** Das Angebot des öffentlichen Verkehrs ist laufend zu überprüfen. Eine Taktverdichtung auf einen ¼-Stunden Takt in den Spitzenstunden ist anzustreben.
- 9.1.2** Der öffentliche Verkehr und die künftige Siedlungsentwicklung werden aufeinander abgestimmt. Bei Neueinzonungen und Überbauungen ist eine optimale Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr zu gewährleisten und/oder zu bewerkstelligen (vgl. Kap. 3.8 und 3.6).
- 9.1.3** Die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs ist zu gewährleisten.
- 9.1.4** Der Standard der Bushaltestellen (Kosten, Komfort, Gestaltung) ist festzulegen.

## **10 Fuss- und Radverkehr**

### **10.1 Fuss- und Radwegnetz**

#### **Konzeptbeschreibung**

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

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

#### **Festlegungen**

- 10.1.1** Die Zulassung des Radverkehrs in den Fussgängerzonen Zentrum Obere Bahnhofstrasse/Altstadt (längs und quer) wird geprüft (vgl. Kap. 3.4).
- 10.1.2** Netzergänzungen/-verbesserungen für den Rad- und Fussgängerverkehr werden zur besseren Vernetzung der Quartiere Süd und West im Zusammenhang mit der Zentrumsentwicklung Bahnhof realisiert (vgl. Kap. 3.4 und 3.6).
- 10.1.3** Die Fussgänger- und Radverkehrsachsen im Bereich der Unterführung Südquartier-Ostquartier werden verbessert und ausgebaut (vgl. Kap. 3.4 und 3.6).
- 10.1.4** Die Fuss- und teilweise auch Radwegeverbindungen vom Siedlungsgebiet in die Naherholungsgebiete (vgl. Kap. 3.1) sowie für Verbindungen, welche im Zusammenhang mit der Schaffung von Grüncorridoren stehen (vgl. Kap. 12.2) werden ergänzt und ausgebaut.

### **10.2 Schulwegsicherheit**

#### **Konzeptbeschreibung**

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

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

## ***Festlegungen***

- 10.2.1** Eine Arbeitsgruppe Verkehrssicherheit Schulwege wird gebildet. Die Kinder sind bei Sicherheitsfragen einzubeziehen und im Thema Schulwegsicherheit zu unterrichten. Die Interessenvertretung soll möglichst ausgewogen sein.
- 10.2.2** Die Schulwegsicherheit ist bei allen Schulanlagen zu gewährleisten. Sichere Übergänge sind anzubieten.