



**Stadtrat**

Rathaus, Marktgasse 58, CH-9500 Wil 2  
E-Mail stadtrat@stadtwil.ch  
Telefon 071 913 53 53, Telefax 071 913 53 54

Wil, 14. Dezember 2011

**Interpellation Markus Hilber, FDP**

eingereicht am 3. November 2011 – Wortlaut siehe Beilage

## Grünaustrasse Wil

In seiner Interpellation vom 3. November 2011 verlangt Markus Hilber zusammen mit 18 Mitunterzeichneten Auskunft über das Projekt Grünaustrasse Wil. Der Interpellant ersucht um Beantwortung verschiedener Fragen, indem er den Stadtrat anfragt, ob er folgende Meinungen teile, nämlich dass:

- die prekären Verkehrszustände an der Tonhallestrasse Anlass zu raschem Handeln geben;
- mit dem Neubau der Grünaustrasse sowohl Tonhalle- wie Fürstenlandstrasse durch bauliche Massnahmen stark verkehrsberuhigt und aufgewertet werden können;
- die Resultate der Wirkungsanalyse die dringliche Notwendigkeit der Grünaustrasse ausreichend begründen;
- mit einer Zentrumsentlastung auch die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs wieder gesteigert werden könne.

Zudem möchte der Interpellant vom Stadtrat wissen, was dieser zu unternehmen gedenke, um die Grünaustrasse rasch möglichst zu realisieren und ins nächste kantonale Strassenbauprogramm einzubringen.

### Beantwortung

#### 1. Dringlichkeit des Handlungsbedarfes an der Tonhallestrasse

Es ist seit längerer Zeit eine Tatsache, dass zu den Spitzenverkehrs- oder Haupteinkaufszeiten an den neuralgischen Punkten im Stadtzentrum Stausituationen entstehen und als Folge davon auch der öffentliche Verkehr (öV) Mühe hat, den engen Fahrplan einzuhalten. Zu den bedeutendsten neuralgischen Stellen gehören insbesondere die Rudenzburgkreuzung, der Schwanenkreisel, der Rösslikreisel und der Bereich um den Bahnhofplatz. Insofern kann der Stadtrat der Beurteilung des Interpellanten zustimmen, dass an diesen Stellen, und somit auch an der Tonhallestrasse, Anlass zum Handeln gegeben ist.

Schon in der damaligen Diskussion bei der Volksabstimmung zur Grünaustrasse war unbestritten, dass man das erwähnte Verkehrsproblem in Wil nicht mit einer einzigen, sondern nur mit einem Bündel von Massnahmen wenigstens teilweise entflechten kann. Beim ersten Agglomerationsprogramm Wil (2007) ging man davon aus, die Regionalverbindungsstrasse (RVS) sei zusammen mit dem Autobahnanschluss Wil-West die primäre, erfolgversprechende Massnahme zur Bewältigung des Verkehrsproblems. Dieses Agglomerationsprogramm wurde Ende 2008 vom Bund infolge zu geringer Wirkung abgelehnt.



Seite 2

Das Agglomerationsprogramm Wil zweite Generation (2011), welches Ende 2011 von den Kantonen St. Gallen und Thurgau dem Bund zur Prüfung eingereicht wird, geht von einem veränderten Lösungsansatz aus. Mit der Erkenntnis, dass die Verkehrsproblematik nicht mit einzelnen Massnahmen oder isoliertem Neubau von Strassen, wie der RVS oder Grünaustrasse, gelöst werden kann, wurde als übergeordnetes Ziel der Begriff der Zentrumsentlastung Wil (ZEW) definiert. Diese ist kombiniert mit einer koordinierten Siedlungspolitik (Entwicklungsschwerpunkt Wil-West / Nähe Wohnen-Arbeiten) und flankierenden Massnahmen als Ergänzung zu neuen Strassenbauten.

Zudem gibt das Agglomerationsprogramm einen straffen Zeitplan vor: Die gemäss Umsetzungsplan definierten Massnahmen sind zwischen 2015 und 2018 zu realisieren. Bereits heute zeigt sich, dass dieser Zeitplan ehrgeizig ist, und somit zügiges Handeln, wie dies der Interpellant anregt, angezeigt ist.

Damit ab dem Jahre 2015 die ersten der zahlreichen Massnahmen umgesetzt werden können, müssten bereits ab dem Jahre 2012 die ersten Vereinbarungen zwischen Bund, Kanton und Gemeinden abgeschlossen werden. In diesen sollen kurz zusammengefasst Termine, Verantwortlichkeiten, Kosten und Inhalt für jede einzelne Massnahme geregelt werden. Die Beteiligten haben diese Festlegungen dann in ihren weiteren Planungen zu berücksichtigen.

## 2. Verkehrsberuhigung der Tonhalle- und Fürstenlandstrasse bei einem Bau der Grünaustrasse

Unabhängig von einem Neubau der Grünaustrasse, aber im Zusammenhang mit der Erstellung des Fürstenlandkreisels hat der Stadtrat dem Stadtparlament eine Vorlage zur Verkehrsberuhigung der Fürstenlandstrasse vorgelegt. Das Parlament hat das Projekt mit Änderungen genehmigt. Die Umsetzung ist nun in Etappen bis „nach 2015“ vorgesehen.

Die Tonhallestrasse ist heute eine Kantonsstrasse. Somit liegt die Entscheidungsgewalt bezüglich baulicher Massnahmen oder der erwähnten Verkehrsberuhigung aktuell beim Kanton. Im Richtplan Verkehr der Stadt Wil ist als Massnahme die Aufwertung des Strassenraumes festgelegt. Bei der Grünaustrasse handelte es sich im Jahre 2003 um ein Staatsstrassenprojekt. Im Richtplan der Stadt ist in Kapitel V2 Regionalstadt / Entlastung Zentrum als Massnahme V2.3 die Grünaustrasse als Verbindungsstrasse Fürstenlandstrasse-Gammakreisel folgendermassen definiert: Die Stadt Wil sucht nach Möglichkeiten zur Verkehrsentslastung des Zentrums im Osten der Stadt. Die langfristige Option einer siedlungsverträglichen Strassenverbindung zwischen Fürstenlandstrasse und dem Gammakreisel an der St.Gallerstrasse wird planerisch offen gehalten.

Daraus geht hervor, dass mehrere Fragen miteinander verknüpft und insbesondere mit dem Kanton zu klären sind. Es liegt im Interesse der Stadt Wil, dass die Grünaustrasse wiederum als Staatsstrassenprojekt aufgenommen wird. Das Ergebnis des Agglomerationsprogramms dürfte diese Absicht unterstützen. Parallel dazu wäre mit dem Kanton die Zurückstufung der Tonhallestrasse als Gemeindestrasse zu diskutieren, so dass sie, wie vom Interpellanten gefragt, zurückgebaut und verkehrsberuhigt werden könnte. Der Stadtrat teilt die Auffassung des Interpellanten, dass diese Massnahme notwendig wäre. Sie ist wie erwähnt auch Richtplaninhalt.



### 3. Resultate der Wirkungsanalyse im Rahmen des Agglomerationsprogramms

Dem Kapitel 9.3.1 „Umfahrungen und Kernentlastungszahlen“ des Agglomerationsprogramms Wil (2011) kann Folgendes entnommen werden:

Nr.	ZEW 1.1	ZEW 1.2
Massnahme	Netzergänzung Nord (Wil)	Netzergänzung Grünaustrasse (Wil)
Massnahmenpaket	Zentrumsentlastung Wil	Zentrumsentlastung Wil
Priorität gemäss Agglomeration	A	A
Kosten Investitionen (Mio.)	11.2	5
Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) 2020	2	2
Betroffenheit	3	3
DTV-Reduktion / Kapazität, Erreichbarkeit	2	2
Fussverkehr: Anzahl Schwachstellen	15	7
Veloverkehr: Anzahl Schwachstellen	5	5
Fussverkehr: Gewicht Schwachstellen	2.1	2.3
Veloverkehr: Gewicht Schwachstellen	2.2	2.6
Langsamverkehr: Elimination Schwachstellen	3.0	2.0
Unfallzahlen-Kategorisierung	2.0	2.0
<b>Entlastungswirkung Total (max. 15)</b>	<b>12.0</b>	<b>11.0</b>
Entlastung wichtige öV-Achse (max. 1)	1	---
Direkte Entlastung historischer Kern (max. 1)	---	1
Verkehrstrennung Schiene-Strasse (max. 1)	---	---
Erreichbarkeit ESP (max. 1)	1	---
<b>Summe Nutzen (max. 18)</b>	<b>14.0</b>	<b>12.0</b>
Kostenkategorie	5	7
Nutzen x Kostenkategorie	70.0	84.0
Kosten-Nutzen-Verhältnis	gut/sehr gut	gut/sehr gut

Diese Zahlen sprechen für sich, erreicht doch die Grünaustrasse eine hohe Bewertung bei der Entlastungswirkung und ein Höchstresultat beim Kosten-Nutzenverhältnis.

### 4. Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs (öV) durch die Zentrumsentlastung

Wie erwähnt, ist es ein Hauptziel der Zentrumsentlastung Wil, dass der öV mit geringeren oder keinen Verlustzielen, das Zentrum durchqueren kann. Um dies sicherzustellen, beziehungsweise zu verhindern, dass die geschaffene Mehrkapazität durch eine Verkehrszunahme wieder aufgehoben wird, sind die flankierenden Massnahmen von entscheidender Bedeutung, zumal mit Ihnen die Entlastungswirkung zusätzlich verstärkt werden soll. Sie sind nebst der koordinierten Siedlungsentwicklung die dritte Säule des Massnahmenpakets des Agglomerationsprogramms. Für Wil sind dafür folgende Elemente vorgesehen:

- Mehrere Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) von Hauptverkehrsachsen (z.T. separate Busspuren, Massnahmen zu Gunsten des Langsamverkehrs);
- Verkehrslenkungsmassnahmen an Knoten (Busbevorzugung);



Seite 4

- Parkleitsystem (Entlastung vom Suchverkehr);
- Verkehrs-Dosierungsanlagen (einfahrenden Verkehr zu Spitzenzeiten dosieren);
- diverse Massnahmen und Einzelprojekte zu Gunsten des LV (koordiniert mit Veloinitiative Stadt Wil);
- Aufwertung des Bahnhofplatzes (finanziell grösstes Einzelprojekt auf Stadtgebiet Wil);
- regionale Mobilitätsberatung.

#### 5. Aufnahme der Grünaustrasse ins kantonale Strassenbauprogramm

Mit Schreiben des kantonalen Baudepartements vom 5. Dezember 2011 wurden die Gemeinden des Kantons St. Gallen eingeladen, bis 31. März 2012 ihre Anträge für Kantonsstrassenvorhaben des 16. Strassenbauprogramms (2014 – 2018) einzureichen.

Bei der Besprechung zwischen dem kantonalen Tiefbauamt und dem städtischen Departement Bau, Umwelt und Verkehr vom November 2011 hat sich gezeigt, dass aufgrund des Massnahmenpakets des Agglomerationsprogramms zahlreiche kostenintensive Massnahmen umzusetzen wären. Erwähnt seien insbesondere: BGK St.Gallerstrasse, BGK Toggenburgerstrasse, BGK Konstanzerstrasse, Netzergänzung Nord, Netzergänzung Grünaustrasse.

Im Agglomerationsprogramm Wil (2011) ist die Netzergänzung Grünaustrasse als Massnahme der A-Priorität mit folgenden Eckterminen enthalten: Ausarbeitung Vorprojekt 2015, Baubeginn 2018, Bauvollendung 2020. Somit ist im 16. Strassenbauprogramm zumindest das Erreichen der Baureife (Projekt, Projektgenehmigung und Landerwerb) zu beantragen, allenfalls eine erste Tranche für den Bau der Strasse.

#### **Stadt Wil**

Dr. iur. Bruno Gähwiler  
Stadtpräsident

Christoph Sigrist  
Stadtschreiber