

Gesamtverkehrskonzept (GVK) Wil

Schlussbericht

18. März 2026

Auftraggeber

Stadt Wil SG
Abteilung Stadtplanung

Projektleitung: Patrick Sieber ab 2025

SNZ Ingenieure und Planer AG

Siewerdstrasse 7
8050 Zürich
info@snz.ch
www.snz.ch

Projektleitung: Urs Ambühl
Mitarbeit: Fabian Oberlin
Ruth Krembel
Koreferat: Simon Peier

Weitere Firmen

Synergo GmbH
SKW Planer und Architekten AG
Quadra GmbH

Moderation: Walter Schenkel
Analyse: Olaf Wolter
Analyse: Elodie Rué

Projektdaten

Projektnummer: 5610.0
Projektbezeichnung: GVK Wil SG
Ablagepfad: R32\5610_GVK_Wil_Schlussbericht_20260318.docx

Version	Datum	Verfassende	Änderungen/Bemerkungen
1	23.12.2025	Uam, Fo, Rkr	Entwurf Schlussbericht
1.2	29.12.2025	Uam	Anpassung nach Rückmeldung O. Gröble
1.3	30.01.2026	Uam	Anpassungen nach Besprechung M. Nick, U. Müller
2	18.03.2026	Uam, Fo	Schlussbericht

Inhalt

1	Einführung	5
1.1	Anlass und Projektziele	5
1.2	Rahmenbedingungen	5
1.3	Projektperimeter	6
1.4	Projektorganisation	6
1.5	Projektprozess	7
1.5.1	Einbezug Begleitgruppe	7
1.5.2	Weitere Planungsprozesse	10
1.6	Aufbau GVK	10
1.7	Abstimmung der Konzepte und weitere Planungen	10
1.8	Überführung des GVK in den kommunalen Richtplan Verkehr	11
2	Planungsgrundlagen	12
2.1	Übersicht	12
2.2	Kantonaler Richtplan	12
2.3	Gesamtverkehrsstrategie Kanton St. Gallen	13
2.4	Agglomerationsprogramm Region Wil 2. - 5. Generation	13
2.5	Entwicklungsschwerpunkt WILWEST	15
2.6	Kommunaler Richtplan Stadt Wil (ehemalige politische Gemeinde Wil)	16
2.7	Kommunaler Richtplan ehemalige Gemeinde Bronschhofen	17
2.8	Entwurf Richtplan Siedlung und Grün- /Freiraum	17
2.9	Velostrategie	17
2.10	ÖV-Strategie 2030/2035	18
2.11	Strategie Strasse	19
3	Situationsanalyse	20
3.1	Bevölkerungsentwicklung	20
3.2	Gesamtverkehrliche Entwicklung	21
3.3	Unfallstatistik	22
3.4	Verbindungen in die Nachbargemeinden	24
3.5	Fussverkehr	25
3.6	Veloverkehr	30
3.7	Öffentlicher Verkehr	33
3.8	Motorisierter Individualverkehr / Strassennetz	36
3.9	Ruhender Verkehr	39
4	Trendanalyse	42
4.1	Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung	42
4.2	Innenentwicklungsstrategie	42
4.3	Fussverkehr	43
4.4	Veloverkehr	43
4.5	Öffentlicher Verkehr	44
4.6	Motorisierter Individualverkehr / Strassenraum	45
4.7	Ruhender Verkehr	45
4.8	Digitalisierung	46
4.9	Elektromobilität / Elektrifizierung	46
4.10	Fazit Trendanalyse	47
5	Entwicklungsgrundsätze und Umsetzungsziele	48
5.1	Fördern der aktiven Mobilität	48
5.2	Hochwertige Strassenraumgestaltung	48

5.3	Zuverlässiges Verkehrsnetz	49
5.4	Hohe Durchlässigkeit der Verkehrsnetze	49
5.5	Zukunftsorientierte Mobilität	49
6	Zielbilder und Handlungsbedarf	50
6.1	Strassennetz / MIV	50
6.1.1	Zielbild	50
6.1.2	Handlungsbedarf	51
6.1.3	Anpassungen Strategie Strasse	52
6.2	Öffentlicher Verkehr	53
6.2.1	Zielbild	53
6.2.2	Handlungsbedarf	53
6.2.3	Anpassungen Strategie ÖV	54
6.3	Veloverkehr	54
6.3.1	Zielbild	54
6.3.2	Handlungsbedarf	55
6.3.3	Anpassungen Strategie Velo	56
6.4	Fussverkehr	57
6.5	Weiterer Handlungsbedarf	58
7	Vertiefung Verkehrssystem Zentrum	59
7.1	Masterplanung Zentrum	59
7.2	Bestehendes Verkehrssystem	59
7.3	Massnahmen zur künftigen Verkehrsabwicklung	61
7.3.1	Minderung Anzahl Parkfelder bei Neubauten	62
7.3.2	Erschliessungskonzepte Areale	62
7.3.3	Aufwertung Strassenraum	63
7.3.4	Bahnhofplatz mit Allee (Obere Bahnhofstrasse)	63
7.3.5	Infrastruktur Fuss- und Veloverkehr	64
7.3.6	Anpassungen Verkehrsführung	65
7.3.7	Netzergänzungen	67
8	Schlüsselmassnahmen	69
9	Abstimmung Siedlung und Verkehr	71
	Tabellenverzeichnis	72
	Abbildungsverzeichnis	72
	Anhang	74
	Anhang A Analysekarten	75
	Anhang B Zielbilder	76
	Anhang C Ergebnisberichte Begleitgruppe	77
	Anhang D Beispiel Erschliessungskonzept	78

1 Einführung

1.1 Anlass und Projektziele



Abbildung 1: Aufbau Ortsplanungsrevision

Die Stadt Wil steht vor der Herausforderung, bis 2027 eine neue kommunale Richt- und Nutzungsplanung gemäss dem neuen Planungs- und Baugesetz des Kantons St. Gallen zu erstellen. Die bestehenden Richt- und Zonenpläne sind überholt und müssen an die aktuellen Entwicklungen in Siedlung, Verkehr, Landschaft und Infrastruktur angepasst werden. Die Ortsplanung umfasst die Erarbeitung des kommunalen Richtplanes, der Bau- und Zonenordnung und des Baureglements. Grundlage für den Prozess bildet das Stadt-/Innenentwicklungskonzept (STEK), welches darauf abzielt, die Stadt Wil zukunftsorientiert und bedürfnisgerecht weiterzuentwickeln. Bestandteil davon ist das Gesamtverkehrskonzept (GVK), welches sich mit der nachhaltigen Verkehrsentwicklung befasst und die verkehrlichen Leitplanken für die Ortsplanungsrevision sowie den künftigen kommunalen Richtplan Verkehr bildet. Das GVK basiert in den Grundzügen auf den in den letzten Jahren erarbeiteten Teilstrategien für den Ve-

loverkehr, den öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie den motorisierten Individualverkehr (MIV) der Stadt Wil.

Entsprechende Infrastrukturmassnahmen flossen in die Agglomerationsprogramme der Region Wil ein. Im GVK werden nun Handlungsfelder im Bereich Verkehr inhaltlich zusammengeführt. Dabei werden mit dem GVK die folgenden Ziele verfolgt

- Verkehrspolitische, verkehrsplanerische sowie betriebliche Grundsätze sind definiert und Handlungsanweisungen formuliert.
- Die Handlungsfelder für den Gesamtverkehr sind bestimmt.
- Die Ortsplanungsrevision verfügt über aktuelle und abgestimmte materielle Grundlagen aus den Betrachtungen zum Gesamtverkehr und den einzelnen verkehrlichen Teilstrategien.
- Für die angestrebte Innenentwicklung sind Massnahmen zur Verkehrsvermeidung und -verlagerung formuliert.

1.2 Rahmenbedingungen

Das GVK stützt sich auf den kantonalen Richtplan und die kantonale Gesamtverkehrsstrategie. Es hat weiter die gültigen kommunalen Richtpläne Wil (2010) und Bronschhofen-Rossrüti (2011) als auch städtische und kantonale Leitbilder, Konzepte und Strategien zu berücksichtigen. Das GVK führt die bestehenden Strategien und Richtpläne zusammen und stellt deren Zusammenhänge dar. Dabei ersetzt das GVK die bestehenden Teilstrategien nicht, sondern ordnet sie in einen gesamtstädtischen und gesamtverkehrlichen Kontext ein und schafft damit eine konsistente Grundlage für die weitere Richt- und Nutzungsplanung.

Der unterschiedliche Aktualitätsgrad der kommunalen Teilstrategien wird im GVK bewusst transparent gemacht, um die Herleitung der Zielbilder, Massnahmen und der Inhalte des künftigen Richtplans Verkehr nachvollziehbar zu halten. Auf dieser Grundlage werden bestehende Inhalte, sofern erforderlich, fachlich überprüft, weiterentwickelt oder neu gewichtet, ohne die bisherigen Strategien grundsätzlich in Frage zu stellen.

Das parallel erarbeitete STEK sowie das Grün- und Freiraumkonzept wurden inhaltlich mit dem GVK koordiniert. Der im Herbst 2025 der Mitwirkung unterbreitete kommunale Richtplan Siedlung und Grün-/Freiraum ist auf das GVK abgestimmt bzw. liefert für das GVK Rahmenbedingungen für die gesamtverkehrliche Entwicklung. Damit wird sichergestellt, dass die im GVK formulierten Ziele und Massnahmen richtplankonform sind und die Koordinationspflichten gegenüber Kanton und Region erfüllt werden.

Im GVK ist zudem das Projekt "MONAMO" mit den vier Handlungsfelder "Shared Mobility", "E-Mobilität", "Aktive Mobilität" und "City Logistik" zu berücksichtigen. Die vier Handlungsfelder werden im weiteren Planungsbericht als Orientierungsrahmen verwendet. Wo dazu noch Grundlagen oder Zuständigkeiten fehlen, ist dies transparent auszuweisen.

Dadurch entsteht eine konsistente, gegenüber dem Kanton nachvollziehbar begründbare Grundlage (Richtplan - Verkehr – Leitbild/Ziele) und die Kohärenz mit dem STEK sowie der Ortsplanungsrevision wird sichergestellt.

1.3 Projektperimeter

Beim GVK handelt es sich um ein Projekt der Stadt Wil. Der Projektperimeter umfasst das ganze Stadtgebiet. Die Schnittstellen zu den Nachbargemeinden sind zu betrachten und die verkehrlichen Projekte respektive Wirkungen von WILWEST zu berücksichtigen. Damit wird der Projektperimeter als gesamtstädtisches System verstanden und umfasst neben dem innerstädtischen Netz auch die funktionalen Verflechtungen über die Gemeindegrenzen hinweg (insb. Pendler- und Durchgangsbeziehungen sowie Verknüpfungen zum regionalen ÖV).

Bei Massnahmen mit netz- oder verkehrsverlagernder Wirkung sind die Erwartungen und Betroffenheiten externer Gemeinden sowie kantonaler Stellen frühzeitig zu antizipieren und im Rahmen der weiteren Planung sachgerecht zu koordinieren (z.B. betreffend Durchgangsverkehr, Netzergänzungen und Knotenbelastungen).

Für die Umsetzung ist zudem klar zwischen kommunalen Zuständigkeiten (innerstädtische Strassenräume, Parkierung, Fuss- und Veloinfrastruktur, Gestaltung) und kantonalen bzw. regionalen Zuständigkeiten (übergeordnete Strassen, ÖV-Angebot, Agglomerationsprogramm) zu unterscheiden.

Mit WILWEST planen die Kantone Thurgau und St. Gallen am Stadtrand von Wil einen wirtschaftlichen Entwicklungsstandort. Im Gebiet zwischen Gloten (Gemeinde Sirnach) und der westlichen Ortseinfahrt von Wil (Gemeinde Münchwilen) soll ein Flächenangebot für lokale Gewerbe- und Produktionsbetriebe sowie für die Neuansiedlung nationaler und internationaler Betriebe mit hoher Arbeitsplatzdichte entstehen (vgl. Kap. 2.5.)

1.4 Projektorganisation

Das GVK wurde bei der Stadt von Seiten Abteilung Stadtplanung geleitet. Die Erarbeitung wurde von einem Fachausschuss und Projektausschuss begleitet. Wichtige Meilensteine wurden dem Stadtrat vorgelegt. Der Einbezug der Öffentlichkeit erfolgte mittels einer Begleitgruppe mit eingeladenen Vertreterinnen und Vertretern diverser Interessensgemeinschaften. Das folgende Organigramm zeigt die verschiedenen Gremien. Die Projektorganisation stellte sicher, dass die Erarbeitung des GVK interdisziplinär abgestützt, koordiniert und in die laufenden Planungsprozesse (insb. Ortsplanungsrevision und künftiger Richtplan Verkehr) integriert erfolgte.

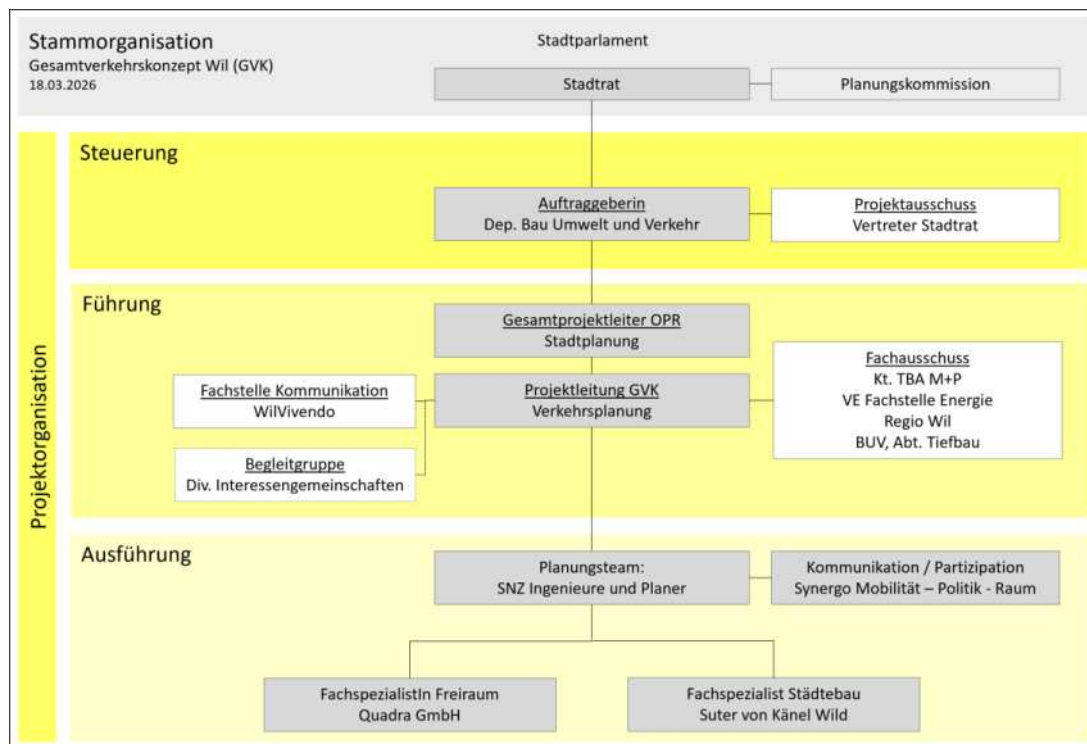


Abbildung 2: Organigramm

1.5 Projektprozess

Der Erarbeitungsprozess des GVK startete im Mai 2023. In der ersten Projektphase wurde der Schwerpunkt auf die Analyse sowie Definition der Entwicklungsgrundsätze gelegt. In der zweiten Phase wurden in Abstimmung mit dem STEK die Zielbilder definiert sowie die Vertiefungsarbeiten vorgenommen. Während des Erarbeitungsprozesses fanden fünf Sitzungen mit dem Fachausschuss statt. Mit ihm wurden die Zwischenergebnisse fachlich diskutiert. Mit der Begleitgruppe fanden drei Sitzungen statt. Jeweils vor den Begleitgruppensitzungen fand zum Stand der Arbeiten eine Aussprache im Stadtrat statt.

1.5.1 Einbezug Begleitgruppe

Von den Begleitgruppensitzungen gibt es ausführliche Ergebnisberichte. Diese sind dem GVK angehängt (siehe Anhang C). Nachfolgend werden die Stimmungsbilder der wichtigsten Themen wiedergegeben und der Umgang damit kurz dargestellt.

Begleitgruppe 1 (März 2024): Analyse und Entwicklungsgrundsätze mittels Dialogs in Gruppen

Entwicklungsgrundsätze: In den verschiedenen Gruppen wurden die vorgeschlagenen Entwicklungsgrundsätze unterschiedlich bewertet. Mehrheitlich wurden die Entwicklungsgrundsätze positiv aufgenommen. Jedoch wurden in der Umsetzung Zielkonflikte und Problematiken identifiziert, welche detailliert zu betrachten sind. Es gab auch kritische Stimmen betreffend Aufnahme des Mehrverkehrs durch ÖV, Fuss- und Veloverkehr. Einige der Teilnehmenden bezweifelten, dass der Mehrverkehr durch andere Verkehrsmittel abgedeckt werden kann, für andere Teilnehmende könnten die Zielsetzungen zur Verkehrsverlagerung jedoch ambitionierter sein.

Die Verkehrssicherheit und der Umgang mit dem Durchgangsverkehr sowie dem städtischen Verkehr müssen stärker hervorgehoben werden. Auch die Entflechtung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden wurde mehrfach betont.

Aufgrund der Rückmeldungen wurden die Entwicklungsgrundsätze weiterentwickelt. Die Rückmeldungen wurden im laufenden Prozess in die verschiedenen Themen eingearbeitet.

Analyse Fussverkehr: Den Erkenntnissen und Herausforderungen aus der Analysephase grundsätzlich zugestimmt. Es wurde die Bedeutung sicherer Schulwege hervorgehoben. Diese müssen entlang von Haupt- bzw. Kantonsstrassen verbessert werden. Die Priorität liegt auf der Stadt als Lebensraum, der attraktiver gestaltet werden soll, auch unter Berücksichtigung von Massnahmen zur Hitzeminderung. Die Entflechtung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden wird befürwortet. Es wird darauf hingewiesen, dass eine besonders kreative Gestaltung des öffentlichen Raumes Herausforderungen vor allem auch für mobilitätseingeschränkte Personen mit sich bringt.

Im Rahmen des GVK können betreffend des Fussverkehrs nicht alle genannten Themen bearbeitet werden. Jedoch wurde die Analyse präzisiert und insbesondere das Thema Strassenraum im Rahmen des STEK bearbeitet.

Analyse Veloverkehr: Grundsätzlich wurden die Erkenntnisse und Herausforderungen aus der Analysephase positiv aufgenommen. Es wurde auf die Diskrepanz zwischen der vorhandenen Infrastruktur und den Bedürfnissen des Veloverkehrs hingewiesen, insbesondere in Tempo-30-Zonen, wo bauliche Massnahmen hinderlich sein können. Es wird für visionäre Ansätze und die Bereitschaft zur Anpassung der Infrastruktur plädiert, um den Anforderungen des Veloverkehrs gerecht zu werden, selbst wenn dies bedeutet, von bestehenden Infrastrukturen, die nicht funktionieren, abzuweichen.

Die Analyse wurde präzisiert. Im Zielbild für den Veloverkehr wurden die Diskrepanzen aufgenommen und bearbeitet.

Analyse MIV: Die Erkenntnisse und Herausforderungen aus der Analysephase werden mehrheitlich gestützt. Die oberirdischen Parkplätze prägen das städtische Erscheinungsbild und werden als störend empfunden. Lösungsansätze zur Reduzierung sollen geprüft werden. Ebenfalls werden Probleme im Zusammenhang mit Fremdparkierung und Suchverkehr rund um das Spital angesprochen. Weitere zentrale Themen sind die Gestaltung der Tempo-30-Zonen und deren Einfluss auf das Fahrverhalten von Velofahrenden, sowie die Kapazitätsprobleme beim Schwanenkreisel und damit verbundene Auswirkungen auf den ÖV.

Die Analyse wurde präzisiert. Aufgrund der Flugebene des GVK wurde auf beispielsweise auf einzelne Infrastrukturmassnahmen, in Tempo-30-Zonen nicht eingegangen. Hingegen wurde das Kapazitätsproblem im Zentrum vertieft untersucht.

Analyse ÖV: Den Erkenntnissen und Herausforderungen aus der Analysephase wurde zugestimmt, jedoch wurde Kritik am bestehenden Buskonzept geäussert. Eine eingehende Überprüfung des Konzepts wurde gefordert, insbesondere hinsichtlich der Bedürfnisse der unterschiedlichen Nutzungsgruppen. Es wird betont, dass das Buskonzept nicht nur für Pendelnde, sondern für alle relevanten Zielgruppen geeignet sein soll. Zudem wird auf die Qualität der Bushaltestellen und deren anzustrebende Aufwertung hingewiesen.

Eine Strategie für die Weiterentwicklung für das Busnetz besteht und dient als Basis für das Zielbild. Aufgrund der unsicheren Entwicklung des Bahnfahrplans macht zum Zeitpunkt der Erarbeitung des GVK eine Vertiefung keinen Sinn und soll anschliessend erfolgen. Ein Qualitätsstandard für die Bushaltestellen soll im Rahmen des Richtplans Verkehr definiert werden.

Begleitgruppe 2 (Februar 2025): Workshop zum Handlungsbedarf und den Zielbildern

Handlungsbedarf: Generell wurde der formulierte Handlungsbedarf von den Gruppen positiv aufgenommen. Es wurden einzelne Ergänzungen und Anpassungen in der Formulierung vorgeschlagen.

Der Handlungsbedarf wurde aufgrund der Rückmeldungen präzisiert. Insbesondere das Thema Wirtschaftsverkehr fand noch Aufnahme. Die Präzisierungshinweise zum Fuss- und Veloverkehr wurden primär in den Zielbildern verarbeitet.

Zielbild Velo: Die Hierarchiestufen im Velonetz und deren Qualitäten wurden diskutiert. Die Querungen im Velonetz sollten eine höhere Priorität erhalten, da sie als zentral für die Attraktivität und Funktionalität der Velorouten empfunden werden. Auftretende Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr müssen thematisiert werden. Die Signaletik wird als fehlender Handlungsbedarf identifiziert. Besonders betont wird, dass Querungen im Stadtzentrum sorgfältig zu betrachten sind, auch unter Berücksichtigung der dritten Dimension. Zudem gibt es konkrete Anmerkungen zu alternativen Routenführungen.

Die Routen und Hierarchiestufen wurden im weiteren Prozess überarbeitet. Da das GVK nicht auf Massnabenebene geht, wurde insbesondere das Thema Querungen nicht weiterbearbeitet. Im Richtplan Verkehr werden gegebenenfalls die Querungsthematiken aufgenommen.

Zielbild Strasse: Das aktuelle Parkplatzangebot wird als ausreichend empfunden. Verkehrsberuhigte Quartierstrassen stossen auf breite Zustimmung. Beim Umgang mit dem Durchgangsverkehr und dem Begriff «verkehrsorientiert» gibt es unterschiedliche Meinungen. Pförtneranlagen werden kritisiert, da sie den Stau lediglich verlagern. Themen wie das Verkehrsmanagement, der Ausweichverkehr und das Parkleitsystem werden diskutiert. Die Bewältigung des MIV-Durchgangsverkehrs und des Güterverkehrs sowie die Umsetzung von Netzergänzungen beschäftigen. Allgemein wird beim Zielbild Strasse eine regionale Betrachtung als notwendig erachtet. Bei Begegnungszonen und Tempo-30-Regelungen sollte auch die Geschwindigkeit der Velofahrenden begrenzt werden. Angesichts des dichter werdenden Siedlungsraums wird die Notwendigkeit von Kompromissen zwischen den Ansprüchen der verschiedenen Verkehrsträger betont.

Aufgrund der Diskussion und der Abstimmung mit dem STEK werden die Hierarchie der Strassen angepasst. Das Verkehrsmanagement wird im Zielbild belassen, damit eine Verstärkung des Verkehrs im Zentrum erreicht werden kann.

Zielbild ÖV: Das Angebot mit Grundtakt und Linienführungen im öffentlichen Verkehr stiess auf Konsens. Die Stabilität des Fahrplans und die Gewährleistung von Anschlüssen zwischen Bus und Bahn werden jedoch kritisch bewertet, insbesondere zu den Stosszeiten. Aufgrund der knappen räumlichen Verhältnisse wird die Realisierbarkeit von Busspuren in Wil hinterfragt. Für Haltestellen werden einzelne Verbesserungsvorschläge eingebracht, darunter Überdachungen, bessere Beleuchtung und erhöhte Sicherheit. Auch die Preisthematik im öffentlichen Verkehr ist Gegenstand der Diskussion.

Die Inputs zu einzelnen Massnahmen werden aufgenommen und gegebenenfalls im Richtplan Verkehr bearbeitet. Die Preisthematik wurde im Rahmen des GVK nicht weiter vertieft, da die Tarifhoheit grundsätzlich beim Tarifverbund liegt.

Begleitgruppe 3 (November 2025): Workshop zum Verkehrssystem Zentrum

Das Verkehrssystem Zentrum wurde kontrovers betrachtet, insbesondere hinsichtlich möglicher Nachteile für den MIV. Der kleine Einbahnring erhielt eine grosse Zustimmung, allerdings mit Anpassungen: Zwischen Jupiter- und Ilgenkreisel müsste der Verkehr im Gegenverkehr möglich bleiben. Aus Kapazitätsgründen könnte es vorteilhaft sein, zwei Spuren in dieselbe Richtung zu führen, anstatt den Busverkehr gegenläufig einzurichten. Es wurde eine neue Variante für die Winkelriedstrasse, bei der die Durchfahrt für alle Verkehrsteilnehmenden gegeben ist, diskutiert. Auch die Unterführung Schwanen wurde positiv bewertet. Weiter wurde die Kanalisierung des Verkehrs auf den Kantonsstrassen, als sinnvoll und mit Potenzial zur Weiterentwicklung erachtet.

Inputs zu einzelnen Massnahmen werden aufgenommen und in der weiteren Bearbeitung des Verkehrssystems Zentrum aufgenommen. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen werden dann in den Richtplan Verkehr aufgenommen und liegen im GVK noch nicht vor.

1.5.2 Weitere Planungsprozesse

Die Projektleitung des GVK nahm an den parallel laufenden Planungsprozessen teil (Masterplanung Zentrum, Zweckmässigkeitsbeurteilung Netzergänzung Ost) und brachte sich zudem aktiv in die Strategiekonferenzen zum STEK ein. Aufgrund der Fragestellung während des STEK-Prozesses wurden verschiedene Vertiefungsprojekte erarbeitet. So wurden ein Verkehrsmonitoringkonzept, Erschliessungskonzepte für die Arealentwicklungen, ein erläuternder Bericht zu den Parkplatzabminderungsfaktoren sowie Grundsätze für das Verkehrssystem im Zentrum erarbeitet. Weiter wurden die Eingaben zum Richtplänenwurf Siedlung und Grün-/Freiraum aus verkehrlicher Sicht bearbeitet.

1.6 Aufbau GVK

Die nachfolgenden Kapitel 2 bis 4 legen die fachlichen und analytischen Grundlagen des Gesamtverkehrskonzepts dar (Planungsrahmen, Bestandsanalyse und Entwicklungstrends). Darauf aufbauend formulieren die Kapitel 5 und 6 die strategischen Entwicklungsgrundsätze, Zielbilder und den daraus abgeleiteten Handlungsbedarf. In den Kapiteln 7 und 8 werden diese Leitlinien räumlich und inhaltlich konkretisiert sowie in Form von Massnahmenpaketen und Schlüsselmassnahmen für die weitere Richt- und Projektplanung operationalisiert.

1.7 Abstimmung der Konzepte und weitere Planungen

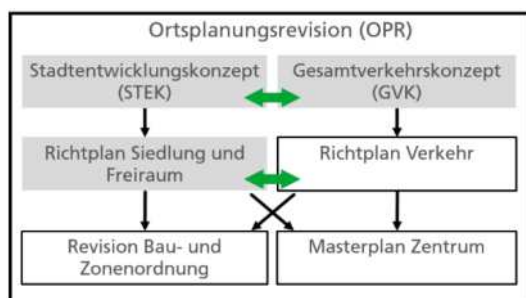


Abbildung 4: Inhalte OPR

Parallel zur Erarbeitung des GVK wurde das STEK erstellt. Während dieser Phase wurden beide Konzepte eng aufeinander abgestimmt. Die Zielbilder der beiden Konzepte bilden die Grundlage für die entsprechenden Richtpläne sowie die Revision der Bau- und Zonenordnung. Zudem werden für das Zentrumsgebiet die Rahmenbedingungen für die Innenentwicklung durch den Masterplan Zentrum festgelegt, der anschliessend mit einem Sondernutzungsplan umgesetzt wird.

Die enge Abstimmung der Konzepte führte dazu, dass während des Erarbeitungsprozesses des GVK diverse verkehrliche Projekte initiiert und entwickelt wurden. Für diese Projekte wurden bereits die Entwicklungsgrundsätze sowie die Umsetzungsziele des vorliegenden GVK angewendet.

- Konzept und Vorschlag Anpassung zur **Minderung der Abstellplätze** bei Neubauten.
- Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) zur **Netzergänzung Ost (NEO)**.
- **Verkehrsmonitoringkonzept** und erste Verkehrserhebungen im Herbst 2025 zur Schaffung von belastbaren Datengrundlagen.
- Erarbeitung Simulation für das **Verkehrssystem im Zentrum** in Abstimmung mit der Masterplanung Zentrum.
- Gesamtverkehrliche **Erschliessungskonzepte** für die Arealentwicklungen.

Im Rahmen der Mitwirkung zum Richtplänenwurf Siedlung und Grün-/Freiraum gingen auch diverse Stellungnahmen zu verkehrlichen Themen ein. Diese betreffen primär die Themen abweichende Höchstgeschwindigkeiten (Tempo 30), Strassenraumgestaltung sowie Fuss- und Veloverbindungen. Entsprechende Festlegungen sollen im Richtplan Verkehr definiert werden.

Die Strategie Strasse der Stadt Wil sieht die **Netzergänzung Nord** sowie die **Netzergänzung Ost** vor. Für das GVK wird davon ausgegangen, dass diese Netzergänzungen realisiert werden. Eine Inbetriebnahme wird jedoch frühestens in 10 Jahren erfolgen.

1.8 Überführung des GVK in den kommunalen Richtplan Verkehr

a) Zweck und Funktion

Das GVK bildet die fachlich-strategische Grundlage für die Erarbeitung des kommunalen Richtplans Verkehr. Während das GVK die verkehrlichen Entwicklungsgrundsätze, Zielbilder, Handlungsbedarfe und Schlüsselmassnahmen systematisch herleitet, übernimmt der Richtplan Verkehr die Aufgabe, diese Inhalte in behördenverbindliche Festlegungen zu überführen.

b) Inhaltliche Übernahme und Differenzierung

Die Überführung des GVK in den Richtplan Verkehr erfolgt differenziert nach Inhaltstypen:

Entwicklungsgrundsätze (Kapitel 5 GVK) werden im Richtplan Verkehr weitgehend 1:1 als Leitbild und Zielsystem übernommen.

Zielbilder (Kapitel 6 GVK) werden im Richtplan Verkehr räumlich konkretisiert und thematisch präzisiert, ohne ihren strategischen Charakter zu verlieren.

Handlungsbedarf und Schlüsselmassnahmen (Kapitel 6 und 8 GVK) dienen als Massnahmenpool; im Richtplan Verkehr werden daraus priorisierte Richtplanfestlegungen, Prüfaufträge oder Koordinationshinweise abgeleitet.

c) Umgang mit Verbindlichkeit und Priorisierung

Das GVK selbst trifft keine behördenverbindlichen Festlegungen. Die notwendige Priorisierung, zeitliche Staffelung sowie die Festlegung von Zuständigkeiten erfolgen erst im Rahmen des Richtplans Verkehr. Dadurch bleibt das GVK strategisch offen, während der Richtplan Verkehr als Steuerungsinstrument die rechtliche und planerische Verbindlichkeit herstellt.

d) Koordination mit weiteren Planungsinstrumenten

Der Richtplan Verkehr stellt sicher, dass die aus dem GVK abgeleiteten Inhalte mit der Ortsplanungsrevision, der Masterplanung Zentrum, den Agglomerationsprogrammen sowie kantonalen Vorgaben kohärent abgestimmt werden. Insbesondere dient er als zentrales Koordinationsinstrument zwischen kommunalen, regionalen und kantonalen Zuständigkeiten.

e) Politische und fachliche Rolle

Die Überführung des GVK in den Richtplan Verkehr erfolgt in einem eigenständigen politischen Verfahren. Das GVK dient dabei als fachliche Begründungs- und Argumentationsbasis, ohne politische Vorentscheide vorwegzunehmen. Der Richtplan Verkehr ermöglicht es, die im GVK aufgezeigten Entwicklungsrichtungen transparent zu diskutieren, abzuwägen und schrittweise verbindlich festzulegen.

f) Ergebnis

Mit der Überführung der Inhalte des GVK in den Richtplan Verkehr wird eine konsistente, nachvollziehbare und rechtlich abgestützte Weiterentwicklung des Verkehrssystems der Stadt Wil sichergestellt. Das GVK fungiert dabei als strategisches Fundament, der Richtplan Verkehr als verbindliches Steuerungs- und Koordinationsinstrument.

2 Planungsgrundlagen

2.1 Übersicht

Das GVK basiert auf diversen Planungsgrundlagen, welche in der Tabelle 1 aufgeführt sind. Die Übersicht dient als Referenzrahmen für die nachfolgende Analyse und stellt sicher, dass die Zielbilder und Massnahmen des GVK konsistent aus den bestehenden Strategien und Plänen abgeleitet werden.

Für die Qualitätssicherung ist in der weiteren Bearbeitung sicherzustellen, dass zentrale Aussagen, Zielsetzungen und Massnahmen des GVK bei Bedarf explizit auf die jeweils einschlägigen Grundlagen zurückgeführt werden können (Nachvollziehbarkeit der Herleitung).

Gleichzeitig fungiert diese Zusammenstellung als „Quellenliste“ für die weitere Richt- und Projektplanung (insb. Richtplan Verkehr, Sondernutzungspläne und Betriebs- und Gestaltungskonzepte BGK), damit spätere Vertiefungen auf einem abgestimmten und nachvollziehbaren Fundament erfolgen.

Die für das GVK wichtigsten Planungsgrundlagen werden nachfolgend beschrieben und anschliessend nicht mehr spezifisch zitiert.

Kanton	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Richtplan (2025) ▪ Strategie zur Anpassung an den Klimawandel (2021) ▪ Energiekonzept 2021-2030, Factsheet Verkehr (2021) ▪ Modellauswertung Kanton St.Gallen, Verkehrsmodell Wil (2021) ▪ Gesamtverkehrsstrategie (2017) ▪ Potenzialstudie Park&Ride (2016)
Agglomeration Wil	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Agglomerationsprogramme Generationen 1 bis 5 ▪ Regionale ÖV-Entwicklung Regio Wil (2022, Entwurf) ▪ Regionales Konzept Kombinierte Mobilität (2023, Entwurf) ▪ WILWEST (2022)
Stadt Wil	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entwurf Richtplan Siedlung und Grün-/Freiraum (2025) ▪ Stadtentwicklungskonzept/Innenentwicklungskonzept STEK (2025) ▪ Kommunales Klimaprogramm Wil (2021) ▪ MONAMO Wil (2019) ▪ Buskonzept Wil 2021 (2018) ▪ ÖV-Strategie 2030/2035 (2017) ▪ Kommunales Energiekonzept (2017) ▪ Velostrategie (2016) ▪ Strategie Strasse (2016) ▪ Richtplan Bronschhofen (2011) ▪ Richtplan Stadt Wil (2010)

Tabelle 1: Wichtigste Planungsgrundlagen

2.2 Kantonaler Richtplan

Die Mobilität im Kanton St. Gallen richtet sich nach der nachhaltigen Entwicklung auf die Bedürfnisse der Umwelt (ökologische Verantwortung), der Wirtschaft (wirtschaftliche Kapazität) und

der Gesellschaft (Solidarität).

Gemäss kantonalem Richtplan richtet der Kanton das Verkehrsangebot auf eine konzentrierte Siedlungsentwicklung aus. Der Kanton plant seine Strassen nach den folgenden Grundsätzen:

- Verkehr ist nicht Selbstzweck, sondern untrennbar mit der Siedlungsentwicklung und dem wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Umfeld verbunden.
- Raumkonzepte, eine verkehrsträger- sowie verkehrsmittelübergreifende Planung sind Voraussetzung zur Bewältigung der verkehrlichen Herausforderungen.
- Eine grenzüberschreitende Betrachtung in funktionalen Räumen ist erforderlich.
- Ziel ist es, den zusätzlichen Verkehr möglichst über den ÖV sowie den FVV aufzufangen.

Die zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen werden effizient genutzt. Für das GVK sind diese Vorgaben massgeblich, weil sie den kommunalen Handlungsspielraum in zentralen Punkten (übergeordnete Strassen, ÖV-Angebot, Mitfinanzierungen) strukturieren und die Koordinationsanforderungen gegenüber Kanton und Region prägen.

2.3 Gesamtverkehrsstrategie Kanton St. Gallen

Die Gesamtverkehrsstrategie leitet ihre Ziele aus der Kantonsverfassung ab. Bereits da ergeben sich Zielkonflikte, welche mit den folgenden Oberzielen vermieden werden sollen:

- Erreichbar: Sicherstellung der inner- und ausserkantonalen Erreichbarkeit
- Ökologisch: Reduktion des Energie- und Ressourcenverbrauchs sowie der Belastung von Bevölkerung und Umwelt
- Solidarisch und sicher: Berücksichtigung der Sicherheit und der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden
- Finanzierbar und wirtschaftlich: Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des staatlichen Mitteleinsatzes und Sicherstellung der Finanzierbarkeit des Verkehrs

Weiter setzt die Gesamtverkehrsstrategie regionale Ziele. In der Region Wil sind folgende strategische Stossrichtungen relevant:

- Stärkung und Sicherstellung von Wil als zentralem ÖV-Umsteigepunkt für die Region, Optimierung der Feinverteilung im ÖV
- Koppelung der Realisierung von WILWEST an eine sehr gute Erschliessung mit allen Verkehrsträgern.
- Vorantreiben der Zentrumsentlastung Wil
- ÖV-Priorisierung und Eigentrassierung ÖV auf den Ost-West-Hauptachsen
- Verkehrliche Entlastung des Stadtzentrums Wil und Erhöhung der ÖV-Zuverlässigkeit im städtischen Gebiet und bei den Anschlüssen am Bahnhof Wil.

2.4 Agglomerationsprogramm Region Wil 2. - 5. Generation

Die Agglomerationsprogramme der 2. und 3. Generation (AP2 und AP3) der Regio Wil mit den Zentren Wil und Uzwil setzten die Schwerpunkte auf die Zentrumsentlastung Wil und den Entwicklungsschwerpunkt (ESP) WILWEST. Die A-Massnahmen des AP2 und AP3 befinden sich im Umsetzungsprozess.

Das Agglomerationsprogramm der 4. Generation (AP4) setzt vier Entwicklungsaspekte in den Vordergrund: Attraktive Regionalzentren Wil und Uzwil, der Wirtschaft Entwicklungsmöglichkeiten sichern, wahren einer hohen Wohn- und Lebensqualität und intakte Landschaften und gut erreichbare Naherholungsräume sichern. Die Kernelemente dabei sind der Entwicklungsschwerpunkt WILWEST und die Zentrumsentwicklung Wil.

Laut dem Prüfbericht des Bundes (2023) entfaltet das AP4 generell eine leicht positive Wirkung

auf das Gesamtverkehrssystem. Das MIV-Reduktionsziel (von 70 % in 2015 zu 55 % 2040) soll mit Pull-Massnahmen zur Verbesserung des ÖV- und Fuss- und Veloverkehr-Angebots erreicht werden. Lenkungsstarke, verbindliche Push-Massnahmen sind jedoch keine enthalten. Es wird vom Bund bezweifelt, dass allein mit Pull-Massnahmen ein substanzieller Modalshift erreicht werden kann.

Eine weitere Stärke ist gemäss dem Prüfbericht die klare Teilstrategie zum Strassennetz und zur Verkehrslenkung. Mit der Netzergänzung Nord werden in Wil und Bronschhofen zudem Potenziale geschaffen, um auf dem überlasteten Netz den Verkehr verträglich abzuwickeln, den ÖV zu priorisieren und den Fuss- und Veloverkehr (FVV) sicherer zu gestalten. Bemängelt wird in diesem Zusammenhang hingegen, dass bei verschiedenen Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK) auf den entlasteten Achsen noch nicht klar ist, wie der Verkehr konkret beruhigt und der Komfort und die Sicherheit für den FVV erhöht werden sollen.

Das System des ÖV wird laut dem Prüfbericht mit dem weiteren Ausbau des Bahnhofs Wil leicht verbessert. Die Funktion des Bahnhofs Wil als multimodale Drehscheibe wird mit der Verschiebung der FWB-Haltestelle gestärkt. Wirkungsstarke Angebotsmassnahmen sind für den ÖV allerdings nicht vorgesehen. Im AP4 fehlen dem Bund insbesondere eine stete Verbesserung des lokalen ÖV bis zur Inbetriebnahme der Taktverdichtung auf der Strecke Wil – St. Gallen und somit eine merkliche Optimierung des Feinverteilernetzes.

Mit dem Massnahmenpaket der Stadtquerung Mitte und mit der neuen Unterführung Hubstrasse können Netzlücken geschlossen und das FVV-Netz deutlich aufgewertet werden. Schwächen sieht der Bund hingegen darin, dass in den diversen BGK keine Standards für den FVV definiert werden. Die Veloinfrastruktur wird zudem nicht substanziell ausgebaut und die Planung der Velovorrangrouten ist noch nicht weit fortgeschritten. Insgesamt wird nur eine punktuelle Erhöhung der Attraktivität des Velonetzes erreicht.

Das Agglomerationsprogramm der 5. Generation baut auf dem Zukunftsbild der 4. Generation auf und verfolgt das Ziel, die Region Wil als attraktiven Lebens- und Arbeitsraum weiterzuentwickeln. Im Fokus stehen die Stärkung der Zentren Wil und Uzwil, die funktionale Vernetzung der Zentrumsregionen, die wirtschaftliche Entwicklung von WILWEST sowie der Schutz und die erlebbare Gestaltung der Landschaft. Jede Generation setzt einen spezifischen Schwerpunkt – in der 5. Generation liegt dieser auf der Konkretisierung der Innenentwicklung, der Weiterentwicklung der Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Wil und des Zentrums Uzwil. Aufbauend auf den konzeptionellen Grundlagen der 4. Generation wurden nicht nur bestehende Projekte weiterentwickelt, sondern auch neue Themen integriert, darunter die Velovorrangroute, die Elektrifizierung von Buslinien und Massnahmen zur kombinierten Mobilität.

Im Rahmen des AP5 wurden auch die Umsetzung der Massnahmen überprüft. Die verschiedenen Betriebs- und Gestaltungskonzepte zur Zentrumsentlastung/-entwicklung von Wil wurden neu aufeinander abgestimmt. Aufgrund deren Abhängigkeiten und den Ressourcen ergaben sich einzelne Anpassungen in der Umsetzungsplanung und deren Priorisierung. So musste vom BGK St. Gallerstrasse bereits mit dem AP4 Abstand genommen werden. Im AP5 werden die BGK Hubstrasse (mit Prio A), das BGK Bronschhoferstrasse und das BGK Tonhallenstrasse (beide mit Prio C) aufgenommen.

	abgeschlossen	im Soll	integriert	Verzögerungen	Abstandnahme	
Stand	ARE-Code	AP	AP-Nr.	Bezeichnung	Priorität	
	3425.2.013	2G	ZEW 1.9	BGK Toggenburgerstrasse	A	
	3425.2.015	2G	ZEW 1.11	BGK Konstanzerstrasse	A	
	3425.2.096	2G	ZEW 1.3	Verkehrsmanagement Wil - Etappe 1	A	
	3425.3.035	3G	ZEW 1.7	BGK Zürcherstrasse Ost (Abschnitt Unterführung Weinfelderlinie bis Schwanenkreisel)	A	
	3425.3.051	3G	ZEW 1.3A	Flankierende Massnahmen und Ergänzung Verkehrsmanagement Wil Schwerpunkt ESP Wil West - Stadtzentrum West - Bronschhofen - Teil A	A	
	3425.4.013	4G	ZEW 1.16	Glärnischstrasse, Umgestaltung inkl Bushaltestellen	A	
	3425.4.015	4G	ZEW 2.1	Umsetzung Altstadtleitbild, Umgestaltung Grabenstrasse	AvE	

Abbildung 5: Massnahmen Zentrumsentwicklung Wil AP 5 (Quelle AP 5 Bericht, 02/2025)

2.5 Entwicklungsschwerpunkt WILWEST

Mit Wil West soll in direkter Nähe zur Stadt Wil ein nachhaltig geplantes Wirtschaftsgebiet entstehen. Im Pionierprojekt stehen umweltfreundliche Mobilität und regionale Zusammenarbeit im Fokus. Es wird von rund 1'400 zusätzlichen Beschäftigten in WILWEST ausgegangen, von denen etwa 35% auf den Produktionssektor und 65% auf den Dienstleistungssektor entfallen. Die Realisierung ist ab 2028 geplant. Die genaue Etappierung kann dem Masterplan entnommen werden.

Bedeutung für die Stadt Wil

Der Entwicklungsschwerpunkt WILWEST liegt nicht im Gemeindegebiet der Stadt Wil, hat jedoch aufgrund der angrenzenden Lage massgebliche Auswirkungen auf die Stadt. Die Stadt muss hierfür WILWEST hinsichtlich Mobilität, Wohnraumbedarf und Infrastruktur in ihrer Planung berücksichtigen. Der Richtplan reagiert auf die Planung von WILWEST, funktioniert jedoch auch unabhängig von dieser Entstehung. Im Gesamtvorhaben der Standortentwicklung WILWEST sind unter anderem folgende Infrastrukturprojekte mit direkter Auswirkung auf Wil enthalten:

- **Strassennetz:** Der neue Autobahnanschluss WILWEST an die Autobahn Zürich-St. Gallen sorgt für die verkehrliche Entlastung der Stadt und Region Wil (Minderung der Lärmemissionen und Chance zur Aufwertung des Strassenraums). Die Netzergänzung Nord kann zudem das Zentrum der Stadt Wil entlasten und den Durchgangsverkehr auf die übergeordneten Achsen bis zum Autobahnanschluss verlagern.
- **Nachhaltige Erreichbarkeit:** Eine Verlegung und eine neue Haltestelle der Frauenfeld-Wil-Bahn ermöglicht u.a. einen Viertelstundentakt zwischen Frauenfeld und Wil. Eine neue Haltestelle an der Bahnlinie Wil-Weinfelden bis etwa 2045 verbessert die Erreichbarkeit in Richtung Norden und ermöglicht eine Taktverdichtung zwischen Wil und WILWEST. Mittel- bis langfristig wird mit einer neuen Bushaltestelle das Angebot der Linie 734 (Wil-Sirnach-Fischingen) ausgebaut. Zudem wird das Fuss- und Velonetz ausgebaut.
- **Grün- und Erholungsräume:** Auch die Bevölkerung von Wil profitiert von den im Rahmen von WILWEST geplanten hochwertigen Grün- und Erholungsräumen.
- **Konzentration der industriellen und gewerblichen Flächen:** Durch die konzentrierte Entwicklung in WILWEST bleibt Raum für eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung der Wohngebiete in Wil.

Detaillierte Massnahmen können dem Agglomerationsprogramm Wil der 5. Generation entnommen werden.

Auswirkungen auf den Verkehr im Raum Wil

Der Autobahnanschluss WILWEST soll als wichtiges Bindeglied der Wiler Stadtumfahrung die Netzergänzung Nord und die Dreibrunnenallee an die Autobahn A1 anschliessen. Mit diesem

zweiten Autobahnanschluss soll die Stadt Wil vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Zudem erhält das neue Wirtschaftsgebiet WILWEST mit dem Autobahnanschluss WILWEST einen direkten Anschluss an das Nationalstrassennetz.



Abbildung 6: Infrastrukturvorhaben WILWEST (Quelle: wilwest.ch)

2.6 Kommunalen Richtplan Stadt Wil (ehemalige politische Gemeinde Wil)

Der kommunale Richtplan der Stadt Wil trat im Jahr 2010 in Kraft und beinhaltet noch die ehemaligen Gemeindegrenzen ohne die Gemeinde Bronschhofen. Im Grundsatz wird dabei eine angebotsorientierte Verkehrsplanung angestrebt.

Die Umsetzung der beschlossenen Richtpläne von 2010 ist noch nicht weit fortgeschritten. Die Projektierungsgrundlagen der Massnahmen sind zwar mehrheitlich erarbeitet oder noch in Bearbeitung, davon umgesetzt ist hingegen wenig.

Die meisten verkehrlichen Infrastrukturmassnahmen sind vom neuen Entwicklungsschwerpunkt WILWEST inkl. neuem Autobahnanschluss abhängig. Beim Projekt Netzerweiterung Ost findet eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB NEO) statt. Dabei werden verschiedene Linienführungen geprüft. Das Resultat der ZMB wird in den Verkehrsrichtplan einfließen.

Die im Richtplan vorgesehenen Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) und Aufwertungen weiterer Strassen sind grösstenteils projektiert. Die Umsetzungen sind jedoch noch ausstehend. Die Tempo-30-Zonen sind in den Quartieren flächendeckend (ehemalige Gemeindegrenze) eingeführt. Die Behebung von Schwachstellen und Netzlücken des FVV wurden knapp zur Hälfte umgesetzt, wobei die grösseren Infrastrukturmassnahmen (Querung Autobahn Bergholz, Velounterführung Bahnhof) noch nicht umgesetzt sind.

Das Angebot und die Erschliessung der Quartiere des ÖV wurde mit dem Buskonzept 2021 optimiert. Einzig die Umgestaltung des Busbahnhofs am Bahnhof Wil ist noch offen.

Das Parkierungsreglement (öffentliche Parkplätze Zentrum) ist umgesetzt (in Kraft seit 2016).

2.7 Kommunalen Richtplan ehemalige Gemeinde Bronschhofen

Der Richtplan der ehemaligen Gemeinde Bronschhofen behält bis zum Ersatz weiterhin seine Gültigkeit. Die Linienführung für die Netzergänzung Nord ist festgesetzt, die Umsetzung jedoch an die Realisierung WILWEST gebunden. Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden bei Einmündungen sind noch nicht umgesetzt.

Fuss- und Velowege sind gemäss dem Richtplan soweit möglich einzurichten oder zu ergänzen. Bei den Entwicklungsgebieten ist eine engmaschige und direkt Verbindung vorgesehen. Einige Fussgängerquerungen sind auf Grund der Sicherheit bei der Neugestaltung der Einmündungen noch zu errichten.

Der öffentliche Verkehr ist zufriedenstellend und soll gemäss dem Richtplan erhalten werden.

2.8 Entwurf Richtplan Siedlung und Grün- /Freiraum

Der kommunale Richtplan dient als strategisches Instrument zur räumlichen Entwicklung der Stadt Wil. Er ist in die Sachbereiche Siedlung und Grün-/Freiraum gegliedert und verortet die inhaltlichen Festlegungen räumlich im Gemeindegebiet. Während die Richtplantexte sowie der Plan behördenverbindlich wirken, hat der Planungsbericht inkl. STEK nur eine erläuternde Funktion.

Als Planungsinstrument stellt der Richtplan sicher, dass die erarbeiteten strategischen Stossrichtungen und Zielsetzungen eingehalten werden. Er fördert die Innenentwicklung zur effizienten Nutzung des Siedlungsraums und strebt unter anderem durch die Aufwertung und Ergänzung von Frei- und Grünräumen eine Erhöhung der Lebensqualität an. Das STEK dient dabei als wichtige Grundlage für den Richtplan.

Die Anforderungen an den öffentlichen Strassenraum aus dem STEK und dem Richtplan werden entsprechend im GVK aufgenommen und abgestimmt. Nachgelagert zum Prozess des Richtplans für Siedlung und Grün-/Freiraum wird im Jahr 2026 auf Grundlage des GVK der Richtplan Verkehr erarbeitet.

2.9 Velostrategie

Die Velostrategie (2016) setzt sich zum Ziel, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr von 7% auf 11% zu steigern. Dabei wird der Schwerpunkt auf die Infrastruktur und deren Wirkung gelegt. Das Velonetz soll zielgruppenorientiert mit folgenden Verbindungstypen ausgestattet werden:

- Hauptverbindung Fokus Sicher
- Hauptverbindung Fokus Direkt
- Lokalverbindung
- Freizeitverbindung

Der vorhandene Velonetzplan und die Massnahmen sind in der Strategie enthalten. Die bauliche Umsetzung ist jedoch im Verzug. Auf die Thematik (schnelle) E-Bikes wird in der Strategie nicht eingegangen. Zudem trat im Jahr 2023 das Veloweggesetz des Bundes in Kraft. Dabei handelt es sich um eine Grundsatzgesetzgebung, die gesamtschweizerische Minimalstandards definiert. Im Sinn von übergeordneten Planungsgrundsätzen enthält das Veloweggesetz zudem Qualitätsziele für Velowege. Diese sollen

- zusammenhängend und durchgehend sein,
- eine angemessene Dichte und direkte Streckenführung aufweisen,
- sicher sein und wo möglich und angebracht getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt werden,

- einen homogenen Ausbaustandard aufweisen und
- attraktiv sein

Das Gesetz unterscheidet zwischen Velowegnetzen für den Alltag und die Freizeit. Die neuen Rahmenbedingungen gilt es auch in der Velowegnetzplanung der Stadt Wil zu beachten.

2.10 ÖV-Strategie 2030/2035

Die ÖV-Strategie aus dem Jahr 2017 setzt sich zum Ziel, das zukünftige Verkehrswachstum über den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr abzufangen. Kernelemente der Strategie sind die Trennung der Linienführung von Regionallinien und Quartierlinien. Beide sollen im 15-Minutentakt angeboten werden. Um die Kapazitäten zu gewährleisten sind zudem für die Regionalverbindungen auf den Hauptachsen grössere Fahrzeuge zu verwenden. Zur Erhöhung der Fahrplanstabilität werden die bestehenden Ringlinien zu Durchmesserlinien angepasst (inkl. Regionallinien). Zudem sind Busspuren sowie Buspriorisierungen an den Lichtsignalanlagen (LSA) vorgesehen.

Die neuen Linienführungen der Quartierbuslinien zu Durchmesserlinien wurden bereits umgesetzt. Die Anpassungen der Linienführung auf den Hauptachsen Glärnischstrasse/Toggenburgerstrasse sind umgesetzt (10/20-Minutentakt). Die Durchbindung und Umlegung (auf St. Gallerstrasse) der Linie 726 sowie die Einführung eines Viertelstundentakts sind hingegen noch nicht realisiert.

Die Umsetzung von kleineren Busbevorzugungsmassnahmen wurden teilweise umgesetzt. Grössere geplante Busspuren (physisch/elektronisch) sind noch nicht umgesetzt.

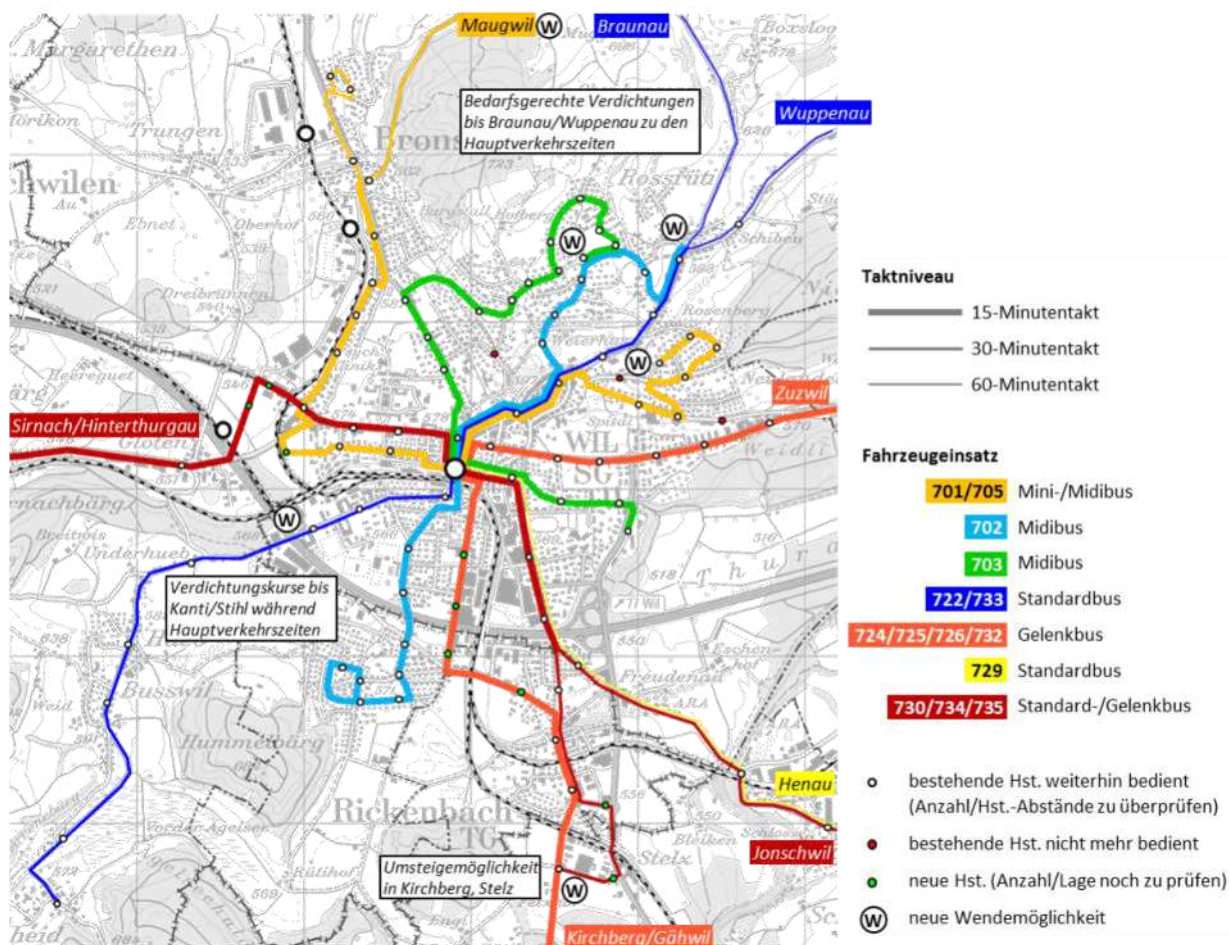


Abbildung 7: Zielangebot gemäss ÖV-Strategie 2030/2035

2.11 Strategie Strasse

Die Strategie Strasse (2016) setzt sich hauptsächlich zum Ziel, die Reduktion der MIV-Dominanz auf ein mit den angrenzenden Nutzungen und den anderen Verkehrsmitteln verträgliches Mass (Verkehrsmenge und -fluss) zu reduzieren. Weiter sollen die Hauptachsen als Lebens- und Arbeitsräume der ansässigen Bevölkerung und des Gewerbes aufgewertet sowie Raum für den ÖV (Verbesserung der Fahrplanstabilität) und den Langsamverkehr geschaffen werden.

Für die Entwicklung des Strassennetzes wurden verschiedene Szenarien erarbeitet. Die Bestvariante sieht folgende Hauptmassnahmen zur Umsetzung vor:

- Netzausbauten: Netzergänzung Nord, Anschluss WILWEST, Netzergänzung Ost
- Klare Hierarchie Strassenstufen
- Siedlungsverträgliche Strassenräume
- Plafonierung MIV und Priorisierung ÖV
- Optimierung ÖV
- Massnahmen FVV
- Mobilitätsmanagement

Aufgrund der bausteinartigen Massnahmen kann die Strategie in Etappen umgesetzt werden. Bereits vor den Netzausbauten sind erste Schritte der Kanalisierung und Plafonierung des MIV auf den Kantonsstrassen und einzelnen Gemeindestrassen sinnvoll. Dazu gehören die siedlungsverträgliche Umgestaltung der Strassen, die Pfortnerung des MIV ausserhalb des Zentrums (inkl. Priorisierung ÖV) sowie die Schaffung von möglichst durchgangsverkehrsfreien Zonen. Davon ist noch nichts umgesetzt.

Unabhängig von den Netzausbauten sind Verbesserungen für den ÖV und den FVV umzusetzen. Das Parkplatzangebot und -nachfrage soll besser in Einklang gebracht werden. Eine Weiterentwicklung der Bewirtschaftung (Tarifstruktur, Perimeter) ist bei Bedarf anzustreben. Ein Mobilitätsmanagement soll für Unternehmen und die Bevölkerung aufgebaut werden. Erste Optimierungen im ÖV sind bereits umgesetzt (siehe Kapitel 2.10)



Abbildung 8: Strategieszenario 3 gemäss Strategie Strasse: Kanalisierung/Plafonierung MIV

3 Situationsanalyse

Nachfolgend werden die wichtigsten Kennwerte für die verkehrliche Entwicklung in der Stadt Wil dargestellt. Wo vorhanden wurden die Daten per Stichtag 31. Dezember 2024 ausgewertet.

3.1 Bevölkerungsentwicklung

Von den drei Ortsteilen der heutigen Stadt Wil wuchs der Ortsteil Wil absolut am stärksten. Relativ betrachtet hat der Ortsteil Bronschhofen die grösste Entwicklung hinter sich und die Bevölkerung in den letzten 40 Jahre mehr als verdoppelt. Die Bevölkerung nimmt seit Jahren stetig zu.

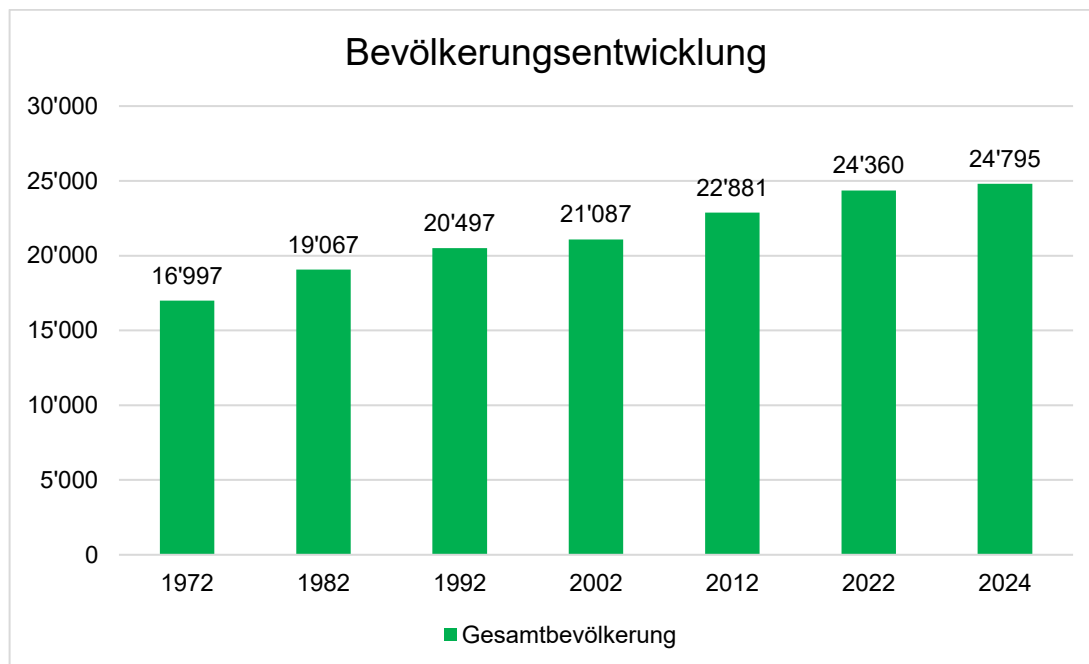


Abbildung 9: Bevölkerungsentwicklung Wil (Quelle: Bevölkerungsstatistik der Stadt Wil)

3.2 Gesamtverkehrliche Entwicklung

Pendlerstatistik

Die Auswertung der Pendlerstatistik¹ zeigt, dass die Anzahl der Zupendelnden grösser ist als die der Wegpendelnden. Dies unterstreicht die Bedeutung von Wil als regionales Zentrum. Im Vergleich mit den Binnenpendelnden pendeln von Wil aber deutlich mehr Personen weg. Am meisten in Richtung St. Gallen und in den Bezirk Münchwilen.

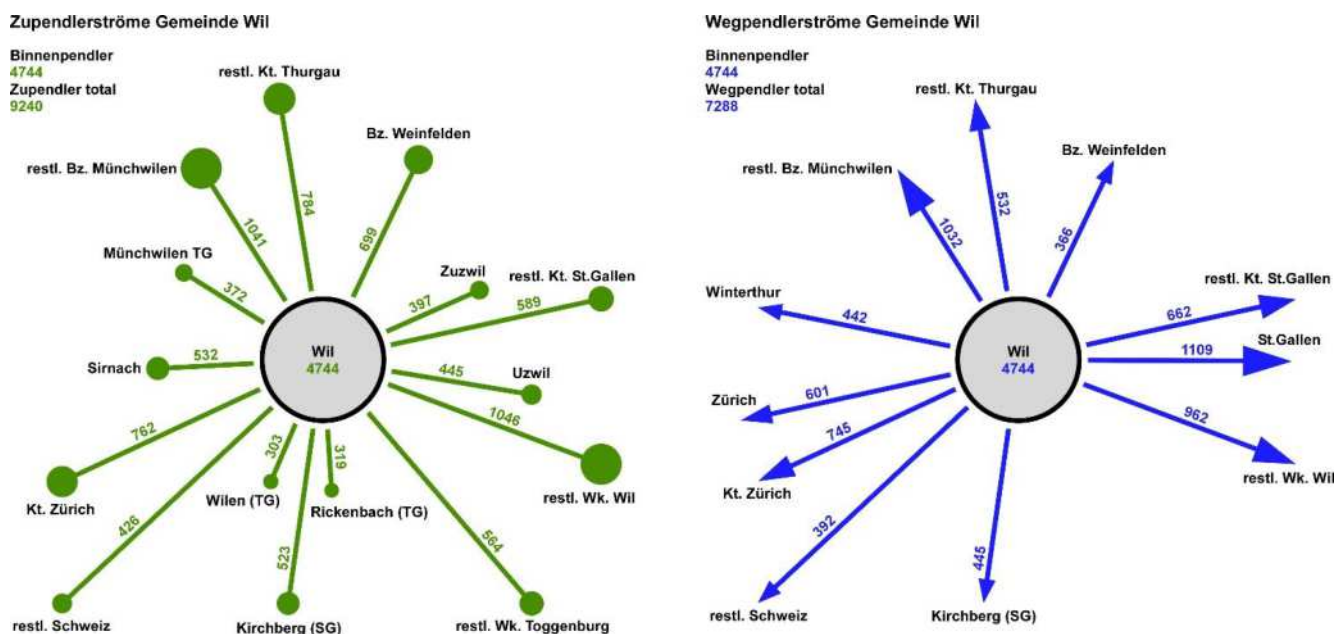


Abbildung 10: Pendlerstatistik der Gemeinde Wil. Dargestellt jeweils mehr als 300 Pendelnde pro Achse (Quelle: Pendlerstatistik, Bundesamt für Statistik, 2018)

Modalsplit

Die Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 zeigt für die Stadt Wil eine eher MIV-dominierte Mobilität auf. Im Vergleich zu den Werten der gesamten Schweiz fällt auf, dass sich die Modalsplit-Anteile in der Stadt Wil in etwa im Schnitt der Gesamtschweiz bewegen. Das bedeutet, dass Wil trotz seiner Zentrumsfunktion kein spezifisch städtisches Verkehrsverhalten aufweist²³. Der Mikrozensus aus dem Jahr 2021 zeigt aufgrund der Covid-Pandemie ein verzerrtes Bild, weshalb auf eine Auswertung verzichtet wird. Jedoch ist im Agglomerationsprogramm der Modalsplit gemäss den MOCA Indikatoren des Bundes angegeben. Der MIV Anteil lag für Wil im Jahr 2021 bei 72.5%⁴.

¹ Pendlerstatistik, Bundesamt für Statistik, 2018 (Mikrozensus 2021 ist aufgrund der Corona-Pandemie mit Unsicherheiten behaftet).

²

³ Kurzbericht Mobilitätsverhalten der Wiler Bevölkerung, Stadt Wil, 2017

⁴ Angaben gemäss AP 5 Region Wil.

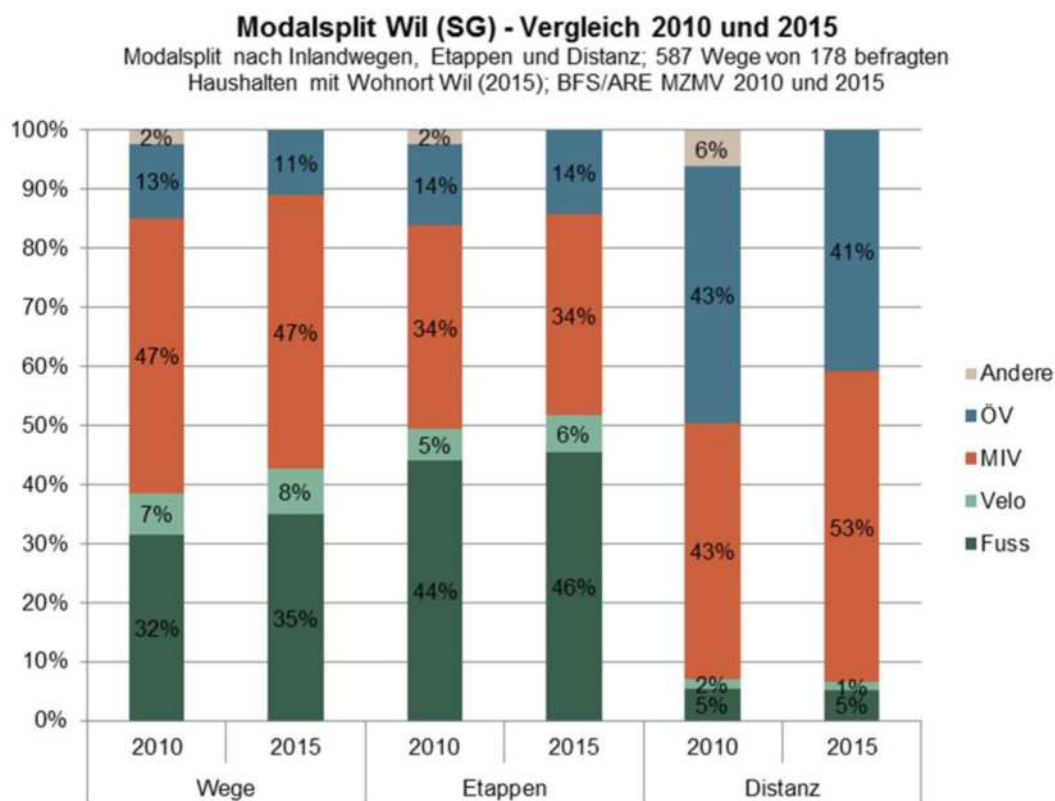


Abbildung 11: Modalsplit der Stadt Wil nach Wegen, Etappen und nach Distanz (Vergleich MZMV 2010 und 2015)
 (Quelle: Kurzbericht Mobilitätsverhalten der Wiler Bevölkerung 2017)

3.3 Unfallstatistik

In der Stadt Wil ereignen sich jährlich um die 40 Verkehrsunfälle mit Personenschaden. Im Coronajahr 2020 waren die Unfälle mit Fahrradbeteiligung auffallend hoch, verglichen mit den Jahren von 2018 und 2024. Der Grossteil der Verkehrsunfälle ereignet sich auf der Autobahn oder auf den Hauptverkehrsachsen. Beim Schwanenkreisel befindet sich ein Unfalhhäufungspunkt mit elf Unfällen im beobachteten Zeitraum.⁵

⁵ Strassenverkehrsunfälle mit Personenschaden, Bundesamt für Strassen ASTRA, 2024

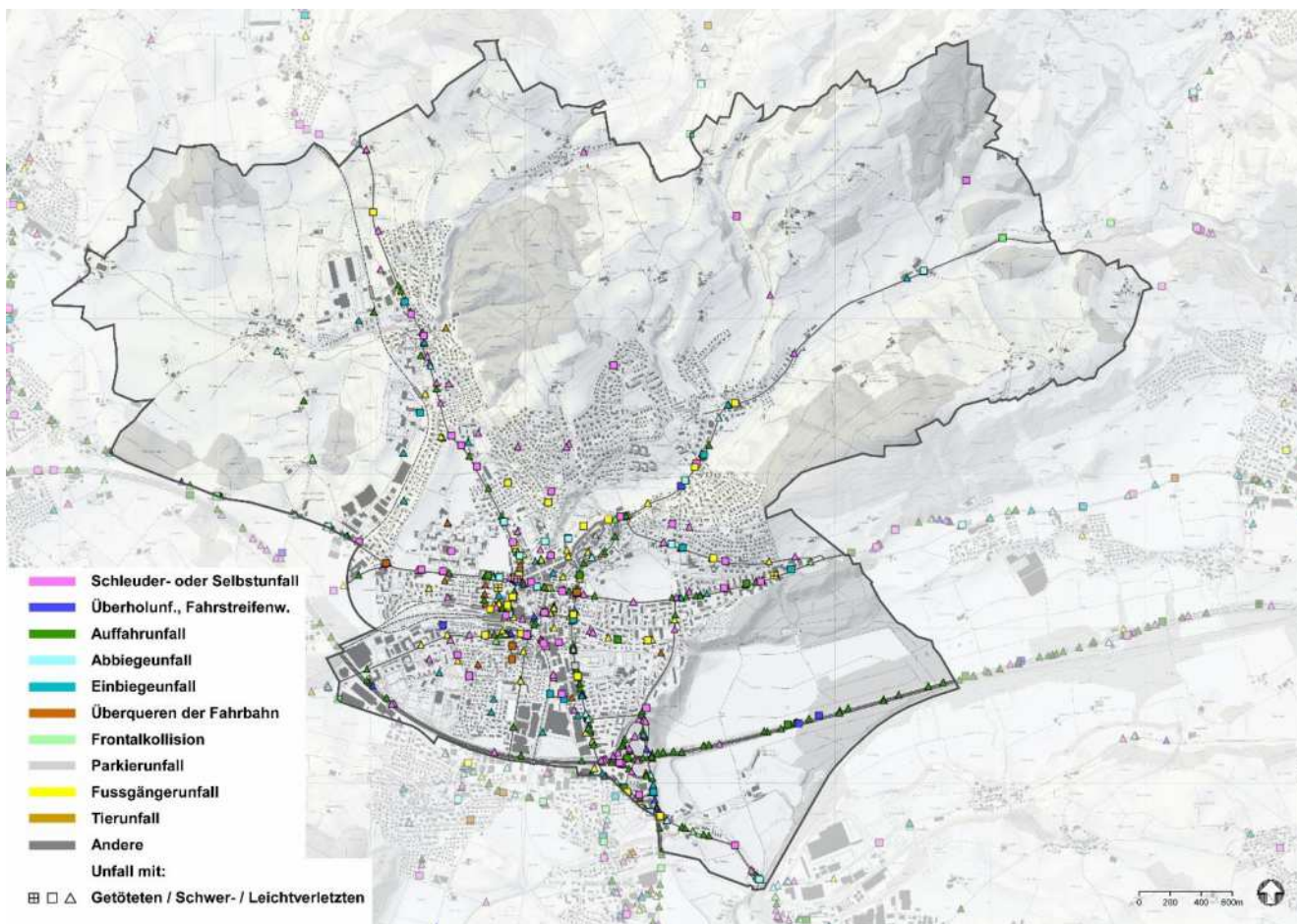


Abbildung 12: Verkehrsunfälle mit Personenschaden von 2011-2024 (Quelle: map.geo.admin.ch, Layer: Unfälle mit Personenschaden)



Abbildung 13: Verkehrsunfälle mit Personenschaden mit/ohne Fahrrad-/Fussgängerbeteiligung von 2018-2024 (Quelle: map.geo.admin.ch, Layer: Unfälle mit Personenschaden)

Gemäss der Analyse von Unfallschwerpunkte und -häufungsstellen des Kantons ergaben sich in Wil auf Gemeindestrassen zwei Unfalldhäufungsstellen⁶.

Bei der Unfalldhäufungsstelle Untere Bahnhofstrasse (siehe Abbildung 14 links) ereignen sich Fussgänger- und Auffahrunfälle am häufigsten. Grund dafür ist die Knotengestaltung, unübersichtliche Situation mit unklaren Vortrittsregelungen und mangelnde Signalisation und Sichtweiten. Die Situation auf engem Raum mit den unterschiedlichen Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmenden ist sehr komplex.

Beim Unfalldhäufungspunkt Churfürstenstrasse (siehe Abbildung 14 rechts) ereignen sich hauptsächlich um Velounfälle. Die Hauptgründe liegen bei ungenügender Markierung und Sichtbarkeit des Velowegs/-streifens, schlecht unterhaltene Veloverkehrsanlage und nicht benützten Industriegleisen (wurden zwischenzeitlich entfernt).

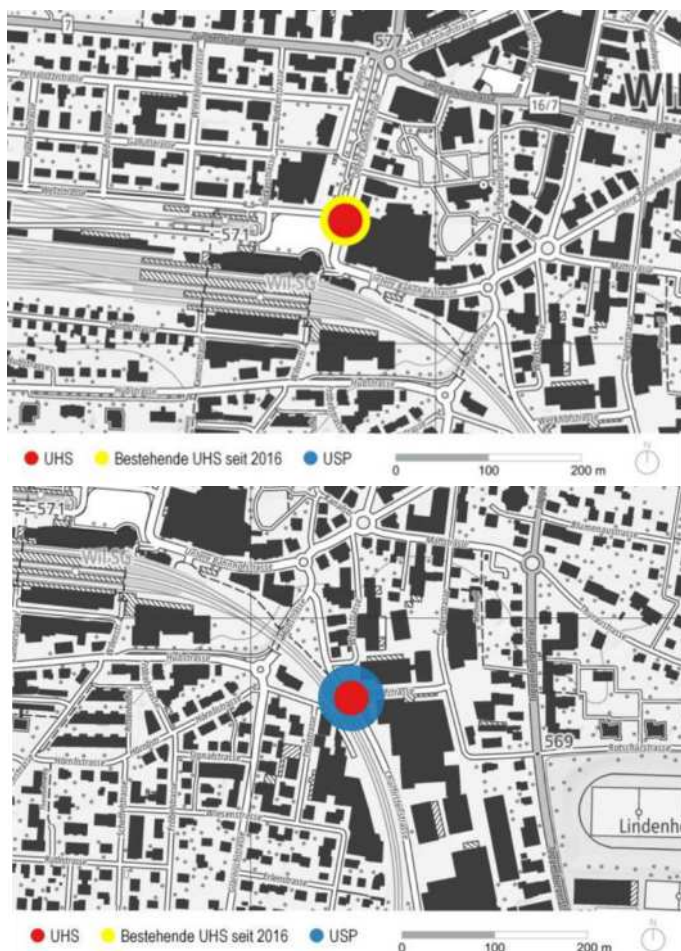


Abbildung 14: Unfalldhäufungsstellen in Wil, oben UHS Untere Bahnhofstrasse, unten USP Churfürstenstrasse (Quelle: Unfalldhäufungsstellen Agglomeration Wil, LAJO AG, 2024)

3.4 Verbindungen in die Nachbargemeinden

Die Stadt Wil ist auf Grund der geografischen Lage und ihrer Infrastruktur ein regionales Zentrum. Der Autobahnanschluss für die Region und die Zugverbindungen in fünf Richtungen verstärken die Zentrumswirkung.

Im Strassennetz ergeben sich hauptsächlich fünf Achsen, welche alle ins Zentrum bzw. zum

⁶ Massnahmenplanung Unfalldhäufungsstellen Agglomeration Wil, LAJO AG, 2024

Autobahnanschluss führen. Diese Verbindungen nach Münchwilen, Bettwiesen, Wuppenau, Zuzwil und dem Toggenburg sind dementsprechend verkehrlich auf den motorisierten Individualverkehr ausgelegt und entsprechend mit Verkehr belastet. Insbesondere der Verkehr aus Richtung Norden führt in Wil netzbedingt zu ortsfremdem Durchgangsverkehr. Ein Grossteil der Verkehrsbelastung dürfte aber Ziel- und Quellverkehr der Nachbarregionen mit der Stadt Wil sein (siehe Kap. 3.2).

Zusätzlich dazu liegen die beiden Gemeinden Wilen bei Wil und Rickenbach bei Wil siedlungsgrenzend südlich der Stadt Wil, was entsprechende verkehrliche Beziehungen mit sich bringt. Sie sind durch die Autobahn als Zäsur getrennt und die Verbindung ist nur über die drei Hauptverbindungen (Wilenstrasse, Glärnischstrasse, Toggenburgerstrasse) möglich.

3.5 Fussverkehr

Netz

In der Stadt Wil besteht grundsätzlich ein weitgehend engmaschiges Fusswegnetz mit einer guten Durchwegung. Insbesondere durch die Autobahn und Bahntrassen bestehen jedoch auch einige trennende Elemente.

Generell ist die Netzstruktur in den Ebenen rasterartig aufgebaut und in den Geländelagen entlang der Höhenlinien verlaufend. In Richtung der Altstadt von Wil und den Zentrum Bronschhofen und Rossrüti ist eine radiale Struktur erkennbar. In den Hanglagen bestehen zudem zwischen den Ebenen verschiedene Querverbindungen. Die Wohnquartiere sind mit Ausnahme der Gebiete von Bronschhofen und Rossrüti flächendeckend mit Tempo 30 verkehrsberuhigt. Ein Teil der Oberen Bahnhofstrasse ("Einkaufsmeile") und der westliche Teil der Altstadt (Marktgasse / Kirchgasse) sind als Fussgängerzonen eingerichtet. Im östlichen Teil der Altstadt (Marktplatz / Hofplatz) und rund um den Stadtweier besteht eine Begegnungszone. Vom Bahnhof Wil über die obere Bahnhofstrasse bis hin in den östlichen Bereich der Altstadt spannt sich eine wichtige Fussverkehrsachse, an welcher sich verschiedene Einkaufsnutzungen und Gastrobetriebe befinden. Die meisten Quartierstrassen mit gewissem Sammel- und Erschliessungscharakter weisen zudem mindestens eine einseitige Gehweginfrastruktur auf. Zwischen der Stadt Wil und den Ortsteilen Bronschhofen respektive Rossrüti bestehen auch abseits der Hauptverkehrsstrasse lineare Verbindungen. Die wichtigen öffentlichen Einrichtungen für den täglichen Bedarf sowie die Freizeitnutzungen sind grösstenteils adäquat in das Fusswegnetz eingebunden. Auch die Naherholungsgebiete wie z.B. der Stadtweier oder die Waldgebiete im Osten und in Bronschhofen sind über das bestehende Netz gut zugänglich.

Die trennenden Elemente wie die Autobahn oder die Bahntrassen wirken sich auf die Durchlässigkeit aus und bringen entsprechende Umwege für den Fussverkehr insbesondere im Westen der Stadt mit sich. Einzelne Netzlücken bestehen auch innerhalb des Siedlungsgebietes insbesondere bei den Quartiervernetzungen (siehe Abbildung 15).

Infrastruktur

Grundsätzlich besteht in der Innenstadt respektive Altstadt von Wil (inkl. Stadtweier), in den Zentrumsbereichen von Bronschhofen und Rossrüti sowie in den Bereichen der Bahnhöfe das höchste Fussgängerpotential und somit die grösste Bedeutung für den Fussverkehr. Entsprechend sollten die Fussverkehrsverbindungen in diesen Bereichen einen möglichst hohen Standard aufweisen, damit diese auch für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen zugänglich sind.

Defizite weist die Infrastruktur insbesondere rund um die Altstadt auf. In diesem Bereich ist die Fussgängerinfrastruktur aufgrund der eng angrenzenden Bebauungsstruktur teilweise zu schmal dimensioniert oder fehlt gänzlich. Zur Querung der Hauptverkehrsachsen fehlen bei einzelnen Übergängen Mittelinseln.

Direkte Fusswegverbindungen werden teilweise durch MIV-Knoten unterbrochen.

Stellvertretend dafür ist die Fussverkehrsverbindung auf der Oberen Bahnhofstrasse bis zum Bahnhof. Der Schwanenkreisel löst einen Umweg für den Fussverkehr aus. Zudem sind die Wartebereiche für die zu Fussgehenden an gewissen LSA eher klein dimensioniert.

	
<p>Tonhallestrasse: Fehlende Trottoirinfrastruktur, dies in unmittelbarer Nähe einer Primarschule und der Tonhalle (publikumsintensive Nutzungen).</p>	<p>Konstanzerstrasse: In diesem Abschnitt ist die Trottoirinfrastruktur aufgrund der Bebauungsstruktur sehr schmal. Dies ist suboptimal auch im Zusammenhang mit den hohen Verkehrsmengen.</p>
	
<p>Haupt-/Trottenstrasse (Bronschhofen): Fehlender Fussgängerschutz bei Fussgängerführung im Knotenbereich.</p>	<p>Hauptstrasse (Bronschhofen): Fehlende Fussgängerschutzinsel.</p>
	
<p>Fürstenlandstrasse: Ungünstige Aufteilung des Strassenraums. Die bereits schmale Trottoirinfrastruktur wird durch die Markierung von Parkfeldern noch enger.</p>	<p>FGS bei Schwanenkreisel: Ungünstige Linienführung und geringer Aufstellbereich beim FGS.</p>

Tabelle 2: Beispiele Infrastrukturdefizite Fussverkehrsführung

Aufgrund der engen Platzverhältnisse bestehen insbesondere im Innenstadtbereich von Wil teilweise gemeinsame Fuss- und Veloverkehrsführungen. Bei einer gemeinsamen Führung ergibt sich anhand der unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus bei gering dimensionierten Wegen ein Konfliktpotential. Um dem entgegenzuwirken, wurde teilweise eine optische Trennung (z.B. Bodenmarkierung, Belagseinfärbung, eingesetzter Bundstein etc.) zwischen dem Fuss- und Veloverkehr vollzogen. Beim Ulrich-Hilberweg ist abschnittsweise auch eine physische Trennung beider Modalitäten vorhanden.

Weiter sind die Fahrbahn und der Fussverkehrsbereich in der Regel mit Randabschlüssen oder Trennstreifen voneinander abzugrenzen. Insbesondere gegenüber Strassen mit einem hohen Verkehrsaufkommen ist den Randabschlüssen eine hohe Bedeutung zu schenken, da diese als optische Wegführung dienen und für Menschen mit einer Sehbehinderung ertastbar sind. Entlang den Hauptverkehrsstrassen bestehen immer wieder über längere Abschnitte abgesenkte Randabschlüsse oder eine bauliche Trennung gegenüber der Fahrbahn fehlt gänzlich. Auch bei einer gemeinsamen Fuss- und Veloverkehrsführung mit einer optischen Trennung sind hinsichtlich der Verkehrssicherheit ertastbare Materialien zu verwenden.





	
<p>Klosterweg: Konfliktpotential aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten auf dem eher schmalen Fuss- und Veloweg.</p>	<p>Bronschhoferstrasse: Fehlende Ertastbarkeit der Veloführung für Menschen mit einer Sehbehinderung, enge Platzverhältnisse.</p>
	
<p>Hauptstrasse (Bronschhofen): Teilweise durchgehend niedriger Randabschluss gegenüber Hauptverkehrsstrassen</p>	<p>AMP-Strasse (Bronschhofen): Fehlende bauliche Trennung (Randabschluss) der Trottoirführung gegenüber der Fahrbahn.</p>

Tabelle 3: Beispiele Infrastrukturdefizite Fussverkehrsführung

Die Querverbindungen an der nördlichen Hanglange von Wil sind abschnittsweise sehr steil und schmal ausgeprägt. Für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen fehlen teils Handläufe oder Sitzbänke, um sich zu erholen. Auch die Zugänge in die Altstadt weisen aufgrund der

Topografie und der dichten Bebauungsstruktur Defizite hinsichtlich einer hindernisfreien / behindertengerechten Fussverkehrsführung auf. Auch der Zugang zum Lift an der Grabenstrasse von der Oberen Bahnhofstrasse ist geprägt durch eine schmale Trottoirinfrastruktur. Zudem erschwert die bestehende Pflasterung die Befahrbarkeit mit einem Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen.

	
<p>Holunderweg: Fehlender Handlauf, keine Sitzmöglichkeit.</p>	<p>Zugang Altstadt aus Toggenburgerstrasse: Einseitig fehlender Handlauf</p>

Tabelle 4: Beispiele Infrastrukturdefizite Fussverkehrsführung

Aufenthaltsqualität

Die Strassenräume entlang der Hauptstrassen (insb. Einfallsachsen) sind verkehrsorientiert gestaltet und erzeugen eine trennende Wirkung. Die Platzverhältnisse für den Fussverkehr sind minimal und es besteht keine Strassenraumbegrünung. Entsprechend ist insbesondere die Aufenthaltsqualität in den Zentrumsbereichen entlang der Hauptstrassen gering.

Die Wohnquartiere sind mit Ausnahme der Gebiete von Bronschhofen und Rossrüti flächendeckend mit Tempo 30 verkehrsberuhigt. Die Strassenraumgestaltung ist jedoch oft auf dem MIV ausgerichtet und Begegnungsräume in den Wohnquartieren fehlen. Vereinzelt wurden Knotenbereiche und Strassenzüge umgestaltet und dabei begrünt sowie mit Sitzmöglichkeiten ergänzt (z.B. Bereich Bergtalstrasse / Obere Hofbergstrasse).

Die Fussgängerzone in einem Teilbereich der Oberen Bahnhofstrasse und der Altstadt erhöhen die Aufenthaltsqualität im Innenstadtbereich. Da der östliche Teil der Altstadt jedoch als eine Begegnungszone signalisiert ist, besteht über die gesamte Altstadt keine konsistente Fussverkehrsführung / Verkehrsregime. Die Durchfahrtsmöglichkeit für den MIV aufgrund der Begegnungszone hat Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität.

Verknüpfung mit dem ÖV

Die drei Bahnhöfe auf dem Gemeindegebiet sind wichtige Ziele für den Fussverkehr, sind jedoch unterschiedlich ins Netz eingebunden. Der Bahnhof Wil verfügt über mehrere Zugänge, welche ergänzt werden durch zwei Unterführungen. Im nördlichen Bereich des Bahnhofs verlaufen die grössten Personenströme in Richtung Innenstadt über die Obere Bahnhofstrasse. Von Süden besteht über die beiden Unterführungen eine direkte Anbindung an das anliegende Wohnquartier und den Sportpark Bergholz. Über die westliche Unterführung gelangt man zudem direkt zur Haltekante der Frauenfeld-Wil-Bahn (FWB). Auch der an den Bahnhof angrenzende Busbahnhof ermöglicht kurze Umstiege. Eine Umgestaltung des Busbahnhofs zur generellen Verbesserung der Zugänglichkeit und der Gewährleistung eines autonomen Einstiegs für mobilitätseingeschränkte Personen ist in Planung. Die beiden Bahnhöfe in Bronschhofen sind eher dezentral gelegen und sind jeweils nur von der Ostseite zugänglich. Diese sind jedoch mit direkten Anbindungen ans Fussgängernetz angeschlossen. Da die Wohngebiete in Bronschhofen grösstenteils an der Hanglage liegen und sich die beiden Bahnhöfe in der Talsohle befinden, besteht hinsichtlich der

Anbindung durch den Fussverkehr ein gewisses Hemmnis.

Schulwege

Grundsätzlich sind die Schulwege gesondert zu betrachten, da die Verkehrssicherheit stärker als die Direktheit zu gewichten ist. Entsprechend wurde in den letzten Jahren das Konzept Schulwegsicherheit Wil erarbeitet. Dabei wurde für die effektiven Schulwege und zur Evaluation von Gefahrenstellen eine umfassende Umfrage bei den Schülerinnen und Schülern beziehungsweise den Eltern durchgeführt. Die Ergebnisse der Umfrage hinsichtlich der Gefahrenstellen wurden daraufhin fachlich überprüft und der entsprechende Handlungsbedarf festgelegt. Im ganzen Stadtgebiet sind die Massnahmen beschlossen. Die Behebung der Schwachstellen ist im Gange. Bereits heute bestehen jedoch auf dem Schulwegnetz Massnahmen (Tempo 30, horizontaler oder vertikaler Versatz als Querungshilfe, flächige FGSO, Signalisation und Bodenmarkierung Gefahrensignal «Kinder» etc.), welche die Verkehrssicherheit der Schulkinder erhöhen.

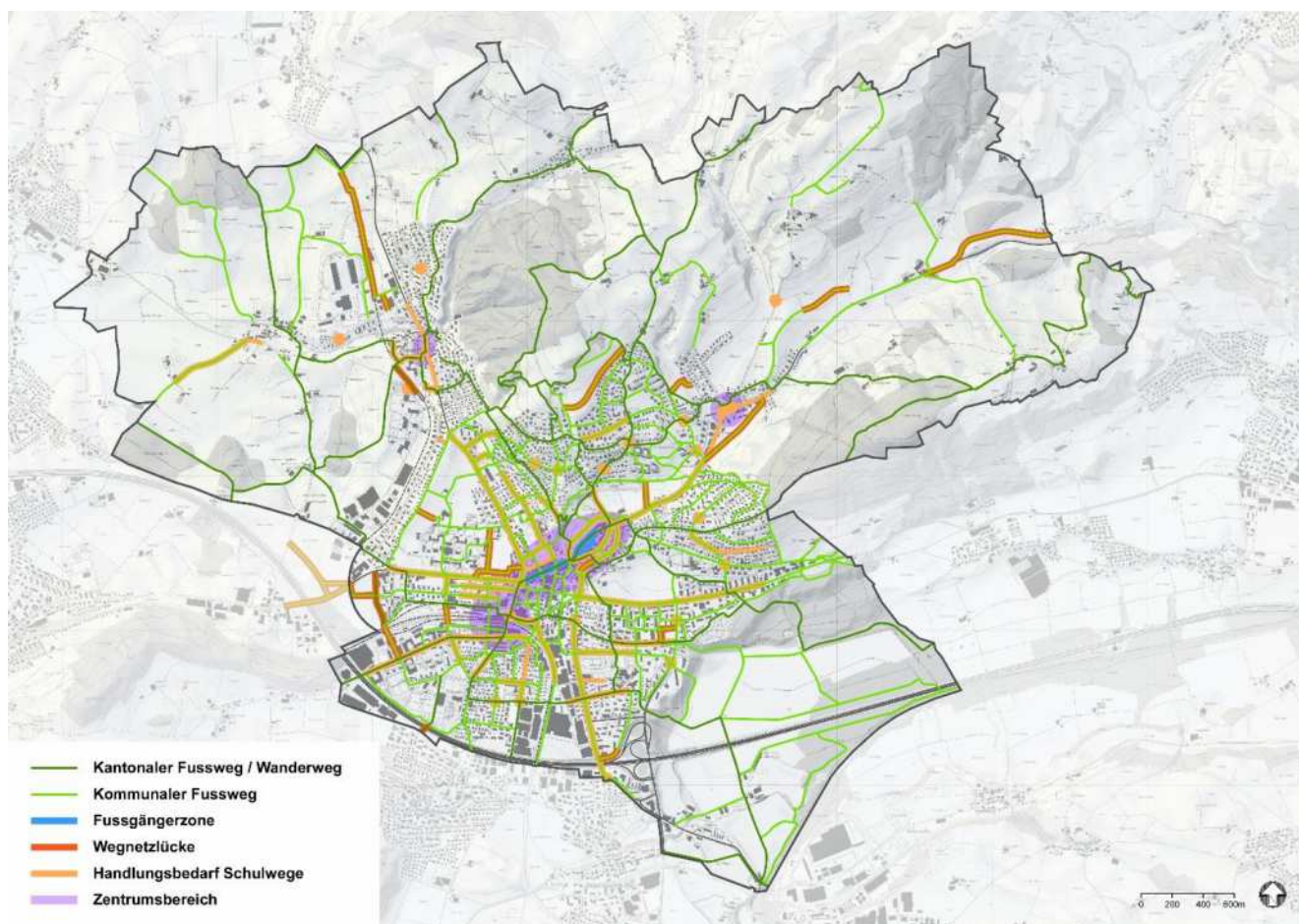


Abbildung 15: Analyse Fussverkehr (A3-Format siehe Anhang A)

Fazit Fussverkehr

Das Fusswegnetz in Wil ist weitgehend engmaschig und weist mit Ausnahme der trennenden Infrastrukturelemente nur bei einzelnen Quartierverbindungen Netzlücken auf. Bei topografisch steileren Gebieten gibt es Wege und Treppen für direkte Verbindungen. Die Einbindung von öffentlichen Einrichtungen für den täglichen Bedarf und Freizeitnutzung in das Fussverkehrsnetz ist gut. Entlang der Strassen sind Trottoirinfrastrukturen mit wenigen Ausnahmen immer vorhanden. Die Wohnquartiere sind mit Ausnahme der Gebiete Bronschhofen und Rossrüti mit Tempo 30 verkehrsberuhigt.

Daher sind Mängel nicht auf das Netz sondern auf die teilweise ungenügende Infrastruktur für den Fussverkehr zurückzuführen. So ist die Zugänglichkeit für mobilitätseingeschränkte Personen in der Altstadt schwierig oder nur mit Umwegen möglich. Trotz des dichten Netzes finden sich Infrastrukturdefizite, respektive Schwachstellen (schmale oder fehlende Trottoirinfrastruktur, fehlende Fussgängerschutzinseln, ungünstige Aufteilung des Strassenraums, mangelnde Aufenthaltsqualität, innerorts gemeinsame Führung mit dem Veloverkehr etc.). Die Strassenraumgestaltung ist sowohl auf den Hauptverkehrsachsen wie auch in den Wohnquartieren grösstenteils auf dem MIV ausgerichtet. Die Begrünung (Hitzeminderung) im Strassenraum durch Bäume in den Quartierstrassen ist kaum vorhanden.

Die Schulwegsicherheit wurde im Rahmen eines Konzepts detailliert analysiert. Die Behebung der Schwachstellen ist im Gange.

3.6 Veloverkehr

Netz / Infrastruktur

Das Velonetz in Wil ist rasterartig aufgebaut mit klaren radialen Achsen zum Zentrum. Dabei verlaufen gewisse Verbindungen parallel zu den Hauptverkehrsstrassen auf einer separaten Infrastruktur. Diese Verbindungen sind jedoch teilweise eher schmal dimensioniert oder werden zusammen mit dem Fussverkehr geführt. Über das gesamte Velonetz der Stadt Wil bestehen zudem einige Netzlücken. Insbesondere auf den Einfallsachsen ist keine Infrastruktur (Velostreifen) vorhanden (Teile der Konstanzerstrasse, Hauptstrasse, Hubstrasse, Glärnischstrasse; siehe Abbildung 17). Auch das Querens des Bahntrassees ist im Siedlungsgebiet von Wil nur vereinzelt möglich und stellt ein Hindernis für den Veloverkehr dar. Insbesondere im Bereich des Bahnhofs besteht heute keine Querungsinfrastruktur (Velo muss durch Personenunterführung gestossen werden). Weiter sind im Gebiet um die Altstadt aufgrund der engen Bebauungsstruktur die Platzverhältnisse eingeschränkt, was eine normgerechte Veloführung abschnittsweise verunmöglicht. Auch sind Einbahnlösungen wie bei der St. Peterstrasse und Poststrasse für den Veloverkehr unattraktiv und lösen Umwegfahrten aus.

Zudem bestehen an diversen Knoten / Kreisel aufgrund der fehlenden respektive mangelnden Infrastruktur Defizite. Bei der LSA Rudenzburg sind zwar in Fahrtrichtung Ost ausgeweitete Velostreifen («Velosack») vorhanden, allerdings sind diese sehr schlecht nutzbar, da im Rückstaubereich kein Velostreifen vorhanden ist, um so am MIV vorbeizufahren. Auch anderen Orts wie an der Zürcherstrasse oder Bronschhoferstrasse enden die Velostreifen an Engstellen.

Einige Velowege, welche abseits von Strassen geführt werden, beginnen und enden mit versetzten Schranken, welche teilweise aufgrund des engen Abstands schwierig zu umfahren sind. Auch sind viele Velowege nicht mit einem Radweg Signal (Nr. 2.60 gemäss SSV) versehen, sondern sind mit einem Fahrverbotssignals für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder (Nr. 2.14 gemäss SSV) signalisiert (siehe Tabelle 5). Entsprechend ist die Durchfahrt mit einem schnellen E-Bike (45 km/h) auf diesen Verbindungen nicht zulässig. Was teilweise bei einer gemeinsamen Führung mit dem Fussverkehr bei engen Platzverhältnissen jedoch als sinnvoll erachtet werden kann.

	
<p>Haldenweg: Die Durchfahrt mit dem Velo ist hinderlich, mit einem Cargo-Bike oder Anhänger schon beinahe unmöglich. Zudem ist aufgrund der Signalisation (Fahrverbotssignals für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder (Nr. 2.14 gemäss SSV)) die Durchfahrt mit einem schnellen E-Bike (45 km/h) nicht möglich.</p>	<p>Bronschhoferstrasse: In diesem Abschnitt ist der Strassenquerschnitt sehr schmal. Daher ist das Velo auf dem Trottoir geführt. Konflikte mit Zufussgehenden sind unumgänglich. Die Auffahrt auf das Trottoir ist ungenügend gelöst.</p>
	
<p>Obere Bahnhofstrasse: Für das Queren der Fussgängerzone muss vom Velo abgestiegen werden.</p>	

Tabelle 5: Beispiele von Infrastrukturdefizite Veloverkehr

In den Wohnquartieren, in welchen eine Veloroute verläuft, sind viele Strassenzüge verkehrsberuhigt. Dies ist hinsichtlich des Fahrkomforts und der Verkehrssicherheit als positiv zu bewerten. Allerdings sind dadurch einige Hindernisse (Verkehrsberuhigungselemente) in der Fahrbahn vorhanden, welche umfahren werden müssen. Dies ist insbesondere bergaufwärts aus Sicht des Velofahrenden unattraktiv.

Führungsarten

In der Stadt Wil gibt es diverse Veloführungsarten: Velostreifen auf der Fahrbahn, Velostreifen erhöht zur Fahrbahn, kombinierte und getrennte Velo- und Gehwegführung und Velo-Stoss-Pflicht bei der Querung von Fussgängerzonen oder PU. Die häufigen Regimewechsel haben einen negativen Einfluss auf die Fahrqualität und erschweren die Orientierung. Auf der Wilenstrasse findet im Jahr 2025/2026 ein einjähriger Pilotversuch für eine Velostrasse statt. Die Velostrasse wurde entsprechend markiert und das Vortrittsregime wo nötig angepasst.



Abbildung 16: Pilotversuch Velostrasse (Quelle: stadtwil.ch)

Topografie

Die Hauptachsen verlaufen in meist flachem Gelände. Allerdings befinden sich die nördlichen Quartiere der Stadt Wil und ein Grossteil der Quartiere von Bronschhofen und Rossrüti in steilem Gelände mit Höhendifferenzen zum Zentrum von bis zu 100 m. Gerade die direkten Verbindungen vom Zentrum zu den Quartieren weisen teils steile Verläufe auf.

Öffentliche Veloparkierungsanlagen

Am Bahnhof Wil stehen zurzeit vier Veloparkierungsanlagen mit insgesamt 420 Veloplätzen zur Verfügung. Hinzu kommt neu eine öffentliche unterirdische Anlage von mind. 600 Veloabstellplätzen⁷. Bei den beiden Bahnhöfen Bronschhofen und Bronschhofen AMP besteht jeweils ein kleiner Velounterstand.

Weiter sind bei den Schulen, Sporteinrichtungen, um die Altstadt und Obere Bahnhofstrasse diverse Veloparkierungsanlagen vorhanden. Gemäss dem LV-Portal des Kantons St. Gallen sind bei einer Zählung im Dezember 2022 bei regnerischem Wetter stark unterschiedliche Auslastungen der Anlagen gemessen worden.

⁷ Städtische Zweiradabstellanlage in der Überbauung «Perronimo»

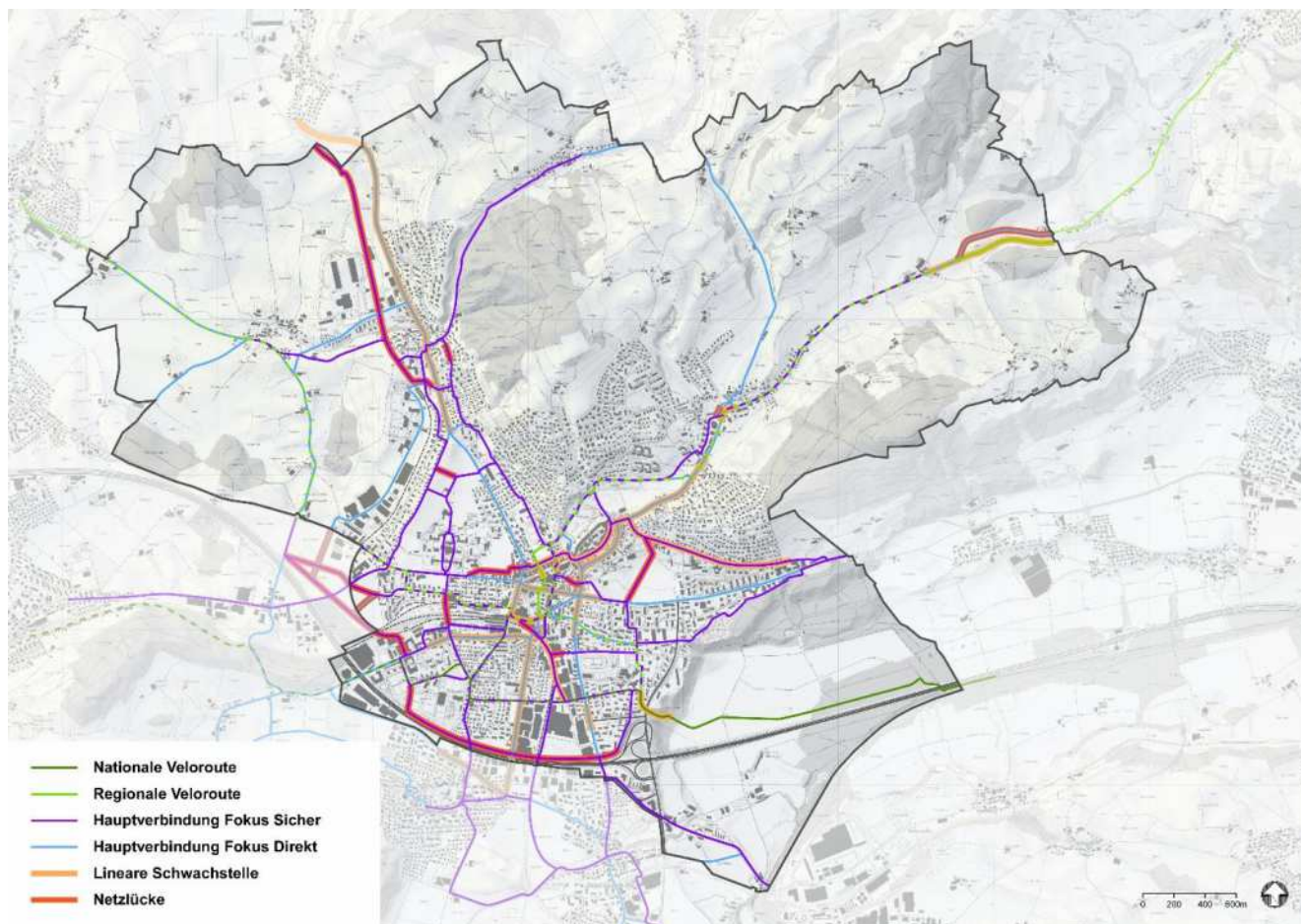


Abbildung 17: Analyse Veloverkehr (A3-Format siehe Anhang A)

Fazit Veloverkehr

Der Veloverkehr hat in Wil aufgrund der geringen Distanzen und den topografischen Voraussetzungen grundsätzlich gute Voraussetzungen. Abschnittsweise ist bereits eine gute Veloinfrastruktur in Parallelführung zu den Hauptverkehrsachsen vorhanden. Andere Abschnitte jedoch weisen keine oder nur ungenügende Veloinfrastruktur auf. Dies insbesondere im Zentrumsbereich und entlang der Hauptverkehrsachsen. Punktuelle Schwachstellen treten insbesondere in den Knotenbereichen auf. Die unterschiedlichen Veloführungen mit Regimewechseln können die Verständlichkeit teils erschweren. Die Quartierstrassen sind durch die Verkehrsberuhigung von Tempo-30-Zonen gut zu nutzen. Bei den Quartiervernetzungen bestehen teilweise noch Lücken.

Die Parkieranlagen weisen auf dem Stadtgebiet unterschiedliche Qualitäten auf, dies insbesondere bei den Einkaufsmöglichkeiten.

3.7 Öffentlicher Verkehr

Die Basis des ÖV in Wil bildet die Bahnverbindung St.Gallen - Zürich mit Halt des Fernverkehrs- und der S-Bahn-Linien am Bahnhof Wil. Ergänzt wird diese Achse mit drei radialen S-Bahn-Verbindungen nach Frauenfeld, Wattwil und Weinfelden. An der Verbindung Richtung Weinfelden liegen zudem die beiden Bahnhöfe in Bronschhofen. Ab dem Bahnhof Wil besteht ein dichtes radiales Regional- und Stadtbusnetz.

Bahnangebot

Die beiden Fernverkehrslinien IC1 und IR37 verkehren im Stundentakt und ergänzen sich mit demselben Halteregime auf der Achse St.Gallen - Zürich zum ½-h-Takt. Die Abfahrtszeiten sind um 4 Minuten abweichend zur 00/30-Taktspinne, weshalb Wil nicht als Vollknoten gilt und die Zurbingerlinie nur in eine Richtung schlanke Anschlüsse bieten können. Auf der Achse Wil - St.Gallen verkehrt dafür die S1 im ½-h-Takt mit nur zwei zusätzlichen Halteorten und nahezu identischer Fahrzeit im Vergleich mit dem Fernverkehr. Auf der Achse Wil - Winterthur verkehren die S35 und S12 jeweils abwechselnd ebenfalls im ½-h-Takt mit 9 Halteorten (Fernverkehr hält nie). Alle drei S-Bahnlinien verkehren zur 15/45-Spinne. Die S9 verkehrt auf der Strecke Wil - Wattwil und die S10 auf der Strecke Wil - Weinfelden. Diese beiden Linien verkehren symmetrisch zur vollen und halben Stunde mit Anschluss zum und vom Fernverkehr Richtung Zürich. Die S15 fährt auf der Strecke Wil - Frauenfeld im ½-h-Takt mit Verdichtungskursen zur Hauptverkehrszeit (HVZ) bis Wängi.

Regionalbusangebot

Ab dem Bahnhof Wil verkehren insgesamt zehn Regionalbuslinien in sämtliche Richtungen. Knapp die Hälfte der Linien verkehren ganztags im ½-h-Takt. Zwei Linien werden in der HVZ zum ½-h-Takt verdichtet. Auf drei Einfallsachsen verdichten jeweils mindestens zwei Regionalbuslinien den Takt auf einen ½-h-Takt resp. ¼-h-Takt. Die Regionalbuslinien bieten Anschluss auf die 00/30-Spinne oder auf die 15/45-Spinne. Auf der Buslinie 732 Richtung Gähwil werden in der HVZ sogar Verdichtungskurse zum ½-h-Takt eingesetzt, um zusätzlich den Anschluss an den Fernverkehr in Richtung St.Gallen zu gewährleisten.

Stadtbusangebot

Vier der sieben Stadtbuslinien verkehren von 05:30 Uhr bis 20:00 Uhr im ¼-h-Takt. Die beiden Stadtbuslinien Richtung Bronschhofen verkehren auf unterschiedlichen Strecken, bilden dafür im Zentrum einen ¼-h-Takt. Mit der Umstellung der Stadtbuslinien von Ringkursen zu Linienverbindungen konnte der Fahrplan stabilisiert werden (Umsetzung des Buskonzepts 2021). Ab 20:15 Uhr steht als Ersatz für die Stadtbuslinien das on-demand-Angebot «SALÜ» zur individuellen Fahrt mit virtuellen Haltepunkten zu Verfügung.

Fernbusangebot

Ab der Allmend in Wil verkehren diverse Fernbusse. Sie nutzen die Nähe zum Autobahnanschluss. Das Angebot der diversen Anbieter ist saisonal variierend.

Räumliche Abdeckung

Auf dem städtischen Gebiet ergänzen sich Stadt- und Regionalbus, so dass eine sehr gute räumliche Abdeckung besteht. Gemäss dem kantonalen Erschliessungskriterium von 300 Einwohnende und Arbeitsplätze auf ein Siedlungsgebiet gelten alle Siedlungsgebiete mit dem ÖV als erschlossen.

Verbindungen in die Region

Aufgrund des sternförmigen Aufbaus des ÖV-Netzes mit dem Umsteigeknoten am Bahnhof Wil bestehen gute Verbindungen zwischen dem Stadtgebiet und den umliegenden Gemeinden und den grösseren Zentren wie St.Gallen, Winterthur und Zürich.

Aufgrund der Anbindungen der Zuglinien an die 00/30-Anschlusspinne oder 15/45-Anschlusspinne bestehen nicht in jede Richtung schlanke Umsteigebeziehungen. Zudem «verpasst» der Fernverkehr die 00/30-Anschlusspinne um 4 Minuten in Richtung St.Gallen, was zu weiteren Anschlussbrüchen zwischen dem Fernverkehr und dem S-Bahn/Busverkehr führt. Diese Anschlussbrüche werden mit der S1 in Richtung St.Gallen mit bis zu 20 Minuten Umsteigezeit aufgefangen.

Infrastruktur

Der Bahnhof Wil wurde durch die SBB im Jahr 2023 modernisiert und der Zugang für mobilitäts-eingeschränkte Personen ist gewährleistet. Die Modernisierung des Bushofs beim Bahnhof ist in

der Planung. Die Infrastruktur der übrigen Bushaltestellen ist unterschiedlich. Die vom Kanton geforderten Standards sind nicht bei allen Haltestellen eingehalten. So fehlen vereinzelt Wartehäuser oder Sitzmöglichkeiten bei den Bushaltestellen. Die Umsetzung der hohen Haltekanten (18 - 22 cm) sowie die taktilen Markierungen für den autonomen Zugang von mobilitätseingeschränkten Personen ist im Gange.

Fahrplanstabilität

Der Strassengebundene ÖV verfügt in Wil nur über eine kurze Busspur beim Rösslikreisel. Am Schwanenkreisel, Rösslikreisel und an der Rudenzburgkreuzung sind LSA zur Busbevorzugung eingerichtet. Grundsätzlich ist bei einer Überlastung des Strassennetzes auch der Busverkehr von den Verzögerungen betroffen, was zu Anschlussbrüchen am Bahnhof führen kann.

Ein-/ Aussteiger Bahnhof

Die Vergleichbarkeit der ÖV-Zahlen ist aufgrund der Umstellungen der Buslinien und verschiedener Busbetriebe schwierig. Beim Bahnverkehr gingen die Zahlen aufgrund von Corona zurück, erholten sich in den letzten Jahren wieder. Vor Corona war ein deutliches Wachstum erkennbar.

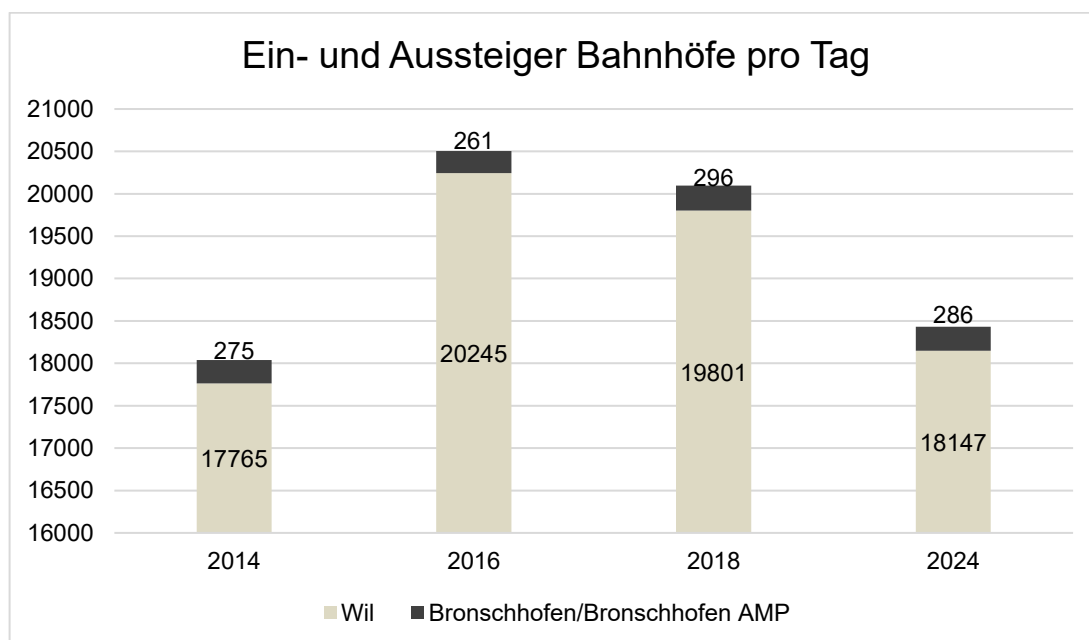


Abbildung 18: Ein- und Aussteiger an den Bahnhöfen in Wil (Quelle: Bericht öffentlicher Verkehr 2025 Kt. St.Gallen)

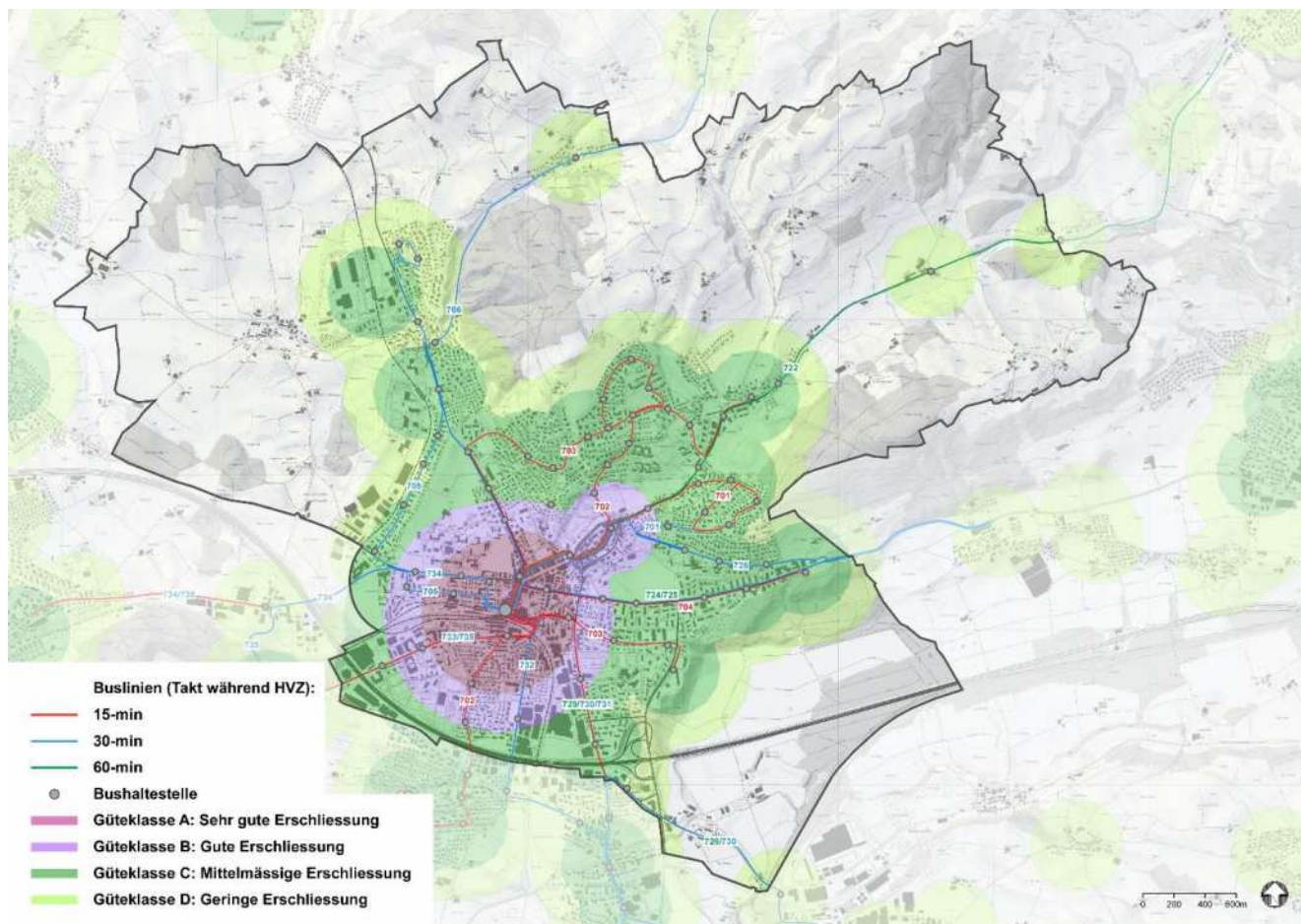


Abbildung 19: Analyse ÖV (A3-Format siehe Anhang A)

Fazit öffentlicher Verkehr

Das Bahnangebot bietet eine gute Basis für ein funktionierendes ÖV-System in der Stadt Wil und gute Verbindungen in die umliegenden Zentren, auch wenn der Fernverkehr nicht optimal an das Bus- und S-Bahn-Netz angebunden ist. Diverse Regionalbuslinien ergänzen sich in Zentrumsnähe zu Taktverdichtungen. Zudem besteht ein gut ausgebautes Quartierbussystem mit einer hohen Taktdichte und einer genügenden Kapazität.

Für die Buslinien bestehen kaum Eigenstrassen. Entsprechend ist die Fahrplanstabilität in den Hauptverkehrszeiten aufgrund der starken Auslastung des Strassennetzes nicht immer gewährleistet.

Der Bushof am Bahnhof Wil entspricht nicht mehr den aktuellen Standards und ist an seinen Kapazitätsgrenzen gestossen (fehlende Haltekanten).

3.8 Motorisierter Individualverkehr / Strassennetz

Die Stadt Wil ist mit der Nationalstrasse A1 an das übergeordnete Strassennetz angebunden. Die Distanzen aus dem Siedlungsgebiet zu den Autobahnen sind entsprechend kurz.

Kapazitätsengpässe

Im Zentrum der Stadt Wil treffen die wichtigen Verkehrsachsen (Bronschhoferstrasse, Konstanzerstrasse, St. Gallerstrasse, Toggenburgerstrasse, Zürcherstrasse) an den beiden Knoten Schwanenkreisel und Rudenzburgkreuzung zusammen. Entsprechend kann es in den

Hauptverkehrszeiten zu Überlastungen dieser beiden Knoten mit Rückwirkungen auf die Zufahrtssachsen kommen.

Auch die Ausfahrt der Autobahn und die angrenzenden Knoten weisen ein hohes Verkehrsaufkommen auf, was zu Einbussen in der Verkehrsqualität und entsprechenden Zeitverlusten führen kann.

Die Abbildung 20 zeigt die Reisezeiten auf dem Abschnitt Zürcher-/Sirnacherstrass bis Wilerwaldkreisel. In den Spitzenstunden dauert jede zweite Fahrt 1-2 Minuten länger als während dem Tag. Während der Abendspitzenstunde kann in 5% der Fälle die Fahrt doppelt so lange dauern wie im Mittel.

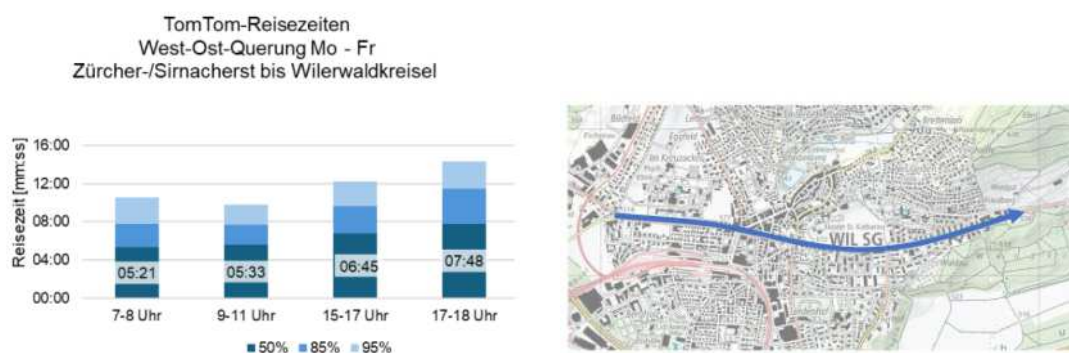


Abbildung 20: Reisezeitenvergleich MIV

In der Stadt Wil gibt es einige Schleichverkehrsrouten (siehe Abbildung 22). Besonders die beiden Umfahrrouten des Schwanenkreisels (via Haldenstrasse, Dufourstrasse, Grabenstrasse) und der Rudenzburgkreuzung (via Löwenstrasse, Friedtalweg, Poststrasse) führen über untergeordnete Strassen.

Verkehrszahlen

An den fünf Hauptachsen messen kantonale Dauerzählstellen die Verkehrsbelastung. In den letzten Jahren hat auf den Hauptverkehrsachsen eine Stagnation der Verkehrsmenge stattgefunden.

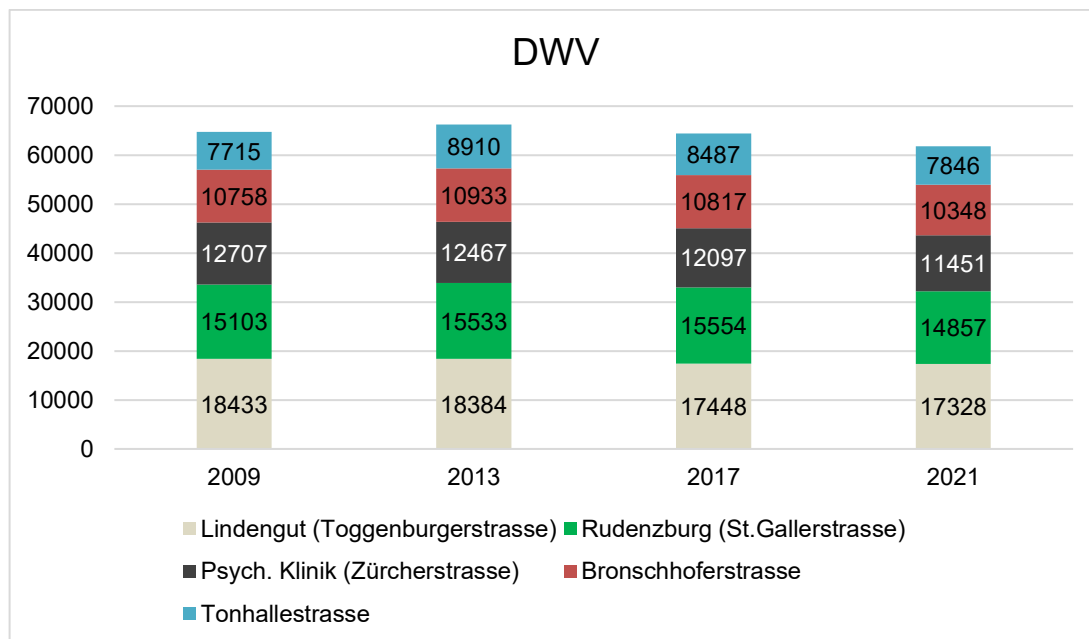


Abbildung 21: Durchschnittlicher Werktagsverkehr (DWV) auf Hauptachsen (Quelle: Verkehrszahlen Kt. St. Gallen, Verkehrszahlen 2024 sind nicht durchgehend erfasst.)

Ortsdurchfahrten

Die Ortsdurchfahrt Bronschhofen, Rossrüti und die Innenstadt von Wil sind stark mit MIV belastet. Sämtliche Ortsdurchfahrten, auch die Hauptverkehrsstrassen in der Stadt Wil, sind verkehrsorientiert gestaltet.

Verkehrsmanagement

Teilweise sind die wichtigen Verkehrsknoten in Wil als Kreisel ausgestaltet. Entsprechend ist eine flächendeckende Verkehrssteuerung nur schwierig umsetzbar. Die Anschlussknoten der Autobahn sind mit LSA ausgestattet.

Verkehrsberuhigung

Die Wohnquartiere der ehemaligen politischen Gemeinde Wil sind flächendeckend mit Tempo 30 verkehrsberuhigt. Die Wohnquartiere der Ortschaften Bronschhofen und Rossrüti sind nicht verkehrsberuhigt. Ein Teil der Oberen Bahnhofstrasse ("Einkaufsmeile") und der westliche Teil der Altstadt (Marktgasse / Kirchgasse) sind als Fussgängerzonen eingerichtet. Im östlichen Teil der Altstadt (Marktplatz / Hofplatz) und rund um den Stadtweier besteht eine Begegnungszone. Auf den Hauptverkehrsstrassen gilt Tempo 50. Durch das teilweise vorhandene Temporegime 50/30 ist eine klare Strassenhierarchie erkennbar.

Carsharing

In Wil besteht an vier verschiedenen Standorten ein Carsharingangebot von Mobility. Vier Standorte befinden sich im Zentrum von Wil. Ein weiterer Standort befindet sich in Bronschhofen.

Ladeinfrastruktur Elektroauto

Zum heutigen Zeitpunkt bestehen im Gemeindegebiet 39 öffentliche Ladestationen (davon 3 Schnellladestationen). Diese befinden sich hauptsächlich in den Arbeitsplatzgebieten der Stadt Wil und Bronschhofen. In Rossrüti besteht keine Infrastruktur.⁸

⁸ Ladestationen für Elektroautos, Bundesamt für Energie, 2023

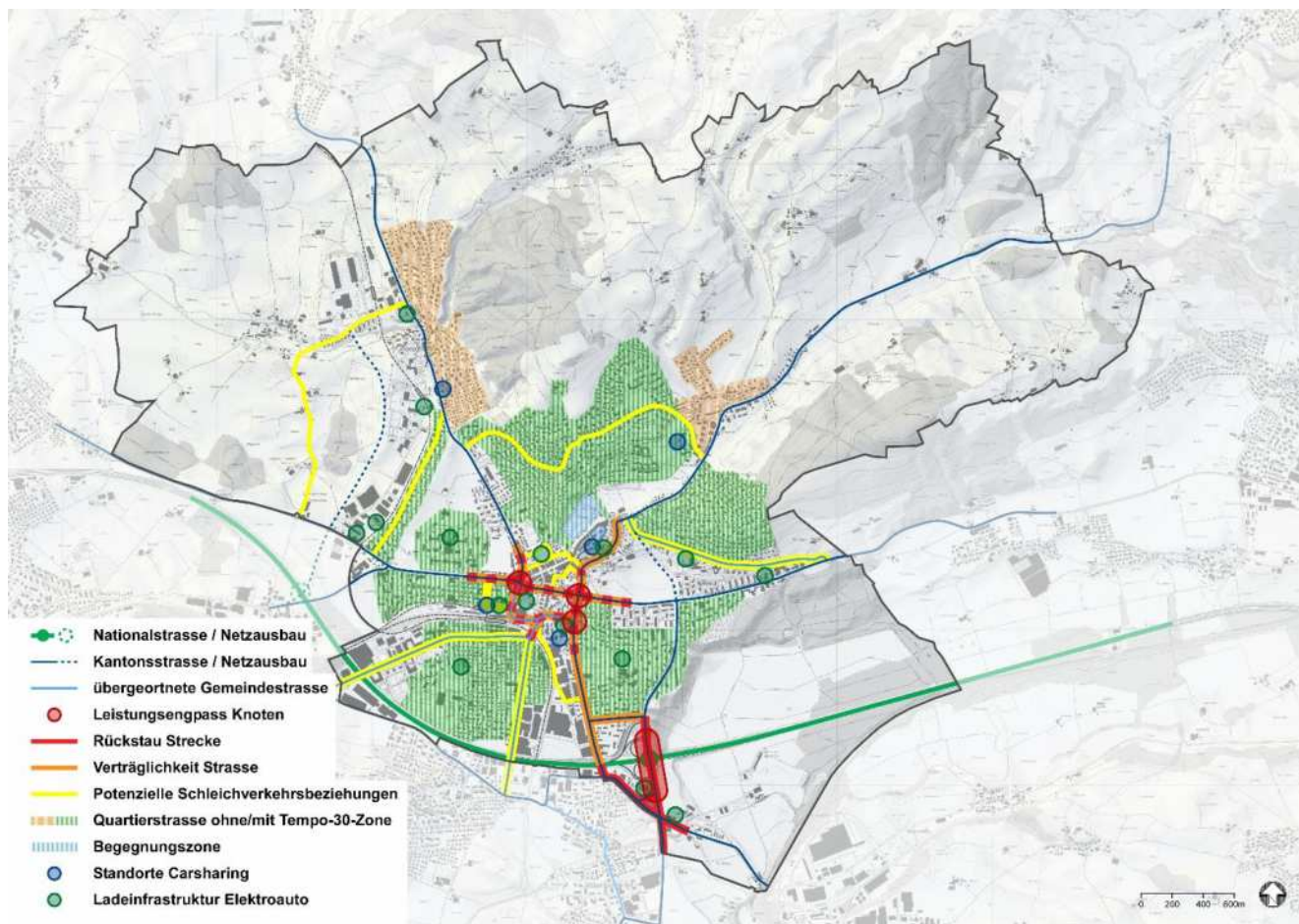


Abbildung 22: Analyse MIV (A3-Format siehe Anhang A)

Fazit MIV

Der MIV in Wil ist direkt an das übergeordnete Strassennetz gebunden. Die Wohnquartiere sind grösstenteils flächendeckend verkehrsberuhigt (Tempo 30). Die Hauptachsen haben einen verkehrsorientierten Ausbaustandard. In den Spitzenzeiten morgens und abends ist das Verkehrsnetz im Zentrumsgebiet und um den Autobahnanschluss stark ausgelastet. Das Netz ist instabil und es kann zu Rückstau kommen. Es entsteht somit Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz. Es bestehen heute aufgrund der vielen Kreisel im Zentrumsgebiet kaum Möglichkeiten zur Steuerung des Verkehrs (Verkehrsmanagement).

3.9 Ruhender Verkehr

Öffentliche Parkplätze und Bewirtschaftung

In der Stadt Wil besteht ein ausreichendes Angebot an öffentlichen Parkplätzen. Die grossen Parkierungsanlagen sind gemäss Stichprobenbeobachtungen im Jahr 2024 selten komplett ausgelastet. Die Wohnquartiere im Umfeld des Bahnhofs und der Altstadt sind in unterschiedliche «Erweiterte Blaue Zonen» eingeteilt (zeitliche Bewirtschaftung, Parkkarten für Anwohnende sind kostenpflichtig). In den übrigen Wohnquartieren sind die Parkfelder als «Weisse Zone» markiert. Die öffentlichen Parkfelder in Zentrumsnähe sind zeitlich und monetär bewirtschaftet. Die Stadt Wil bewirtschaftet rund 2'000 gebührenpflichtige öffentliche Parkplätze. Grössere Private Parkplätze sind ebenfalls bewirtschaftet (ca. 650 Parkplätze). Die meisten Parkplätze sind dabei von Montag bis Samstag von 07:00 Uhr bis 19:00 Uhr oder jederzeit gebührenpflichtig. Die Gebühren von öffentlichen und privaten Parkplätzen reichen von Fr. 0.20 bis 3.00 pro Stunde. Die

Monatsbewilligung für Anwohner in der «Erweiterten Blauen Zone» kosten zwischen Fr. 40.00 und 50.00.

Die übrigen Parkplätze sind gebührenfrei. Grundlage für die Bewirtschaftung bildet das Parkierungsreglement aus dem Jahr 2016. Aktuell findet eine Anpassung der Tarife statt.

In der Innenstadt von Wil bestehen neben den unterirdischen Parkieranlagen einige oberirdische Parkplätze. Diese bieten kurze Wege zu den Ladengeschäften. Sie prägen teils das Strassenbild und nehmen entsprechenden Platz ein. Ein Parkleitsystem besteht in Wil nicht.

Private Abstellplätze

Gemäss dem Baureglement (2021) sind in der Gemeinde Wil Mindestabstellplätze für Motorfahrzeuge zu erstellen. MIV-arme oder MIV-freie Siedlungen sind möglich und sind bewilligungspflichtig. Bei Nichteinhaltung der Mindestabstellplätze ohne Reduktion ist eine Ersatzabgabe zu leisten. Heute fehlt der Stadt Wil ein rechtsverbindliches Instrument, welches die Anzahl der Abstellplätze für Motorfahrzeuge auf privatem Grund unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnissen sowie des Angebots des ÖV und der Erschliessung des Fuss- und Veloverkehr regelt. Insbesondere in gut erschlossenen Gebieten fehlt so ein Lenkungsinstrument zur Beeinflussung des Modal-Splits.

Für den Veloverkehr müssen ab drei Wohneinheiten und Bauten mit zu erwartendem Publikumsverkehr eine angemessene Zahl gedeckter Abstellplätze erstellt werden (siehe Merkblatt Erschliessung / Mobilität bei Arealentwicklung).

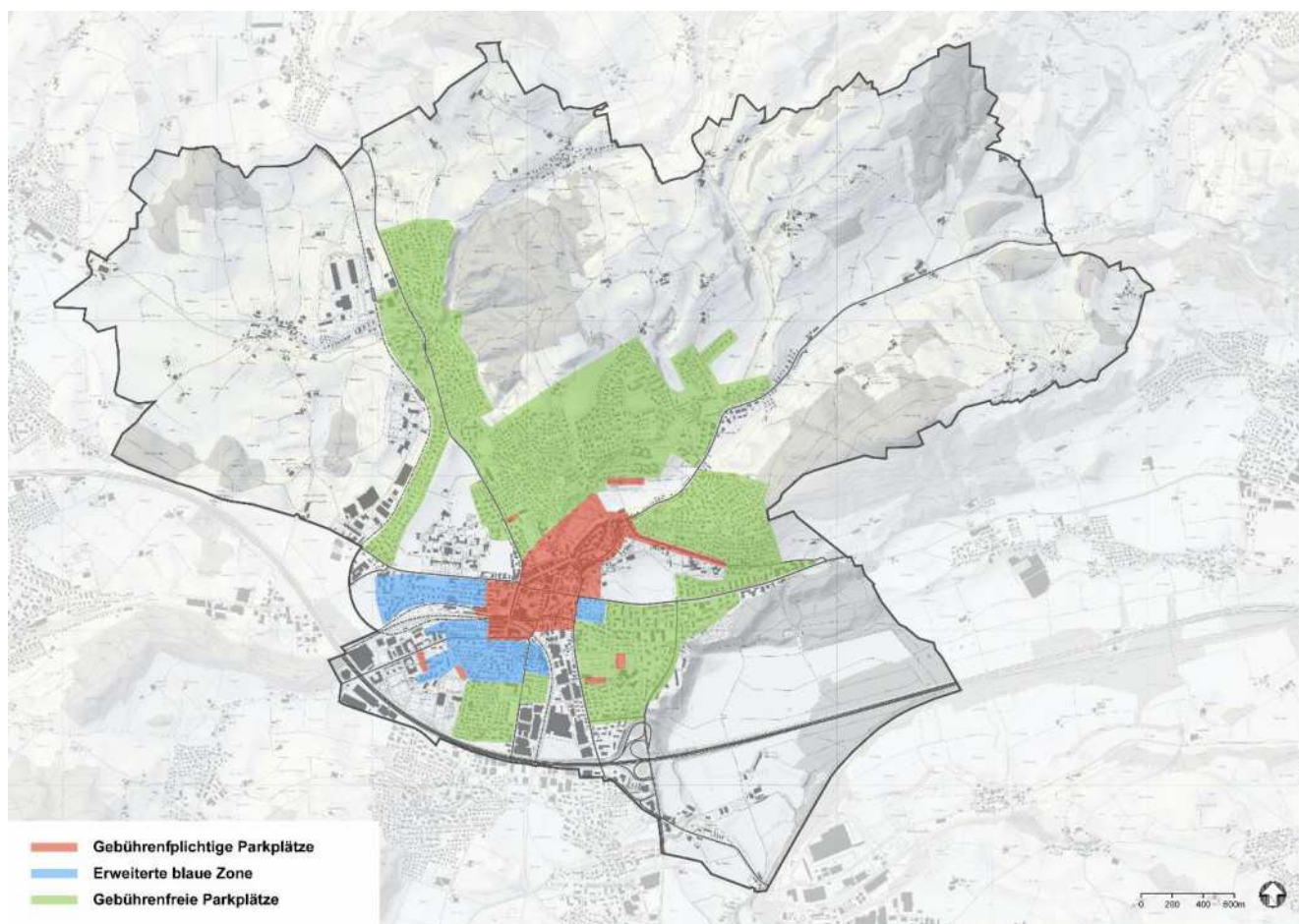


Abbildung 23: Analyse ruhender Verkehr (A3-Format siehe Anhang A)

Fazit ruhender Verkehr

Das Parkplatzangebot an öffentlichen Parkfeldern in Wil ist ausreichend. Es bestehen sowohl oberirdische wie auch unterirdische Parkieranlagen. Die öffentlichen Parkplätze in Zentrumsnähe werden monetär bewirtschaftet. Parkplätze in den Quartieren sind zeitlich bewirtschaftet oder unbegrenzt verfügbar. Zur Vermeidung von quartierfremdem Parkieren bestehen in Wil Parkierungszonen.

Bei den privaten Parkplätzen besteht heute kein Lenkungsinstrument zur Abminderung der privaten Abstellplätze bei Neubauten an gut erschlossenen Lagen. Ein solches Lenkungsinstrument dient zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr und kann den Modalsplit zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehr sowie des ÖV beeinflussen.

4 Trendanalyse

4.1 Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung

Gemäss dem Entwurf des Richtplans Siedlung und Grün-/Freiraum stellt das «St.Galler Modell zur Dimensionierung des Siedlungsgebiets» die erwartete Bevölkerungsentwicklung (Bedarf) den bestehenden Kapazitätsreserven (bebaute wie unbebaute Bauzonenflächen) gegenüber.

Das im Jahr 2017 vom Kanton erstellte Gemeindeportrait erwartet für die Stadt Wil mit 23'786 Einwohnenden bis 2040 ein Bevölkerungswachstum von rund 4'848 Personen. Im Jahr 2040 wird von einer Bevölkerungszahl von 28'634 Einwohnenden ausgegangen.

Zwischen 2017 und 2023 ist die Bevölkerung bereits um 1'212 Einwohnende auf 25'980 Einwohnende gewachsen.

Der demografische Wandel ist auch in Wil sichtbar. Der Anteil der Personen über 64 Jahre wird gemäss Trendszenario im Wahlkreis Wil um 10% zunehmen. Es wird erwartet, dass im Jahr 2050 über 44% der ständigen Wohnbevölkerung über 64 Jahre alt ist (heute 33%)

4.2 Innenentwicklungsstrategie

Die Innenentwicklung soll gemäss Entwurf des Richtplans Siedlung und Grün-/Freiraum bedarfsgerecht, qualitativ hochwertig und mit Rücksichtnahme auf den Bestand vorangetrieben werden. Hochwertige Innenentwicklungsprojekte sollen gefördert werden, wobei der Charakter der Quartiere bewahrt und zugleich aufgewertet wird. In Anlehnung an das STEK werden hierzu Strategien im Gemeindegebiet verortet. Die Innenentwicklung konzentriert sich auf Wohn-, Wohngewerbe- und Arbeitsgebiete.

Die Stadt Wil plant damit in Kongruenz zum kantonalen Richtplan ihre Siedlungsentwicklung prioritär nach Innen auszurichten und weist Vorranggebiete mit der Strategie «Umstrukturieren» aus.

Das Innenentwicklungskonzept setzt sich zusammen aus dem STEK, den im Richtplan festgelegten Innenentwicklungsstrategien «Bewahren», «Aufwerten», «Weiterentwickeln» und «Umstrukturieren» sowie den Festlegungen zu den Schwerpunktgebieten.

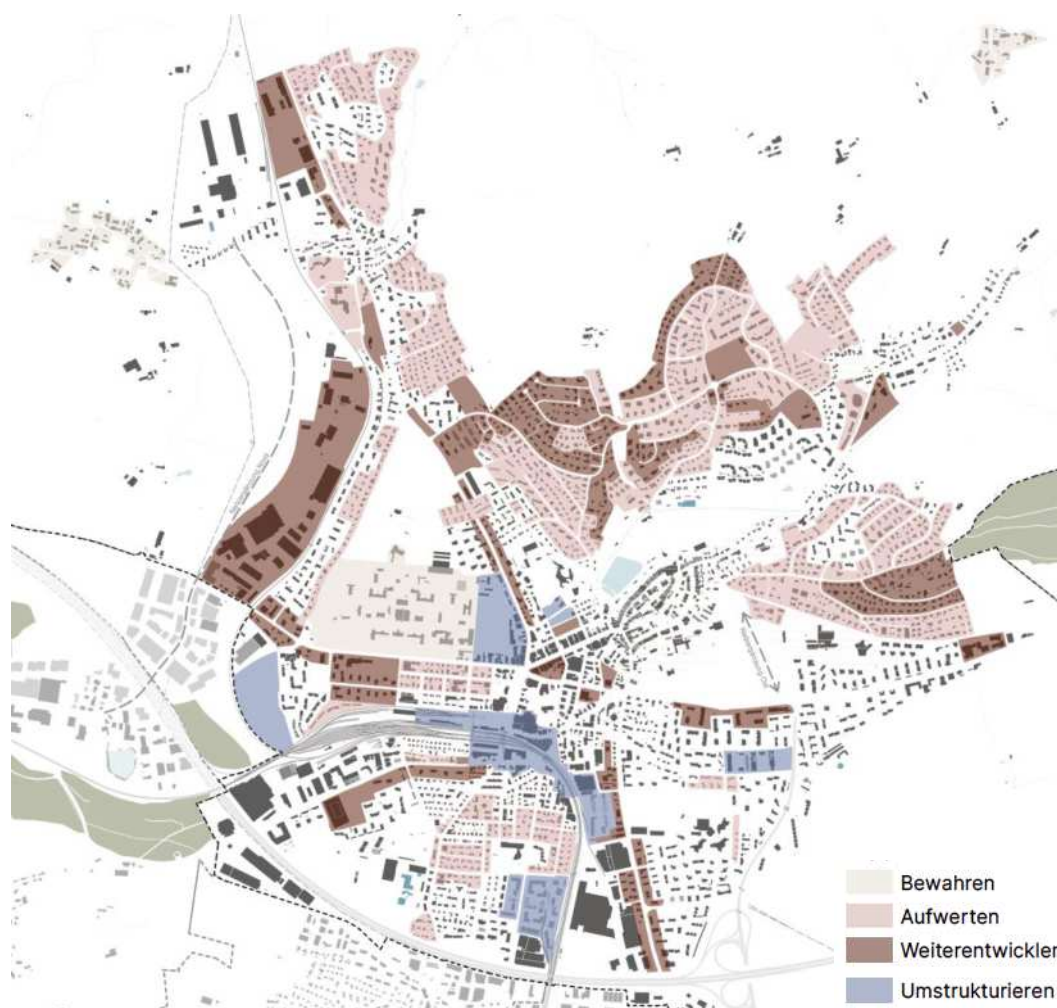


Abbildung 24: Innenentwicklungsstrategie (KEEAS, 12.08.2025)

4.3 Fussverkehr

Im Zusammenhang mit dem demografischen Wandel gilt es zukünftig auf die Bedürfnisse von älteren Menschen besser einzugehen. Dabei spielen im Fussverkehr grossräumige Aufenthaltsflächen mit Sitzmöglichkeiten, breite Wegführungen sowie Markierungen für die visuelle und taktile Wahrnehmung eine wichtige Rolle. Dadurch wird auch die Überwindung von topografischen Hindernissen immer wichtiger (Treppen, steile Wege und Rampen etc.). Generell ist die Ausgestaltung von Strassenräumen unter Einbezug der Verkehrssicherheitsaspekte von älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen aufgrund der ähnlichen Bedürfnisse auch für Kinder von Vorteil.

Der Strassenraumgestaltung wird zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Hitzeminderung ein höherer Stellenwert beigemessen. Die immer wärmer werdenden Siedlungsräume erhöhen auch den Nutzungsdruck auf die siedlungsnahen Erholungsgebiete. Entsprechend müssten auch die Fussverkehrswege zu diesen Gebieten zukünftig den erhöhten Anforderungen gerecht werden.

4.4 Veloverkehr

Die Elektrifizierung des Veloverkehrs ermöglicht neue Potentiale. Die Hemmnisse bezüglich weiter Distanzen und steilen Topografien schwinden. Entsprechend kann in entlegenen Gebieten oder Siedlungsrändern das E-Bike eine Alternative zum Auto darstellen. Dadurch ergeben sich

auch veränderte Anforderungen an die Abstellanlagen, insbesondere hinsichtlich der Sicherheit vor Diebstählen und Schäden sowie an die Verkehrsinfrastruktur (höhere Geschwindigkeiten).

Durch die steigende Nachfrage nach intermodaler Mobilität (die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel innerhalb eines Weges) nimmt die Bedeutung von Sharing-Angeboten im Bereich des Veloverkehrs oder Trottinette weiter zu.

Am Bahnhof Wil ist die Umnutzung des stillgelegten Posttunnels zu einer Veloquerung geplant. Das Vorprojekt ist erarbeitet und ein öffentliches Mitwirkungsverfahren wurde im Frühjahr 2023 durchgeführt. Aktuell ist das Bauprojekt in Erarbeitung. Mit der angedachten Veloquerung könnte auf einer nationalen Veloroute ein Lückenschluss vollzogen sowie die Zugänglichkeit zum Bahnhof verbessert und die Trennwirkung des Bahntrassees verringert werden.

4.5 Öffentlicher Verkehr

Im Rahmen des Bahnangebotsausbaus STEP 2035 war ein zusätzlicher Halt des Fernverkehrs vorgesehen in Wil vorgesehen (Stand 2022). Die Umsetzung ist Stand heute noch nicht gesichert und wird im Rahmen des Bundesprojekts «Verkehr 45» aktuell politisch diskutiert. Entsprechend sind Aussagen zum künftigen Bahnangebot und den Anschlussmöglichkeiten für den Zeithorizont 2035 / 2045 unsicher.

Mit der Umsetzung der ÖV-Strategie 2030/2035 werden in Wil die Regionalbuslinien und Stadtbuslinien komplett getrennt, um eine möglichst optimale räumliche Abdeckung mit hoher Taktichte herzustellen. Mit der allgemeinen Zunahme des Strassenverkehrs sind ohne entsprechende Infrastrukturmassnahmen die Buslinien vermehrt von Verspätungen betroffen, was zu Anschlussbrüchen zwischen den einzelnen Buslinien aber auch zur Bahn führen kann.

Im AP4 ist der Bahnhof Wil als zentrale Drehscheibe mittlerer/kleiner Agglomeration klassiert (Typ III gemäss BAV). Die Entwicklung des Bahnhofs zu einer funktional leistungsfähigen und gestalterisch hochwertigen Verkehrsdrehscheibe ist gemäss dem AP4 bzw. AP5 ein Schlüsselement und folgt der Strategie des Masterplans Bahnhof Wil 2015. Entsprechend sind die Verschiebung FWB-Haltestelle und die Umgestaltung des Bahnhofplatzes mit Velostation Nord (Projekt Aufwertung Stadtraum Bahnhof/Allee) sowie die Veloquerung «Posttunnel» als Massnahmen vorgesehen.



Abbildung 25: Visualisierung geplanter neuer Busbahnhof Wil (Quelle: Stadt Wil)

On-Demand-Angebote werden generell einen höheren Stellenwert einnehmen, um in Randstunden sowie in weniger dicht besiedelten Gebieten ein Grundangebot anbieten zu können. Neben der technologischen Entwicklung, welche zur Bündelung von Fahrten diesen Systemen zu

Grunde liegt, findet beim ÖV eine Elektrifizierung der Fahrzeuge statt. Damit die Busse elektrisch betrieben werden können, bestehen erhöhte Anforderungen an die elektrische Versorgung der Ladestationen.

Aufgrund der erwarteten Siedlungsentwicklung und der damit erwarteten Nachfragesteigerung beim ÖV, wird eine starke Auslastung der Busse in den Hauptverkehrszeiten erwartet. Auch neue Nachfragebedürfnisse durch WILWEST sind im Netz zu adaptieren. Aufgrund der stärkeren Auslastung des Strassennetzes ist das Gewährleisten der Fahrplanstabilität künftig eine noch grössere Herausforderung.

4.6 Motorisierter Individualverkehr / Strassenraum

Durch das Bevölkerungswachstum der Region Wil wird das Bedürfnis nach Mobilität weiter zunehmen. Die Platzverhältnisse im öffentlichen Strassenraum werden sich aber nicht erweitern lassen und sind ohnehin in und um die Altstadt bereits heute sehr eng. Mit der Hitze-steigerung in den Siedlungsgebieten werden neben den Mobilitätsbedürfnissen die Ansprüche an den öffentlichen Strassenraum als begrünte Flächen zur Hitzeminderung und als Drainagefläche für Meteorwasser weiter zunehmen. Es wird ein Paradigmenwechsel angestrebt, wonach bei allen im STEK adaptierten Strassenprofilen Alleen oder einseitig mit Bäumen gesäumte Strassen mit hoher Aufenthaltsqualität entstehen. Auch wenn deren Umgestaltung heute nicht in jedem Fall möglich ist, sollen gemäss Richtplan Siedlung und Grün-/Freiraum in 50 Jahren ein Grossteil der Strassen in Wil stadträumlich adaptierte Strassenprofile aufweisen und somit stark zur Stadtidentität und Resilienz im Umgang mit den zu erwartenden Effekten des Klimawandels beitragen – ein wichtiger Beitrag zur Hitzeminderung und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität.

Mit den sich in Planung befindenden Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK) diverser Verkehrsachsen soll auf diese gesteigerten Ansprüche reagiert werden. Dabei handelt es sich um die folgenden Projekte, die einen unterschiedlichen Planungsstand aufweisen:

- BGK Glärnischstrasse (Stand Bauprojekt)
- BGK Hubstrasse (Stand Bauprojekt)
- BGK Zürcherstrasse (Stand Vorprojekt)
- BGK Konstanzerstrasse (Stand Bauprojekt)
- BGK Haupt-/Bronschhoferstrasse (Stand Vorprojekt)
- BGK Altstadt (Sofortmassnahmen teilw. umgesetzt)
- BGK Fürstenlandstrasse (zurückgestellt)
- BGK Westquartier (zurückgestellt)
- BGK Toggenburgerstrasse (zurückgestellt)

Mit dem Entwicklungsschwerpunkt WILWEST findet eine grosse Siedlungsentwicklung an zentrumsnaher Lage statt. In diesem Zusammenhang ist ein zusätzlicher Autobahnanschluss geplant. Die zusätzlichen Belastungen auf dem Strassennetz werden durch den Autobahnanschluss, die Netzergänzung Nord und das bestehende Strassennetz abgefangen werden. Entsprechende flankierende Massnahmen auf dem übrigen Strassennetz sind daher zwingend nötig. Aufgrund der relativ zentralen Lage des Entwicklungsgebiets WILWEST bietet sich die Chance mit und den vorgesehenen Bestrebungen in Bezug auf FVV und ÖV verspricht man sich einen hohen ÖV- sowie FVV-Anteil.

4.7 Ruhender Verkehr

Der Druck auf die oberirdischen Parkieranlagen wird aufgrund der gesteigerten Ansprüche an den öffentlichen Strassenraum (Platzbedarf) stetig zu nehmen. Der Parkierungsdruck der «weissen Zonen» in der Nähe von erwartetem Publikumsverkehr nimmt weiter zu.

4.8 Digitalisierung

Der verbesserte Zugang zu dynamischen Informationen, das multilokale Arbeiten (Home-Office, Co-Working-Spaces, Büro etc.) sowie neue Geschäftsmodelle und Technologien führen zukünftig zu einem veränderten Mobilitätsverhalten. Darin besteht insbesondere das Potential, die Spitzenstunden zu brechen.

Die zunehmende Digitalisierung ermöglicht einen immer höheren Grad der Automatisierung des Verkehrs. Wie schnell sich das automatisierte Fahren durchsetzen wird, ist zurzeit noch unklar. Es ist von einer gewissen Übergangszeit im Mischverkehr aus nicht-automatisierten und automatisierten Fahrzeugen auszugehen (auch der Grad der Automatisierung wird unterschiedlich sein). Allgemein besteht bei kollektiv genutzten automatisierten Fahrzeugflotten ein grosses Potential hinsichtlich der Reduzierung des Fahrzeugbestandes und der Erhöhung des Besetzungsgrades. Zudem ist davon auszugehen, dass entlegene Gebiete oder Siedlungsränder, welche heute aus wirtschaftlichen Gründen nicht oder nur mangelhaft an den ÖV angebunden sind, besser zu erschliessen sind. Dabei werden jedoch die Grenzen zwischen dem MIV und ÖV verschmelzen. Grundsätzlich besteht hingegen auch die Gefahr, dass bei einem mehrheitlichen Anteil von automatisierten Fahrzeugen im privaten Eigentum die Fahrleistungen infolge von Leerfahrten, Fahrten von an sich noch nicht fahrberechtigten oder nicht fahrtüchtigen Familienmitgliedern etc. zunehmen werden.

Auch hinsichtlich des Güterverkehrs führt die Digitalisierung sowie die Zunahme des Onlinehandles zu veränderten Anforderungen an die Logistik. Dabei besteht im Zusammenhang mit technologischen Innovationen die Chance, die Effizienz und Qualität der Logistikprozesse zu steigern sowie gleichzeitig den Flächenbedarf und die Verkehrsleistungen zu reduzieren.

4.9 Elektromobilität / Elektrifizierung

Die Notwendigkeit zur Reduktion der klimaschädlichen Emissionen wird die Mobilität in den nächsten Jahren stark prägen. Dabei werden Elektrofahrzeuge eine wichtige Rolle einnehmen.

Im «St.Galler Energiekonzept 2021-2030» wird davon ausgegangen, dass bis ins Jahr 2030 im Personenverkehr die CO₂-Emissionen um 35 % gesenkt werden können. Ein Teil der Einsparung soll durch Elektrofahrzeuge erreicht werden. Betrachtet man den Personenwagenbestand der reinen Elektrofahrzeuge in der Stadt Wil und im Kanton St. Gallen, so ist ersichtlich, dass dieser über die letzten Jahre kontinuierlich zugenommen hat. Zum heutigen Zeitpunkt bestehen im Gemeindegebiet 39 öffentliche Ladestationen (davon 3 Schnellladestationen). Diese befinden sich hauptsächlich in den Arbeitsplatzgebieten der Stadt Wil. Zudem bestehen auf Seiten des Kantons Anreize für die Erschliessung von Ladeinfrastrukturen in Mehrfamilienhäusern, Industrie-, Gewerbe- und Bürogebäuden. Weiter gibt es Vergünstigungen auf die Strassenverkehrssteuer bei reinen Elektrofahrzeugen.

Beim Busbetrieb und bei Lastwagen bestehen hinsichtlich Elektrifizierung aufgrund des Batteriegewichts, der Reichweite und der Ladedauer im Vergleich zu den Personenwagen grössere Herausforderungen. Die Flotte des städtischen Stadtbusbetriebs, von RegioBus und von Postauto besteht heute aus Dieselfahrzeugen. Ein Konzept zur Elektrifizierung der Flotte besteht zurzeit erst auf Kantonsebene. Die langfristige Strategie sieht in erster Linie Depotlader auf der ganzen Flotte vor. Als Zwischenschritt zur Umsetzung der Strategie sollen im Zeitraum 2025/2030 Pilotversuche von Depotlader durchgeführt werden.

Die Elektrifizierung im Veloverkehr hat mutmasslich auch in Wil wie in übrigen Städten stark zugenommen.

4.10 Fazit Trendanalyse

Mit dem weiteren Wachstum von Wil und seiner Umgebung werden die Mobilitätsbedürfnisse weiter zunehmen. Das heute teilweise schon stark belastete Verkehrsnetz wird noch stärker belastet und damit anfälliger auf Störungen. Mit dem demografischen Wandel der Bevölkerung und dem immer grösseren Bedarf an Hitzeminderung steigen die Ansprüche an den öffentlichen Strassenraum. Die gesteigerten Ansprüche an die Flächenaufteilung des Strassenraums stellt bei der Umsetzung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten eine grosse Herausforderung dar.

Die technologischen Entwicklungen, die Fahrplanoptimierungen des ÖV, die topografischen Gegebenheiten und die kurzen Distanzen bieten Chancen das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung in Wil hin zum Fuss- und Veloverkehr sowie zum ÖV zu verändern. Jedoch sind beim ÖV die Nachfragebedürfnisse aufgrund der Siedlungsentwicklung zu adaptieren und allenfalls die Kapazitäten beim Busverkehr zu erhöhen sowie Massnahmen zur Gewährleistung der Fahrplanstabilität zu ergreifen.

5 Entwicklungsgrundsätze und Umsetzungsziele

Für das GVK Wil gelten die übergeordneten Zielsetzungen gemäss den in Kapitel 2 beschriebenen Planungsgrundlagen. Nachfolgend werden davon abgeleitet unter Berücksichtigung der Situationsanalyse fünf Grundsätze definiert, die Schwerpunkte für die künftige kommunale Verkehrsentwicklung bilden sollen, mit welchen die übergeordneten kantonalen und die kommunalen Zielsetzungen erreicht werden können. Diese Entwicklungsgrundsätze wurden zusammen mit den Begleitgremien des GVK entwickelt und auf das STEK abgestimmt.

Die Entwicklungsgrundsätze und Umsetzungsziele dienen als verbindliche Orientierung für die Formulierung der Zielbilder und die Ableitung des Handlungsbedarfs und bilden zugleich eine zentrale inhaltliche Grundlage für den künftigen kommunalen Richtplan Verkehr. Damit ermöglichen sie eine ausgewogene Abwägung zwischen Erreichbarkeit, Verkehrsfunktion, Aufenthaltsqualität und siedlungsverträglicher Ausgestaltung und schaffen die Voraussetzung für eine kohärente und abgestimmte Weiterentwicklung des Verkehrssystems.

Zu den jeweiligen Grundsätzen werden jeweils drei bis fünf Umsetzungsziele definiert. In einem nächsten Schritt werden dann aus der Differenz der Grundsätze und Ziele sowie der Situations- und Trendanalyse Handlungsfelder abgeleitet (Kap. 6).

5.1 Fördern der aktiven Mobilität

Der Fuss- und Veloverkehr soll flächendeckend gefördert werden. Dazu gehört auch die Weiterentwicklung der multimodalen Mobilität.

Umsetzungsziele

- Das zukünftige Verkehrswachstum ist möglichst mit dem öffentlichen Verkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr abzuwickeln.
- Die Fusswege sind in Abstimmung mit dem Siedlungs- und Freiraumkonzept den Nutzerbedürfnissen entsprechend, abwechslungsreich, standardisiert und inklusiv gestaltet.
- Das Veloverkehrsnetz wird bedarfsgerecht für den Alltags- und Freizeitverkehr weiterentwickelt.
- Hochwertige Veloparkieranlagen werden in den Zentrumsbereichen, Bahnhöfen, Schulen, Sportanlagen und Einkaufsmöglichkeiten bereitgestellt. Auch private Veloparkieranlagen in den Wohnzonen werden gefordert.

5.2 Hochwertige Strassenraumgestaltung

Der Strassenraum soll mehr als nur Verkehrsraum sein. Er soll die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden, insbesondere die Bedürfnisse der Schwächeren Verkehrsteilnehmenden beachten und siedlungsverträglich gestaltet werden. Zudem wird die Verkehrssicherheit stetig erhöht. Die Bevölkerung nimmt die Strasse als attraktiv und sicher wahr.

Umsetzungsziele

- Die zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen werden effizient genutzt und den entsprechenden Verkehrsmitteln gemäss der Strassenfunktion Raum zugeteilt.
- Die Strassenräume sind ihrer Funktion entsprechend siedlungs- und freiraumorientiert gestaltet und lassen einen stetigen Verkehrsfluss für den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr zu.
- Massnahmen zur Hitzeminderungen, insbesondere in den Zentrumsbereichen, werden umgesetzt.
- Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungspunkte werden saniert.
- Eine sichere Verkehrsinfrastruktur trägt zur Reduktion der Anzahl Unfälle auf dem Stadtgebiet bei.

5.3 Zuverlässiges Verkehrsnetz

Das Verkehrsnetz soll zuverlässig und planbar funktionieren. Insbesondere der ÖV soll zuverlässig verkehren.

Umsetzungsziele

- Entwickeln eines Verkehrsmanagements, um den motorisierten Individualverkehr zu leiten zu sowie die Fahrplanstabilität des Busverkehrs zu gewährleisten.
- Gezielter Ausbau des Strassennetzes zur Gewährleistung der geforderten Leistungsfähigkeit des motorisierten Individualverkehrs.
- Massnahmen zur Verbesserung der Zuverlässigkeit werden regional koordiniert.

5.4 Hohe Durchlässigkeit der Verkehrsnetze

Das Verkehrsnetz soll für die einzelnen Verkehrsträger durchgehend, regional koordiniert und untereinander verknüpft werden. Nur Massnahmen mit hohem Kosten/Nutzenverhältnis sollen umgesetzt werden.

Umsetzungsziele

- Ein lückenloses Wegnetz für den Fuss- und Veloverkehr wird entwickelt und mit den Nachbargemeinden koordiniert.
- Die trennende Wirkung von Infrastrukturelementen wie dem Bahntrasse oder Hauptverkehrsachsen wird abgebaut.
- Der Bahnhof Wil als wichtige Verkehrsdrehscheibe der Region wird weiterentwickelt und nimmt eine zentrale Funktion bei der Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger ein.

5.5 Zukunftsorientierte Mobilität

Das Mobilitätsverhalten ändert sich über die Zeit. So entstehen neue, effizientere und nachhaltigere Mobilitätsformen. Diese Entwicklungen sollen in die Mobilitätsgestaltung aufgenommen werden und so die Klimaziele der Stadt unterstützen.

Umsetzungsziele

- Die Busflotte wird elektrifiziert und die Elektromobilität des Individualverkehrs gefördert.
- «Geteilte Mobilität» wird gefördert.
- Intelligente und effizientere Formen von Logistikverkehr werden gefördert und dementsprechend nötigen Raum zu Verfügung gestellt.
- Bei Neubauten werden die Anzahl Abstellplätze als Lenkungsmassnahme genutzt.
- Das Mobilitätsmanagement der Stadt wird weiter ausgebaut und private Betriebe bei der Umsetzung von Mobilitätsmanagementmassnahmen unterstützt.
- Ein Monitoring der Verkehrsentwicklung mittels digitaler Hilfsmittel findet statt.

6 Zielbilder und Handlungsbedarf

In Abstimmung mit dem STEK und dem Richtplanentwurf Siedlung und Grün-/Freiraum wurden für die verschiedenen Verkehrsmittel Zielbilder erarbeitet. Die Zielbilder übersetzen die strategischen Entwicklungsgrundsätze in räumlich und thematisch fassbare Leitvorstellungen und stellen damit die Verbindung zwischen der strategischen Ebene des GVK und der späteren Konkretisierung im Richtplan Verkehr her. Die nachfolgenden Zielbilder sind bewusst qualitativ formuliert und lassen Spielraum für unterschiedliche Umsetzungsvarianten; sie legen keine konkreten Massnahmen oder Projekte fest.

Aus der Differenz zwischen dem angestrebten Zielbild und den Umsetzungszielen der Entwicklungsgrundsätze sowie der Analyse ergibt sich für die einzelnen Verkehrsmittel ein unterschiedlicher Handlungsbedarf.

Die Zielbilder bilden zusammen mit dem ausgewiesenen Handlungsbedarf eine zentrale Begründungs- und Argumentationsbasis für die inhaltliche Ausgestaltung des künftigen kommunalen Richtplans Verkehr.

6.1 Strassennetz / MIV

6.1.1 Zielbild

Im Zielbild Strassennetz / MIV werden die Stossrichtungen für die Entwicklung des Strassennetzes festgelegt. Bestandteil des Zielbildes sind die beiden Netzergänzungen Nord und Ost. Damit kann der Zentrumsbereich entlastet werden. Bis zur Realisierung dieser Netzergänzungen soll mittels eines Verkehrsmanagements der Verkehr im Zentrum verstetigt werden. Dies ist eine Grundvoraussetzung, damit der Strassenraum gemäss den Anforderungen aus dem STEK entwickelt werden kann. So sollen die Hauptverkehrsstrassen im Siedlungsgebiet zu Stadtachsen entwickelt werden, welche den Bedürfnissen des MIV, Fuss- und Veloverkehr aber auch der Freiraumgestaltung gerecht werden.

- **Überlandstrassen:** Bei Eintritt aus dem Siedlungsgebiet in die Landschaftsgebiete werden die Stadtachsen zu Überlandstrassen, die die Stadt Wil mit den umliegenden Ortschaften verbinden. Entlang der Überlandstrassen verlaufen auch wichtige Alltagswege, gerade auch für Velofahrende.
- **Stadtachsen:** Die Stadtachsen sind wichtige Verbindungsachsen aus der Region ins Zentrum und durch die Stadt. Sie dienen der gesamtstädtischen sowie der quartierübergreifenden Vernetzung und gliedern das Stadtgebiet.
- **Hohe Aufenthaltsqualität:** Die kommunalen Strassen im Zentrum sollen eine hohe Aufenthaltsqualität und eine hohe Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr aufweisen. Sie sind siedlungsorientiert gestaltet und bieten regelmässige und sichere Querungsmöglichkeiten.
- **Quartiersammelstrassen:** Diese haben in den verkehrsberuhigten Quartieren eine wichtige Sammelfunktion für sämtliche Verkehrsmittel. Sie sind dem Umfeld entsprechend gestaltet und wichtige Verbindungen innerhalb der Quartiere und bieten wichtige Anschlüsse an das übergeordnete Strassennetz.

Damit die Entwicklungsgrundsätze und Umsetzungsziele erfüllt werden können, sind auch Massnahmen beim ruhenden Verkehr zu ergreifen. Die Anzahl der öffentlichen Parkfelder soll nicht erhöht und wo möglich in den Untergrund verlegt werden. Für die privaten Abstellplätze sollen abhängig von der Standortqualität bei Neubauten die Anzahl Parkfelder gegenüber den Vorgaben gemindert werden. Damit soll sichergestellt werden, dass die Verkehrsbelastungen im Zentrum nicht übermässig steigen.

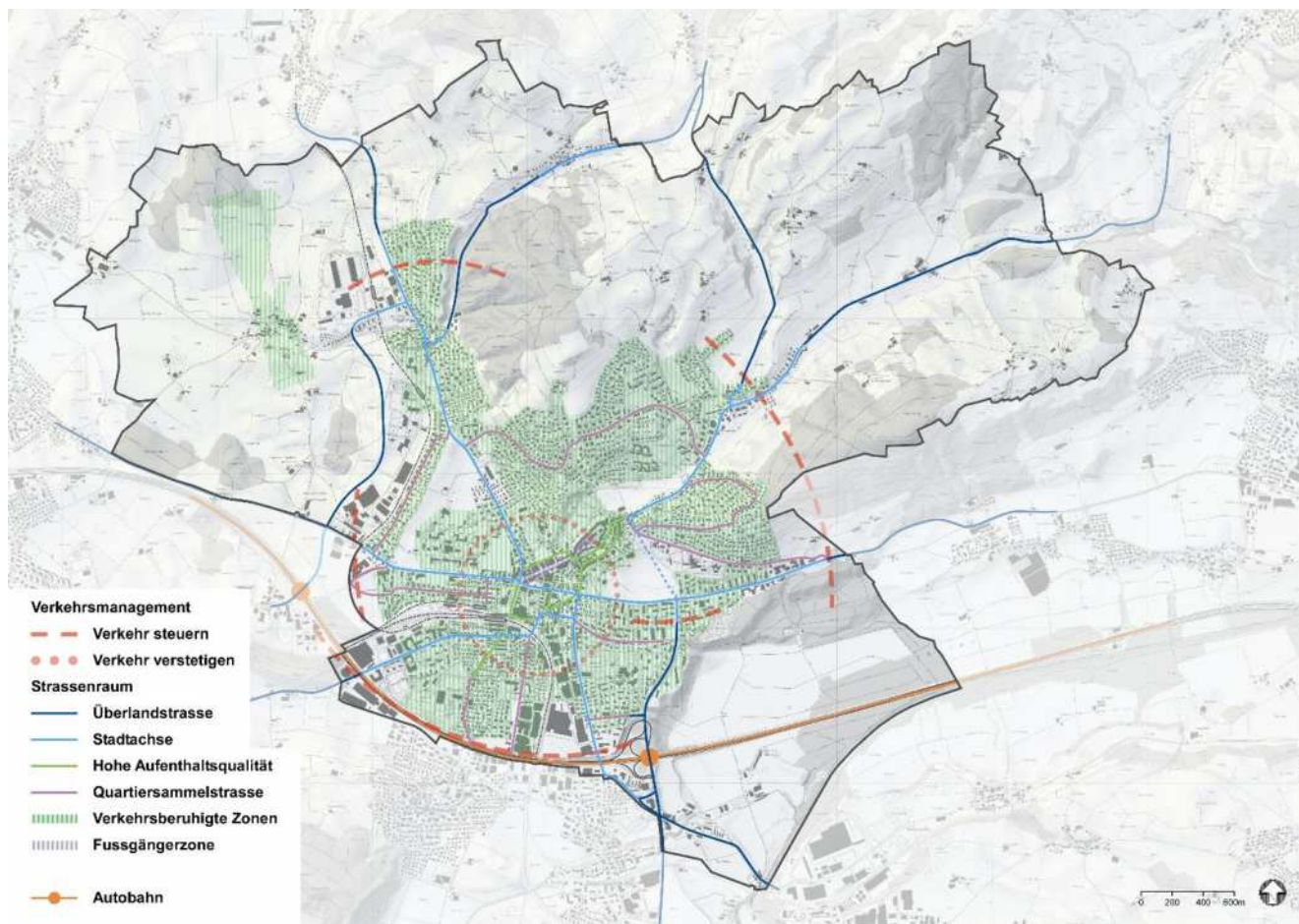


Abbildung 26: Zielbild Strassennetz / MIV (A3-Format siehe Anhang B)

6.1.2 Handlungsbedarf

Um die definierten Entwicklungsgrundsätzen mit den entsprechenden Umsetzungszielen und das Zielbild Strassennetz / MIV zu erreichen, besteht folgender Handlungsbedarf.

Entwicklungsgrundsätze	Relevante Umsetzungsziele	Handlungsbedarf
Hochwertige Strassenraumgestaltung	Die zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen werden effizient genutzt und den entsprechenden Verkehrsmitteln gemäss der Strassenfunktion Raum zugeteilt.	<p><i>Die Strassenräume sind heute nur vereinzelt siedlungs- und freiraumorientiert gestaltet. Ein stetiger Verkehrsfluss ist teils durch Überlastung der Strassenräume nicht gewährleistet. Deshalb sind die Strassenräume der Stadtachsen entsprechend ihrer Funktion aufzuwerten und siedlungsverträglich sowie klimagerecht zu gestalten. Hierzu sind die bestehenden BGK zu aktualisieren und umzusetzen. Dabei ist die Erreichbarkeit für den Güterverkehr zu gewährleisten.</i></p> <p><i>Hitzeminderungsmaßnahmen sind aktuell noch wenig vorhanden. Die Begrünung und Entsiegelung soll bei der Sanierung der Strassen einen hohen Stellenwert haben.</i></p>
	Die Strassenräume sind ihrer Funktion entsprechend siedlungs- und freiraumorientiert gestaltet und lassen einen stetigen Verkehrsfluss für den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr zu.	
	Massnahmen zur Hitzeminderungen, insbesondere in den Zentrumsbereichen, werden umgesetzt.	
Zuverlässiges Verkehrsnetz	Entwickeln eines Verkehrsmanagements, um den motorisierten Individualverkehr zu leiten zu sowie die Fahrplanstabilität des Busverkehrs zu gewährleisten.	<p><i>Heute bestehen nur ab der Autobahn und aus Richtung Osten LSA-gesteuerte Knoten. Dies hat zur Folge, dass es in den Spitzenstunden an den Kreisel im Zentrum zu Verkehrsüberlastungen kommt. Mittels eines Verkehrsmanagements muss der Verkehrsfluss im Zentrum stetig gehalten werden, damit die Fahrplanstabilität der Buslinien gewährleistet werden kann. Dazu gehört auch, dass die Anschlusspunkte der Entwicklungsgebiete ans Strassennetz bestimmt werden.</i></p> <p><i>Das Verkehrssystem im Zentrum ist heute sehr gut ausgelastet. Mit Netzergänzungen, welche das Zentrum vom Durchgangsverkehr entlasten, kann das Verkehrssystem optimiert und das Potenzial zur Aufwertung der Strassenräume erhöht werden.</i></p> <p><i>Damit das angestrebte Verkehrsmanagement und die Netzergänzungen ihre volle Wirkung erzeugen können, sind diese mit den Nachbargemeinden abzustimmen.</i></p>
	Gezielter Ausbau des Strassennetzes zur Gewährleistung der geforderten Leistungsfähigkeit des motorisierten Individualverkehrs.	
	Massnahmen zur Verbesserung der Zuverlässigkeit werden regional koordiniert.	
Hohe Durchlässigkeit der Verkehrsnetze	Die trennende Wirkung von Infrastrukturelementen wie dem Bahntrasse oder Hauptverkehrsachsen wird abgebaut.	<i>Die Hauptverkehrsachsen sind heute verkehrsorientiert gestaltet. Die in den Spitzenstunden hohe Verkehrsbelastung erzeugt eine trennende Wirkung. Mittels einer Umgestaltung (BGK) und Verkehrsmanagement sollen die Hauptverkehrsachsen zu siedlungsorientierten Strassenräumen umgestaltet werden.</i>
Zukunftsorientierte Mobilität	Ein Monitoring der Verkehrsentwicklung mittels digitaler Hilfsmittel findet statt.	<i>Heute bestehen nur einzelne Verkehrszählstellen. Mittels eines umfassenden Verkehrsmonitoring sind belastbare Grundlagedaten zu schaffen. In den nächsten Jahren kann so die verkehrliche Entwicklung beurteilt werden.</i>

Tabelle 6: Handlungsbedarf Strassennetz / MIV

6.1.3 Anpassungen Strategie Strasse

Der Netzgedanke der Strategie Strasse (2016) bleibt bestehen. An den beiden Netzergänzungen wird festgehalten. Die Anforderungen an den Strassenraum, insbesondere im Zentrumsbereich wird jedoch erhöht.

6.2 Öffentlicher Verkehr

6.2.1 Zielbild

Der Bahnhof Wil bildet die Drehscheibe für den ÖV der ganzen Region. Das Siedlungsgebiet der Stadt Wil soll grundsätzlich im 15-Minutentakt erschlossen werden. Ein ½-h Takt wird nur in den wenig dicht besiedelten Gebieten angestrebt. Dabei sind die Anschlüsse bestmöglich auf den Bahnknoten auszurichten.

Bei der Weiterentwicklung des Busnetzes muss dieses im Zusammenhang mit WILWEST mit dem Kanton Thurgau koordiniert werden. Weiter ist die Linienführung zur optimalen Erschliessung des Spitals festzulegen.

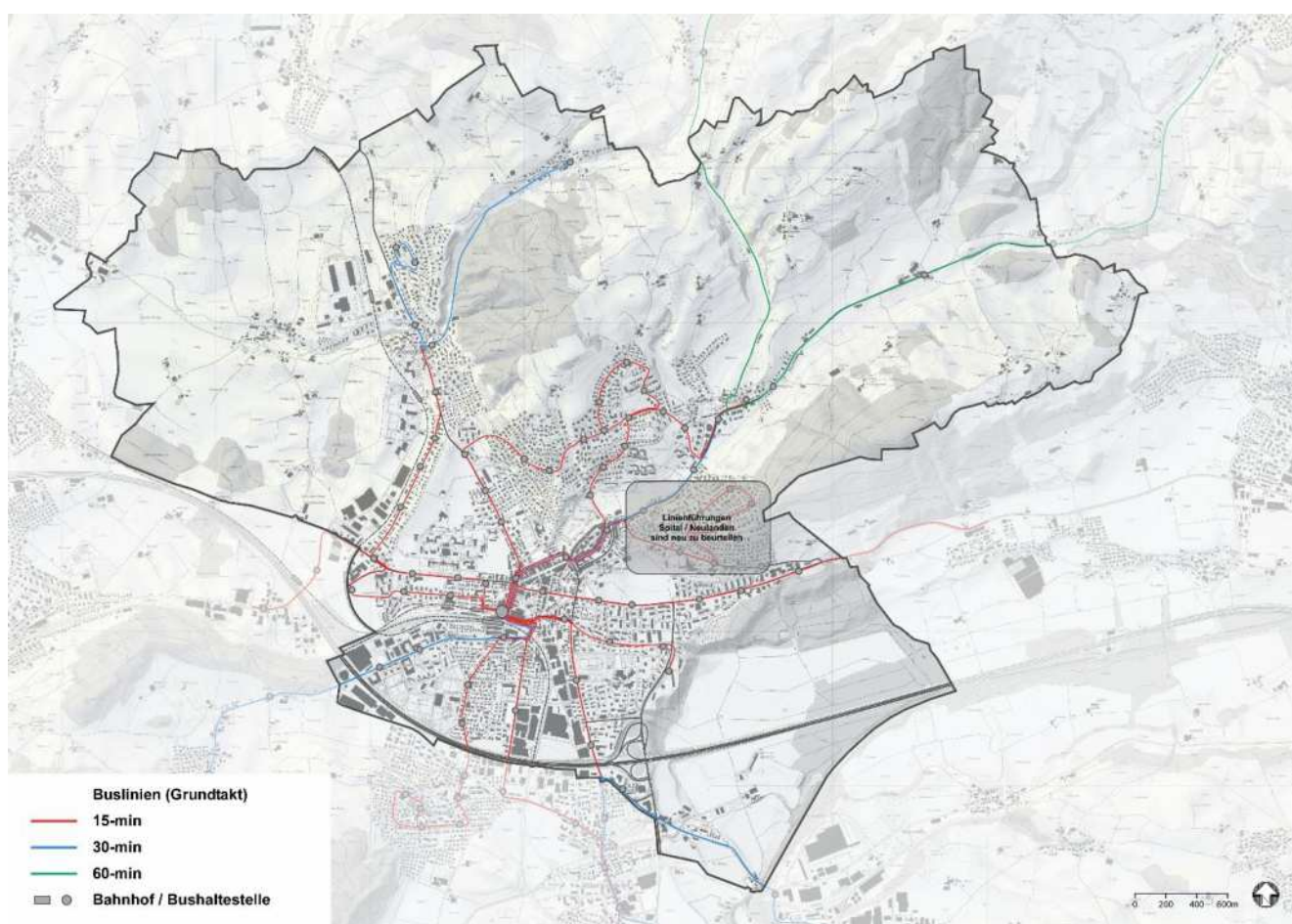


Abbildung 27: Zielbild Öffentlicher Verkehr (A3-Format siehe Anhang B)

6.2.2 Handlungsbedarf

Zur Erreichung der Entwicklungsgrundsätze mit ihren Umsetzungszielen besteht folgender Handlungsbedarf.

Entwicklungsgrundsätze	Relevante Umsetzungsziele	Handlungsbedarf
Fördern der aktiven Mobilität	Der zusätzliche Verkehr ist möglichst mit dem öffentlichen Verkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr abzuwickeln.	<i>Die räumliche und zeitliche Erschliessung des Stadtgebietes mit dem ÖV ist grundsätzlich genügend. Jedoch ist die Fahrplanstabilität sowie die Haltestelleninfrastruktur zu verbessern, damit ein attraktiver ÖV bereitgestellt werden kann.</i>
Hochwertige Strassenraumplanung	Die Strassenräume sind ihrer Funktion entsprechend siedlungs- und freiraumorientiert gestaltet und lassen einen stetigen Verkehrsfluss für den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr zu.	<i>Vgl. Handlungsbedarf Strassennetz</i>
Zuverlässiges Verkehrsnetz	Entwickeln eines Verkehrsmanagement, um den motorisierten Individualverkehr zu leiten zu sowie die Fahrplanstabilität des Busverkehrs zu gewährleisten.	<i>Vgl. Handlungsbedarf Strassennetz</i>
Hohe Durchlässigkeit der Verkehrsnetze	Der Bahnhof Wil als wichtige Verkehrsdrehscheibe der Region wird weiterentwickelt und nimmt eine zentrale Funktion bei der Verknüpfung der einzelnen Verkehrsmittel ein.	<i>Der Bahnhofplatz in Wil entspricht nicht den heutigen Anforderungen an eine ÖV-Drehscheibe. Der barrierefreie Zugang sowie die Wegführung und Gestaltung müssen verbessert werden.</i>
Zukunftsorientierte Mobilität	Die Busflotte wird elektrifiziert und die Elektromobilität des Individualverkehrs gefördert.	<i>Heute verkehren in Wil grösstenteils Dieselmotoren. In Zusammenarbeit mit dem Kanton und den Busbetreiberinnen ist die Elektrifizierung der Busse voranzutreiben. Hierzu sind auch die infrastrukturellen Voraussetzungen zu schaffen.</i>

Tabelle 7: Handlungsbedarf Öffentlicher Verkehr

6.2.3 Anpassungen Strategie ÖV

Grundsätzlich sind an der Strategie ÖV keine Anpassungen notwendig. Jedoch ist die Machbarkeit der Fahrplanstabilität und Wendemöglichkeit zu überprüfen und die Linienführung Richtung Spital und Braunau anzupassen.

6.3 Veloverkehr

6.3.1 Zielbild

Das Zielbild des Veloverkehrs basiert auf der Velostrategie der Stadt Wil. Jedoch wurden beim Zielbild Prioritäten aufgrund des Nachfragepotenzials gesetzt.

- Velorouten:** Diese sollen aus allen Quartieren das Rückgrat des Veloverkehrsnetzes bilden. Dieses ist durchgängig umzusetzen. Es hat hohe Qualitätsanforderungen zu erfüllen. Es wird einen sehr hohen Wert auf eine sichere Infrastruktur gelegt, welche nicht zwingend die direktesten Verbindungen ermöglicht. Grundsätzlich sollen die Velorouten auf abgetrennten Velowegen umgesetzt werden. Nur auf geringfügig belasteten, verkehrsberuhigten Strassen ist eine Mischform möglich.

- **Velo entlang Stadtachsen:** Diese Wege bilden die direkten Verbindungen. Sie führen meist entlang von stark belasteten Strassen. Sie sind sicher ausgebaut und weisen hinsichtlich der Infrastruktur mindestens einen Radstreifen auf.
- **Lokalverbindungen / nicht priorisierte Verbindungen:** Diese bilden die Zubringer zu den Velorouten aus den Quartieren bzw. schliessen Lücken im Netz mit einem eher geringeren Nachfragepotenzial. Die Anforderungen an die Infrastruktur sind gut, aber geringer als bei den Velorouten.

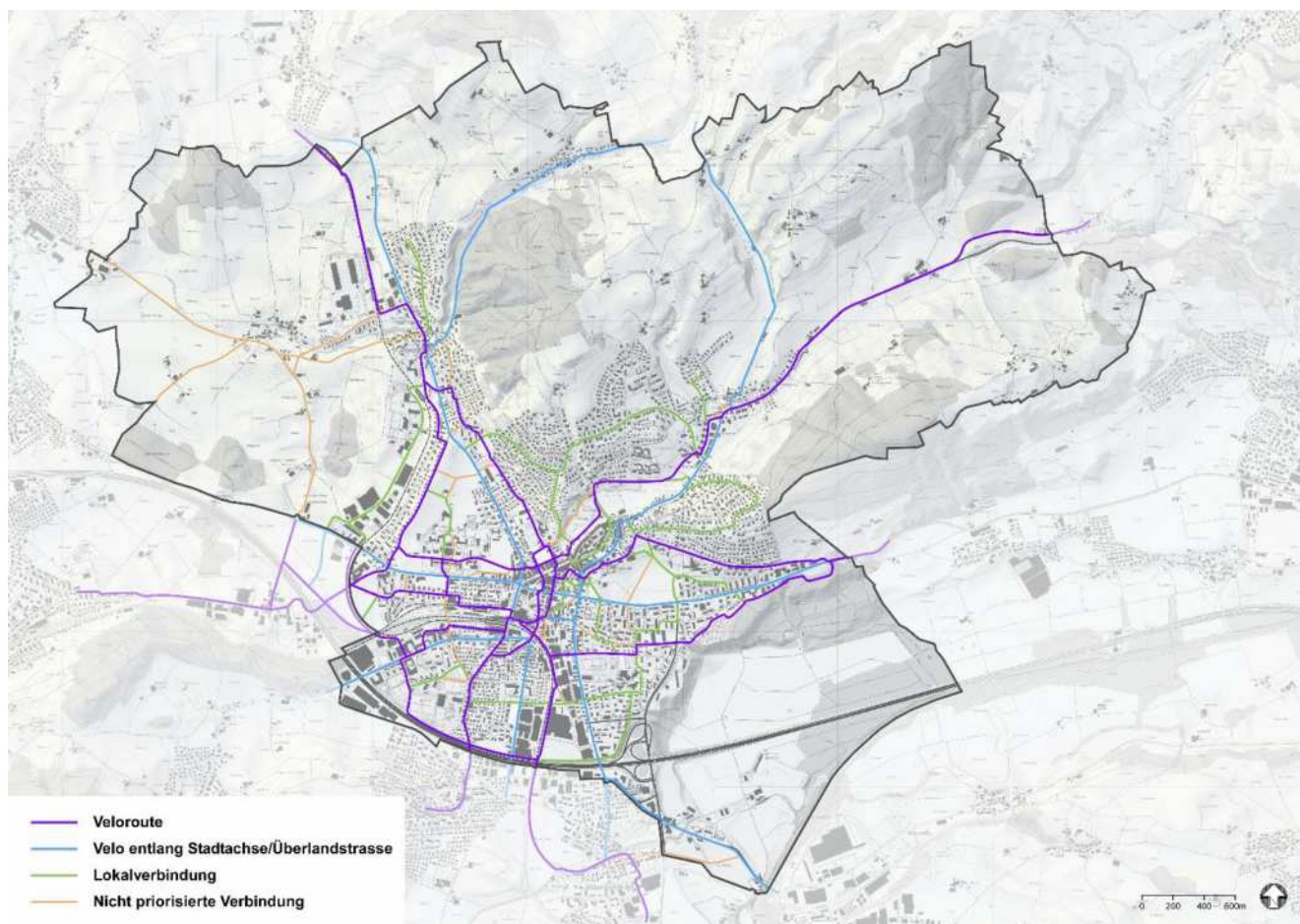


Abbildung 28: Zielbild Veloverkehr (A3-Format siehe Anhang B)

6.3.2 Handlungsbedarf

Zur Erreichung der Entwicklungsgrundsätze mit ihren Umsetzungsziele besteht der folgende Handlungsbedarf.

Entwicklungsgrundsätze	Relevante Umsetzungsziele	Handlungsbedarf
Fördern der aktiven Mobilität	Der zusätzliche Verkehr ist möglichst mit dem öffentlichen Verkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr abzuwickeln.	<i>Heute ist das Veloverkehrsnetz in Wil nicht durchgängig. Damit das Verlagerungspotenzial auf den Veloverkehr genutzt werden kann, ist dies durchgängig auszubauen.</i>
	Das Veloverkehrsnetz wird bedarfsgerecht für den Alltags- und Freizeitverkehr weiterentwickelt.	
	Hochwertige Veloparkierungsanlagen werden in den Zentrumsbereichen, Bahnhöfen, Schulen, Sportanlagen und Einkaufsmöglichkeiten bereitgestellt. Auch private Veloparkierungsanlagen in den Wohnzonen werden gefordert.	<i>An den wichtigen öffentlichen Einrichtungen fehlen heute teilweise hochwertige Veloabstellanlagen. Für die Nutzung des Velos sind solche an den Ziel- und Quellorten wichtig. Deshalb sind die Anforderungen an moderne Abstellanlagen umzusetzen.</i>
Hochwertige Strassenraumplanung	Die zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen werden effizient genutzt und den entsprechenden Verkehrsmitteln gemäss der Strassenfunktion Raum zugeteilt.	<i>Vgl. Strassennetz</i>
	Eine sichere Verkehrsinfrastruktur trägt zur Reduktion der Anzahl Unfälle auf dem Stadtgebiet bei.	<i>Vgl. Strassennetz</i>
Hohe Durchlässigkeit der Verkehrsnetze	Ein lückenloses Wegnetz für den Fuss- und Veloverkehr wird entwickelt und mit den Nachbargemeinden koordiniert.	<i>Heute fehlen teilweise durchgehende Velowege in die Region. Um das Potenzial der relativen kurzen Wege für das Velo zu nutzen, ist die Netzentwicklungen mit der Region zu koordinieren. Dies auch insbesondere mit den Entwicklungen in WILWEST.</i>
	Der Bahnhof Wil als wichtige Verkehrsdrehscheibe der Region wird weiterentwickelt und nimmt eine zentrale Funktion bei der Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger ein.	<i>Vgl. ÖV</i>
Zukunftsorientierte Mobilität	Ein Monitoring der Verkehrsentwicklung mittels digitaler Hilfsmittel findet statt.	<i>Vgl. Strassennetz</i>

Tabelle 8: Handlungsbedarf Veloverkehr

6.3.3 Anpassungen Strategie Velo

Gegenüber der Strategie Velo ist der Netzplan aufgrund der vorgenommenen Priorisierungen zu überprüfen. Dies ist auf die erhöhten Anforderungen aufgrund der schnelleren E-Bikes und dem höheren Stellenwert des Veloverkehrs zurückzuführen. Die Anforderungen an die Veloinfrastruktur sind zu definieren.

6.4 Fussverkehr

Im Rahmen des GVK wurde aufgrund der fehlenden Grundlagen für den Fussverkehr kein Zielbild erarbeitet. Im Rahmen des STEK wurden jedoch Weg- und Quartierverbindungen definiert. Zur Umsetzung des STEK und den Entwicklungsgrundsätzen kann der folgende Handlungsbedarf festgehalten werden.

Entwicklungsgrundsätze	Relevante Umsetzungsziele	Handlungsbedarf
Fördern der aktiven Mobilität	Der zusätzliche Verkehr ist möglichst mit dem öffentlichen Verkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr abzuwickeln.	<i>Der Fussverkehr hat insbesondere im Zentrumsgebiete eine wichtige Funktion. Die Infrastruktur ist auf sämtliche Altersstufen auszurichten.</i>
	Die Fusswege sind in Abstimmung mit dem Siedlungs- und Freiraumkonzept den Nutzerbedürfnissen entsprechend, abwechslungsreich, standardisiert und inklusiv gestaltet.	<i>Heute bestehen im Fusswegnetz Lücken insbesondere bei den Quartierverbindungen und gewisse Wege erfüllen hinsichtlich der Infrastruktur nur knapp die Mindestanforderungen. Die wichtigen Fusswege sind auszubauen und den Anforderungen entsprechend zu gestalten. Insbesondere Schwachstellen auf den Schulwegen sind zu beheben. Hierfür ist in einem ersten Schritt ein Fusswegkonzept zu erarbeiten.</i>
Hochwertige Strassenraumplanung	Die zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen werden effizient genutzt und den entsprechenden Verkehrsträgern gemäss der Strassenfunktion Raum zugeteilt.	<i>Vgl. Strassennetz</i>
	Die Strassenräume sind ihrer Funktion entsprechend siedlungs- und freiraumorientiert gestaltet und lassen einen stetigen Verkehrsfluss für den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr zu.	<i>Vgl. Strassennetz</i>
Zuverlässiges Verkehrsnetz	Ein lückenloses Wegnetz für den Fuss- und Veloverkehr wird entwickelt und mit den Nachbargemeinden koordiniert.	<i>An den Schnittstellen zu den Nachbargemeinden und insbesondere im Zusammenhang mit WILWEST ist das Fusswegnetz über die Stadtgrenzen hinweg zu koordinieren.</i>
Hohe Durchlässigkeit der Verkehrsnetze	Der Bahnhof Wil als wichtige Verkehrsdrehscheibe der Region wird weiterentwickelt und nimmt eine zentrale Funktion bei der Verknüpfung der einzelnen Verkehrsmittel ein.	<i>Vgl. ÖV</i>

Tabelle 9: Handlungsbedarf Fussverkehr

6.5 Weiterer Handlungsbedarf

Insbesondere um die Umsetzungsziele einer zukunftsorientierten Mobilität zu erreichen, besteht der folgende weitere Handlungsbedarf:

- Fördern eines städtischen Mobilitätsverhaltens durch städtebauliche Konzepte und Planung des Parkplatzangebots.
- Schaffen eines Lenkungsinstrumentes zur Abminderung der privaten Abstellplätze bei Neubauten.
- Die verkehrsbedingte Belastung mit Treibhausgasen, Stickstoffdioxid und Lärm ist zu reduzieren.
- Der Stellenwert der «geteilten» Mobilität muss erhöht werden.
- Intelligente und effizientere Formen von Logistikverkehr werden gefördert.
- Ein Mobilitätsmanagement wird bei Siedlungsentwicklungen gefordert. Unternehmen werden bei der Umsetzung von Mobilitätskonzepten für ihre Mitarbeitenden unterstützt.

7 Vertiefung Verkehrssystem Zentrum

7.1 Masterplanung Zentrum

Das STEK hat gezeigt, dass die Entwicklung des Zentrums rund um den Bahnhof höchste Priorität hat und eine Verdichtung an dieser zentralen Lage angestrebt werden sollte. Es gibt sieben Schlüsselareale, die alle Teile des Schwerpunktgebiets «Zentrum» sind. Eine spezifische Masterplanung wird die Rahmenbedingungen für den Verkehr definieren. Dadurch werden die Vorhaben von Migros, der SBB (Aufnahmegebäude), der Post, Titlis, Helbling, Reseda Invest und Integra-Nord koordiniert entwickelt.

Diese Planung ermöglicht es, die verkehrlichen Anforderungen für die Erschliessung der Areale frühzeitig zu definieren, sodass das Verkehrssystem im Zentrum auch zukünftig funktionsfähig bleibt. Die Verkehrsführung im Zentrum ist nicht isoliert, sondern stets im Zusammenspiel mit dem übergeordneten Netz, den angrenzenden Quartieren sowie den regionalen Verflechtungen zu betrachten. Ziel ist es, die Erreichbarkeit des Zentrums für die verschiedenen Nutzungen sicherzustellen, ohne dass das Zentrum dauerhaft als Ausweich- oder Durchgangsraum für übergeordnete Verkehrsströme fungiert. Anpassungen der Verkehrsführung sind folglich schrittweise und unter Berücksichtigung möglicher Verlagerungseffekte zu entwickeln und mit flankierenden Massnahmen im Gesamtverkehrssystem abzustimmen.

Grundlage für die verkehrliche Erschliessung der Areale im Zentrum ist eine ideale Anbindung des Gebiets an den öffentlichen Verkehr. Im Zusammenhang mit den städtebaulichen Entwicklungen wird zudem der Strassenraum aufgewertet. Der Zugang zum Bahnhof wird von Norden und Süden optimiert. Ein Aufenthaltsplatz südlich der Gleise zwischen dem Post- und dem Helbling-Areal schafft einen attraktiven Zugang auf der Südseite des Bahnhofs. Im Norden erfolgt eine Verbesserung des Zugangs und der Gestaltung im Rahmen des Projektes Bahnhofplatz.

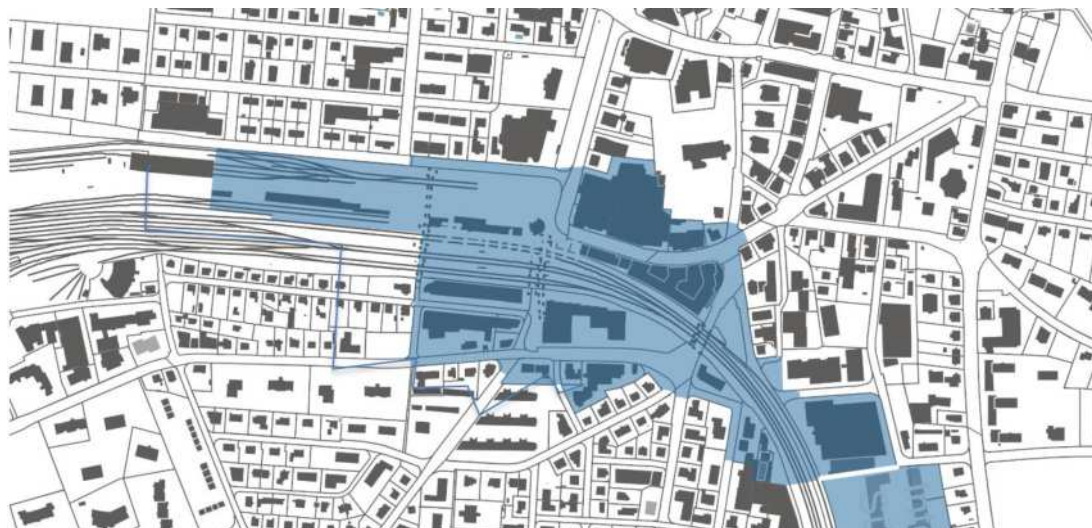


Abbildung 29: Schwerpunktgebiet Zentrum (Quelle: Arbeitsprogramm Masterplan Zentrum)

7.2 Bestehendes Verkehrssystem

Das Strassennetz im Zentrum von Wil ist durch zahlreiche Kreisel geprägt. Lediglich aus Richtung Osten gibt es lichtsignalgesteuerte Knoten, die eine Lenkung des Verkehrs ermöglichen. Die vorliegende Netzstruktur beziehungsweise die geringfügigen Knotenabstände führen dazu, dass Rückstauabildungen an einzelnen Knoten den Verkehrsfluss an benachbarten Knoten beeinflussen können, was insbesondere im Zusammenhang mit Kreisverkehren schnell zu einer Überlastung des gesamten Verkehrssystems führen kann.

Von diesen Überlastungen ist auch der ÖV betroffen, der im Rückstau stehen bleibt. Zudem fehlen im Zentrumsbereich grösstenteils separate Wege für den Veloverkehr. Die Verkehrsüberlastung mindert somit auch die Attraktivität des Veloverkehrs und erschwert dem Fussverkehr die Querung der Hauptachsen.



Abbildung 30: Bestehendes Verkehrssystem Zentrum

Um die Verkehrsflüsse im Zentrum zu analysieren, wurde im Herbst 2025 eine umfassende Verkehrserhebung durchgeführt, welche als Basis für ein künftiges Verkehrsmonitoring dient. Die Daten zeigen exemplarisch für den Schwanenkreisel, dass dieser werktags in der Abendspitzenstunde mit 1'840 PW-Einheiten stark ausgelastet ist. Am Samstag liegt die Verkehrsmenge etwas tiefer, hingegen ist die Anzahl der Zufussgehenden mit 1'190 deutlich höher als in der Abendspitzenstunde unter der Woche, in der 770 Zufussgehende gezählt wurden.

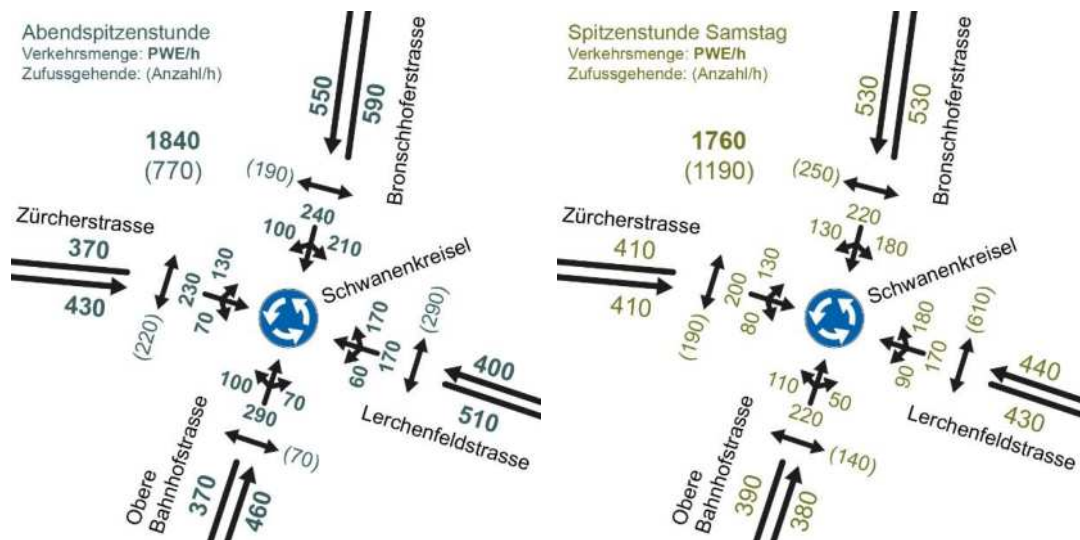


Abbildung 31: Auslastung Schwanenkreisel (links: Abendspitzenstunde, rechts: Spitzenstunde Samstag)

7.3 Massnahmen zur künftigen Verkehrsabwicklung

-  Fördern der aktiven Mobilität
-  Hochwertige Strassenraumgestaltung
-  Zuverlässiges Verkehrsnetz
-  Hohe Durchlässigkeit der Verkehrsnetze
-  Zukunftsorientierte Mobilität

Damit das Verkehrssystem im Zentrum auch in Zukunft die geforderte Qualität gewährleisten kann, müssen die fünf verkehrlichen Entwicklungsgrundsätze für die Stadt Wil umgesetzt werden. Hierzu sind Massnahmen erforderlich, die aufeinander aufbauen und sich gegenseitig beeinflussen. In den nachfolgenden Kapiteln werden die sieben Massnahmenpakete für das Zentrumsgebiet sowie die einzelnen Lösungsansätze beschrieben und deren Wirkung erläutert. Im weiteren Verlauf der Masterplanung sowie im Richtplan Verkehr müssen die angedachten Massnahmen konkretisiert und definitiv festgelegt werden.

Abbildung 32: Entwicklungsgrundsätze GVK

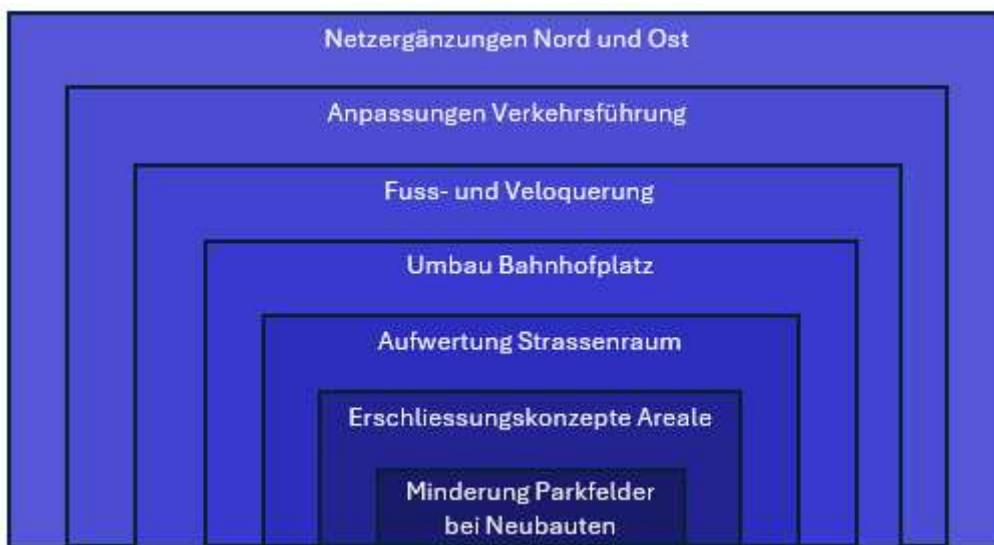


Abbildung 33: Massnahmenpakete Zentrum

7.3.1 Minderung Anzahl Parkfelder bei Neubauten

Ausgangslage

Die Regelungen zur Erstellung von Abstellplätzen sind im Baureglement der Stadt Wil (sRS 721.1, 21.12.2020) in den Artikeln 52 (Zweiradverkehr), 53 (Abstellflächen für Motorfahrzeuge) und 54 (Ersatzabgabe) festgelegt. Der Stadtrat genehmigte am 21. Februar 2023 das Merkblatt „Erschliessung / Mobilität“ als Ergänzung zum Merkblatt „Arealentwicklung“. Dieses Merkblatt regelt spezifisch die Angebotsbemessung und die Anforderungen an die Parkierung, einschliesslich des erforderlichen Bedarfs an Abstellplätzen für Motorfahrzeuge sowie die Berücksichtigung der Erschliessungsqualität durch den ÖV. Die Berechnung des Grenzbedarfs im Merkblatt unterscheidet sich von den Vorgaben im Baureglement. Zudem sieht das Baureglement keine Möglichkeit zur Reduzierung des Parkplatzbedarfs aufgrund des Standorts vor.

Lösungsansatz

Die Parkierung ist nicht als isoliertes Angebot zu betrachten, sondern als Bestandteil eines gesamstädtischen Mobilitätssystems, das Erreichbarkeit, Verlagerungsziele und Aufenthaltsqualität in ein ausgewogenes Verhältnis setzt. Veränderungen im Parkierungsangebot sind stets im Zusammenhang mit dem ÖV-Angebot, der Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur sowie mit Mobilitätsangeboten (z. B. Sharing, Bewirtschaftung) zu beurteilen.

Ziel ist nicht eine kurzfristige Reduktion oder Ausweitung einzelner Parkierungsangebote, sondern eine langfristig abgestimmte Steuerung, welche die verkehrlichen Zielsetzungen des GVK unterstützt.

Deshalb sollen die Regelungen zu Abstellplätzen im gesamten Gemeindegebiet einheitlich festgelegt werden. Reduzierungen aufgrund des Standorts sollen nicht nur für Arealentwicklungen gelten, sondern auch für alle zukünftigen Neubauten, Nutzungsänderungen und wesentlichen Veränderungen der anrechenbaren Geschossfläche auf dem Gebiet der Stadt Wil. Um insbesondere bei den anstehenden Arealentwicklungen Rechtssicherheit zu gewährleisten, wurden parallel zur Mitwirkung des Richtplans «Siedlung und Grün-/Freiraum» auch Anpassungen des Baureglements zur Mitwirkung unterbreitet.

Die Anpassungen sehen vor, das Parkfeldangebot sowohl minimal als auch maximal als Prozentsatz des Grenzbedarfs (Abminderung) festzulegen. Das Parkfeldangebot ist abhängig vom Standortgebiet und berücksichtigt die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr sowie die Erreichbarkeit des Zentrums, der Altstadt und des Bahnhofs. Dieses Angebot gilt für die Bewohner, Besucher und Beschäftigten. Bei Kunden wird die Reduzierung gemäss der VSS-Norm 40 281 berücksichtigt, die auch den Einzugsbereich der Verkaufsgeschäfte einbezieht.

Wirkung Zentrumsgebiet

Mit der vorgeschlagenen Regelung bleibt die Anzahl der Parkfelder trotz Verdichtung in etwa auf dem heutigen Bestand. Das bedeutet, dass trotz einer deutlich höheren Zahl an Bewohnenden und Beschäftigten die Anzahl der Parkfelder zukünftig nicht steigt. Entsprechend wird auch erwartet, dass die Anzahl der Fahrten nicht übermässig ansteigt. Die Reduzierung der Parkfelder pro Nutzfläche ist ein wichtiger Schritt, um den Mehrverkehr auf den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr zu verlagern.

7.3.2 Erschliessungskonzepte Areale

Ausgangslage

Neben den sieben Arealen im Schwerpunktgebiet «Zentrum» werden auch weitere Areale verdichtet (Kindlimann, Zeughaus, Integra Süd, Lenzenbüel, Eggfeld). Die verkehrliche Erschliessung dieser Areale ist frühzeitig zu regeln, um den verkehrlichen Entwicklungsgrundsätze der Stadt Wil Rechnung zu tragen.

Lösungsansatz

Für alle Arealentwicklungen werden Erschliessungskonzepte erstellt. Diese koordinieren die aktuellen Planungsstände der Projekte sowie übergeordnete Planungen und klären die Rahmenbedingungen für die einzelnen Verkehrsmittel. Für die Areale im Schwerpunktgebiet «Zentrum» sowie die weiteren bekannten Arealentwicklungen wurden solche Erschliessungskonzepte parallel zur Erarbeitung des GVK erstellt. Bei künftigen Entwicklungen ist diese Methodik fortzuführen (Beispiel siehe Anhang D).

Wirkung Zentrumsgebiet

Durch eine gesamtverkehrliche Betrachtung der Erschliessung gewinnen insbesondere der Fuss- und Veloverkehr an Bedeutung. Wenn die Arealerschliessung auf diese Verkehrsmittel ausgerichtet wird, steigt das Nutzungspotenzial für beide Verkehrsmittel. Die richtige Anbindung der Areale an die unterschiedlichen Verkehrsnetze gewährleisten deren Funktionsfähigkeit.

7.3.3 Aufwertung Strassenraum

Ausganglage

Die Strassenräume im Zentrumsgebiet sind heute grösstenteils verkehrsorientiert gestaltet. Im Rahmen des STEK wurden qualitative Anforderungen definiert, die im Zielbild des Strassennetzes des GKV berücksichtigt wurden (vgl. Kap. 6.1). Für das Zentrumsgebiet bestehen mit den Projekten „Umgestaltung Untere Bahnhofstrasse“, „BGK Zürcherstrasse“ und „BGK Bronschhoferstrasse“ drei Vorhaben, die darauf abzielen, den Strassenraum aufzuwerten und eine ausreichende Verkehrsqualität zu gewährleisten. Diese drei BGK stehen in unterschiedlichen Projektierungsphasen.

Lösungsansatz

Die Weiterentwicklung des öffentlichen Raums im Zentrum ist eng mit der verkehrlichen Ausgestaltung zu verknüpfen und im Kontext städtebaulicher und freiräumlicher Zielsetzungen zu betrachten. Verbesserungen der Aufenthaltsqualität und der Verkehrssicherheit sind insbesondere dort anzustreben, wo sich hohe Verkehrsbelastungen, sensible Nutzungen und hohe Aufenthaltsansprüche überlagern.

Im Zusammenhang mit der Masterplanung müssen die drei BGK hinsichtlich der Erschliessung der Areale sowie der Fuss- und Veloverkehrsführung überprüft und wo nötig, aufeinander abgestimmt werden.

Wirkung Zentrumsgebiet

Mit den BGK können die Strassenräume im Zentrumsbereich weiterentwickelt werden. Die Funktion als Begegnungsort wird gestärkt und die Situation für den Fussverkehr verbessert. Gleichzeitig behalten die Strassenräume ihre wichtige Rolle als Verbindungs- und Erschliessungsstrassen.

7.3.4 Bahnhofplatz mit Allee (Obere Bahnhofstrasse)

Ausganglage

Der Bahnhofplatz Wil stösst heute kapazitätsmässig an seine Grenzen. Die Situation ist unübersichtlich. Busse, Velos, Autos und der Fussverkehr kreuzen sich auf engstem Raum. Es fehlen auf dem ganzen Platz überdachte Wartebereiche und barrierefreie Haltekanten. Auch die Allee ist sanierungsbedürftig. Die heutige Fahrbahn wie auch Trottoirs sind zu schmal dimensioniert, viele Bäume sind krank und die Aufenthaltsqualität ist gering.

Lösungsansatz (Quelle Projektbeschreibung auf stadtwil.ch)

Mit dem Projekt wird der heutige Bushof deutlich grösser. Dazu wird in einem ersten Schritt die Haltestelle der Linie Wil-Frauenfeld nach Westen verschoben. Damit entsteht Platz für einen neuen, überdachten Wartebereich in der Mitte des Platzes. Barrierefreie Haltekanten sorgen künftig für hindernisfreies Ein- und Aussteigen. Die Verkehrsführung wird neu organisiert und die

Aufenthaltsqualität auf dem Platz verbessert sich spürbar. Die überdachten Haltekanten in der Mitte des Platzes machen des Bushof übersichtlicher und damit sicherer für alle Verkehrsteilnehmenden. Für die Velofahrenden entsteht westlich des Bahnhofs eine moderne, unterirdische Velostation mit rund 1'100 Abstellplätzen. Die Zufahrt erfolgt neben der Haltestelle der Linie Wil-Frauenfeld. Von der Velostation kommt man direkt via Westunterführung zu den Perrons. Ergänzend wird ein Mobilitätshub mit Serviceangeboten, Schliessfächern und Sharing-Angeboten realisiert. Dank der unterirdischen Infrastruktur wird an der Oberfläche mehr Raum für andere Nutzungen geschaffen.

Die Allee und der dazugehörige Abschnitt der Oberen Bahnhofstrasse werden aufgewertet und neugestaltet. Autofahrende und Velofahrende erhalten mehr Platz, wodurch sich auch die Verkehrssicherheit verbessert. Mit dem Projekt wird die wichtige Verbindung in die Altstadt wieder zu einem Ort, der zum Durchgehen und Verweilen einlädt.



Abbildung 34: Visualisierung Bahnhofplatz (Quelle: Stadt Wil)

Wirkung

Mit diesem ganzheitlichen Projekt werden die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr deutlich verbessert. Es ist ein zentrales Element innerhalb des Schwerpunktgebiets. Damit der Platz seine wichtige Schnittstellenfunktion wahrnehmen kann, müssen die Übergänge zu den Verdichtungsarealen geplant und koordiniert werden.

7.3.5 Infrastruktur Fuss- und Veloverkehr

Ausganglage

Im Zentrumsgebiet sind, mit Ausnahme der Allee, die Infrastrukturen für den Fussverkehr minimal gehalten. Für den Veloverkehr gibt es keine separaten Wege. Die Bahnlinie erzeugt eine hohe Trennwirkung. Zudem fehlen sowohl private als auch öffentliche Abstellanlagen für den Veloverkehr.

Lösungsansatz

Die beschriebenen BGK sowie die Aufwertung des Bahnhofplatzes verbessern die Situation für den Fuss- und Veloverkehr deutlich. Mit dem Ausbau der östlichen Bahnunterführung zu einer Fuss- und Velounterführung (ehemaliger Posttunnel) kann die Trennwirkung reduziert werden. Die geforderten privaten Abstellplätze, die als Rahmenbedingungen in die Erschliessungskonzepte aufgenommen werden, erhöhen die Voraussetzungen für den Veloverkehr erheblich.



Abbildung 35: Verlängerung Winkelriedstrasse ohne Durchfahrt MIV

Um die Erreichbarkeit des Bahnhofs für den Fuss- und Veloverkehr aus Richtung Norden zu verbessern, ist im Zusammenhang mit der Erschliessung des Eggfeldes zu prüfen, ob die Winkelriedstrasse verlängert werden kann. So könnte eine neue, parallele Achse zur Oberen Bahnhofstrasse und Bronschhoferstrasse abseits der Hauptverkehrsströme geschaffen werden. Auf dieser könnten nur der Fuss- und Veloverkehr durchgehend verkehren.

Wirkung Zentrumsgebiet

Mit dem Ausbau der Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr wird deren Attraktivität erhöht, wodurch die aktive Mobilität gefördert wird. Eine durchgehende und hochwertige Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr ist eine Voraussetzung, um die zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse im Zentrumsbereich abzudecken.

7.3.6 Anpassungen Verkehrsführung

Ausganglage

Das Verkehrssystem im Zentrumsbereich ist stark ausgelastet. Die Fahrzeiten für den MIV und den ÖV sind in den Spitzenstunden instabil. Die Platzverhältnisse lassen grosse Ausbauten der bestehenden Knoten nicht zu.

Lösungsansätze

Für die Verkehrsführung im Zentrum sind grundsätzlich drei Lösungsansätze denkbar, die im Rahmen der Masterplanung vertieft untersucht werden müssen.

Bestand optimiert



- Umsetzung neuer Bahnhofplatz
- Umsetzung der BGK
- Optimierung Knoten Rudenzburg mit Sperrung Untere Bahnhofstrasse
- Koordinierte Erschliessung Schwerpunktgebiete

Kanalisieren auf Kantonsstrassen



- Umsetzung neuer Bahnhofplatz jedoch keine Durchfahrt MIV Obere-/ Untere Bahnhofstrasse
- Durchfahrt ÖV/Velo bleibt beim Bahnhofplatz bestehen
- Zu- und Wegfahrt WIPA über Schwanenkreisel
- Keine Durchfahrt Churfürstenstrasse
- Koordinierte Erschliessung Schwerpunktgebiete

Einbahnring



- Umsetzung neuer Bahnhofplatz jedoch Zufahrt im Einbahnverkehr
- Einbahnring Obere-/Untere Bahnhof-/Post-/ Lerchenfeldstrasse
- Gegenfahrbahn als Busspur auslegen (Velo gestattet)
- Knotenlayouts sind neu zu definieren
- Koordinierte Erschliessung Schwerpunktgebiete

Tabelle 10: Ansätze Verkehrsführung Zentrum

Wirkung Zentrumsgebiet

Eine Optimierung der Verkehrsführung im Zentrum hat das Ziel, die Fahrzeiten für den MIV und den ÖV zu stabilisieren. Dank eines stetigen Verkehrsflusses sollen auch die Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden. Welcher dieser Ansätze diese Ziele erreicht, ist im Zusammenhang mit der Masterplanung und den damit verbundenen Erschliessungskonzepten im Detail zu prüfen.

7.3.7 Netzergänzungen

Ausgangslage

Die Strategie Strasse und das Zielbild Strassennetz des GVK sehen die beiden Netzergänzungen Nord und Ost vor. Während die Netzergänzung Ost primär den Knoten Rudenzburg und den Bereich Altstadt (Tonhallenstrasse) entlasten würde, hätte die Netzergänzung Nord eine direkte Entlastungswirkung für das Zentrumsgebiet.

Lösungsansätze

Die Netzergänzung Nord soll im Zusammenhang mit WILWEST realisiert werden.



Abbildung 36: Wil West ink. Netzergänzung Nord (Quelle: wilwest.ch)

Für die Netzergänzung Ost läuft bis im Jahr 2026 eine Zweckmässigkeitsbeurteilung von verschiedenen Varianten.

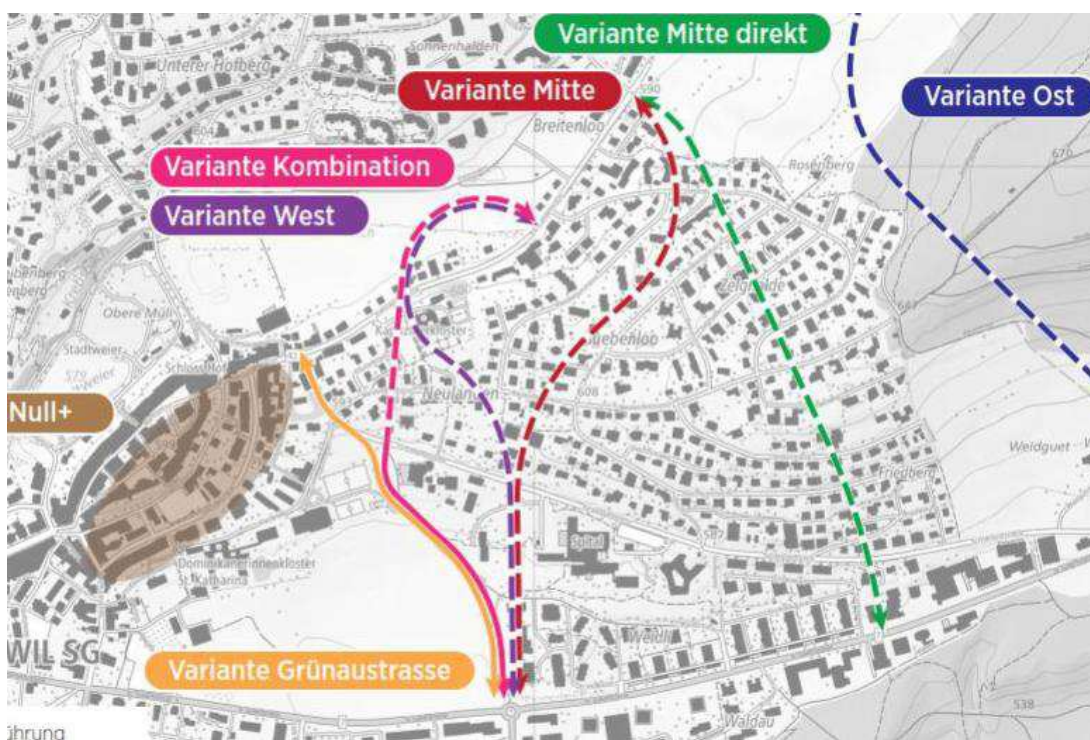


Abbildung 37: Varianten ZMB Netzergänzungen Ost (Quelle: ZMB Neo, EBP 2025)

Wirkung Zentrumsgebiet

Mit den Netzergänzungen kann das Verkehrsaufkommen im Zentrumsgebiet reduziert werden. Dies hilft, dass das Zentrum von Wil gut erreichbar bleibt und würde die Fahrplanstabilität des üblichen Verkehrs deutlich erhöhen.

8 Schlüsselmassnahmen

Damit die Entwicklungsgrundsätze des GVK erreicht werden, sind neben den Massnahmen im Zentrumsgebiet (vgl. Kap. 7) weitere Massnahmen notwendig. Die Basis für eine Verkehrsverlagerung hin zu den flächeneffizienten Verkehrsmitteln bildet ein durchgehendes Fuss- und Velowegnetz und hohe Fahrplanstabilität beim ÖV. Entsprechend sind Netzlücken zu schliessen und ein hochwertiges Netz anzubieten.

Massnahmen zur Verkehrsverlagerung:

- Abbau der Trennwirkung durch die Bahn mit Ausbau der PU West und Nutzung ehemaliger Posttunnel für den Veloverkehr.
- Verbessern der Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr durch die Umsetzung der geplanten BGK (vgl. Kap. 4.6) und Verbessern von Quartierverbindungen für den Fuss- und Veloverkehr.
 - Vernetzung Eggfeld mit umliegenden Quartieren (Letten, Bildfeld, Bronschhofen)
 - Vernetzung Katharina Wiese mit umliegenden Quartieren (Lindenhof, Neulanden)
 - Vernetzung Lindenhofquartier und Südquartier mittels Aufwertung der bestehenden Gleisunterführung (Buchenstrasse/ Lindengutstrasse); Eine weitere Vernetzung wird im Rahmen der Zentrumsplanung geprüft
 - Vernetzung Südquartier und Westquartier/WILWEST mit der Unterführung entlang der FW-Bahn; Langfristig kann die Gleisquerung zwischen Schiller- und Feldstrasse geprüft werden
 - Vernetzung Bergholz und Wilenstrasse entlang der Autobahn (Projekt Velospange Süd)
 - Vernetzung Bildfeld und Industrie Ebnet
 - Vernetzung neuer und alter Dorfkern von Bronschhofen
 - Vernetzung Senkrechtverbindungen zum Hang
 - Vernetzung Kreuzacker mit Bahnhof, Schwanenplatz und Klinikareal
- Erhöhen der Fahrplanstabilität durch die Umsetzung eines Verkehrsmanagements mit Priorisierung für den Busverkehr.

Damit die Verkehrsbelastung in der Stadt Wil durch die angestrebte Innenverdichtung nicht stark ansteigt, muss Verkehr vermieden werden. Wichtige Voraussetzung dafür, ist die angestrebte Siedlungsentwicklung in Zentrumsnähe.

Massnahmen zur Verkehrsvermeidung

- Gesamtverkehrliche Erschliessungskonzepte für die Arealentwicklungen
- Abminderung der Anzahl Parkfelder bei Neubauten sowie das Ermöglichen von autoarmem Wohnen mit entsprechendem Mobilitätskonzept. Hierfür sind die entsprechenden Anpassungen beim Baureglement vorzunehmen.

Die Verkehrsabwicklung soll möglichst verträglich erfolgen. Entsprechend sind die Strassenräume aufzuwerten und ein möglichst stetiger Verkehrsfluss anzustreben.

Massnahmen zur verträglichen Verkehrsgestaltung

- Entlastung des Zentrumsgebietes und Altstadt mittels Netzergänzungen (Netzergänzung Nord und Ost)
- Umsetzung der geplanten BGK inkl. Verkehrsberuhigung gemäss dem Agglomerationsprogramm (Hubstrasse, Zürcherstrasse Ost, Tonhallenstrasse, Haupt-/Bronschhoferstrasse)
- Aufwertung der Strassenräume im Rahmen von Sanierungen sowohl auf den Stadtachsen wie auch auf den Quartierstrassen gemäss den Anforderungen des STEK an den Strassenraum.

Eine immer wichtigere Bedeutung erhält die Vernetzung der einzelnen Mobilitätsformen. Insbesondere der Bahnhof bildet als Mobilitätsdrehscheibe dazu ein grosses Potenzial.

Massnahmen zur Vernetzung der Verkehrsmittel

- Umsetzung der Umgestaltung Bahnhofplatz inkl. Velostationen
- Fördern von Sharing-Angeboten
- Ausbau der wichtigen Bushaltestellen

Die aufgeführten Schlüsselmassnahmen stellen demnach keine abschliessende Projektliste dar. Sie dienen als strategischer Massnahmenpool, aus dem in den nachgelagerten Planungs- und Entscheidungsprozessen – insbesondere im Rahmen des kommunalen Richtplans Verkehr – konkrete Vertiefungen, Priorisierungen und Umsetzungsschritte abgeleitet werden.

Die Konkretisierung (Reihenfolge, Zuständigkeiten und Finanzierung) erfolgt im Richtplan Verkehr sowie in nachgelagerten Projekten und Programmen.

9 Abstimmung Siedlung und Verkehr

Das vorliegende GVK wurde im Rahmen der Ortsplanungsrevision parallel zum STEK sowie dem Richtplan für Siedlung und Grün-/Freiraum erarbeitet. Dadurch fand ein ständiger Austausch statt. Dies ermöglichte zu konkreten Fragestellungen, wie der gesamtverkehrlichen Erschliessung von Arealen, der Quartiervernetzungen mit dem Fuss- und Veloverkehr sowie der privaten Abstellmöglichkeiten von Velo und Auto während dem Erarbeitungsprozess zu prüfen und Lösungen zu entwickeln. Dieses Vorgehen trägt zur wesentlichen Abstimmung von Siedlung und Verkehr bei und ist ein wichtiger Bestandteil zur Erreichung der Modalsplitziele des Agglomerationsprogrammes Wil (AP5), welches für das Jahr 2040 gemäss den MOCA-Indikatoren einen Zielwert von 55% des MIV-Anteils vorsieht. 2021 lag der MIV-Anteil beim Modalsplit bei 72.5 %.

In der Stadt Wil liegen die grossen **Areale der Innenentwicklung (Migros, SBB, Post, Helbling, Integra, Kindlimann) in Bahnhofsnähe** und weisen grösstenteils eine sehr gute ÖV-Güteklasse auf. Sie befinden sich zudem in Fuss- und Velodistanz zum Bahnhof respektive zum Zentrum und bieten so ein grosses Potenzial, den Anteil des MIV am Modalsplit möglichst gering zu halten. Mit dem Ausbau und der Verbesserung des **Fuss- und Velowegnetzes** wird die Anbindung zum Bahnhof weiter gestärkt und die Quartiere besser vernetzt. Mit dem geplanten Umbau des Bahnhofplatzes und den damit verbundenen Aufwertungen für den ÖV, Veloverkehr (z. B. Velostationen) und Fussverkehr (z.B. Zugänge) wird der **Bahnhof Wil zu einem Mobilitätshub weiterentwickelt**. Damit wird mit den Arealentwicklungen sowie Ausbauten der Infrastruktur wichtige Voraussetzung geschaffen, um das künftige Verkehrswachstum überwiegend durch den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr zu bewältigen und den Modalsplit zugunsten dieser Verkehrsmittel zu verlagern.

Zusätzlich schafft die Stadt Wil durch die **Minderung der Parkfelder bei Neubauten** die rechtlichen Voraussetzungen, die Anzahl der Parkplätze insbesondere in Gebieten mit grossem Innenverdichtungspotenzial pro Nutzfläche gegenüber dem Bestand zu reduzieren. Mit entsprechenden Mobilitätskonzepten wird weiter die Grundlage für autoarmes Wohnen geschaffen. Bei den öffentlichen Parkplätzen findet eine Überprüfung der Tarife statt.

Durch **Erschliessungskonzepte der grösseren Arealentwicklungen**, die sämtliche Verkehrsmittel berücksichtigen, schafft die Stadt Wil bei den Investoren Klarheit hinsichtlich der Anforderungen an die Erschliessung, einschliesslich der Anzahl und Ausgestaltung der Veloabstellplätze sowie Schnittstellen zum öffentlichen Raum. Sie dienen auch dazu, den Anschluss an das Strassennetz zu definieren und die Auswirkungen des erwarteten Verkehrs auf das Strassennetz aufzuzeigen.

Im Schwerpunktgebiet Zentrum koordiniert der **Masterplan Zentrum** die Entwicklung der einzelnen Grundstücke. In diesem Zusammenhang wird die Verkehrsabwicklung im Zentrum untersucht und weiterentwickelt, während die Erschliessung der Grundstücke aufeinander abgestimmt wird. Zudem wird die Gestaltung des Strassenraums definiert, um insbesondere die Schnittstellen zwischen den privaten Grundstücken und dem öffentlichen Strassenraum klarzustellen. Darüber hinaus wird Raum für die Begrünung des Strassenraums geschaffen, um den südlichen Zugang zum Bahnhof im Bereich des Postareals aufzuwerten.

Mit den geplanten Netzergänzungen sowie den Verkehrsmanagementmassnahmen soll die Stabilität des Verkehrsnetzes erhöht werden, wovon insbesondere der ÖV von **einer besseren Fahrplanstabilität** profitiert.

Mit den beschriebenen Prozessen und Massnahmen findet eine aktive Abstimmung von Siedlung und Verkehr statt. Die Ansprüche an die verkehrliche Abwicklung sind frühzeitig erkannt. Mit der Stärkung des Zentrums und der Innenentwicklung an mit dem ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr optimal erschlossenen Lagen kann zusätzlicher Verkehr mit diesen flächeneffizienten Verkehrsmitteln abgewickelt werden.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Wichtigste Planungsgrundlagen	12
Tabelle 2:	Beispiele Infrastrukturdefizite Fussverkehrsführung	26
Tabelle 3:	Beispiele Infrastrukturdefizite Fussverkehrsführung	27
Tabelle 4:	Beispiele Infrastrukturdefizite Fussverkehrsführung	28
Tabelle 5:	Beispiele von Infrastrukturdefizite Veloverkehr	31
Tabelle 6:	Handlungsbedarf Strassennetz / MIV	52
Tabelle 7:	Handlungsbedarf Öffentlicher Verkehr	54
Tabelle 8:	Handlungsbedarf Veloverkehr	56
Tabelle 9:	Handlungsbedarf Fussverkehr	57
Tabelle 10:	Ansätze Verkehrsführung Zentrum	67

Abbildungsverzeichnis

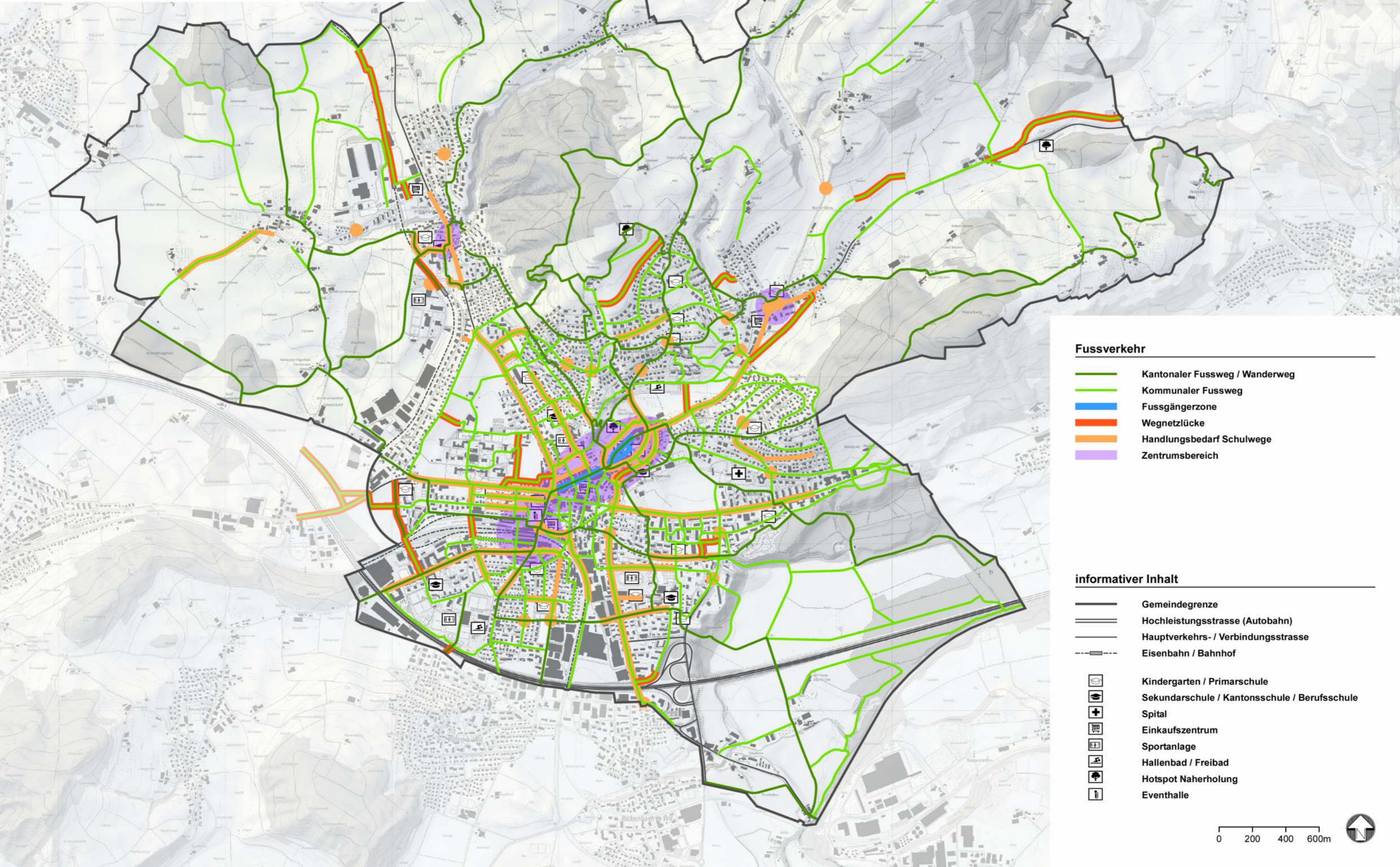
Abbildung 1:	Aufbau Ortsplanungsrevision	5
Abbildung 2:	Organigramm	7
Abbildung 3:	Übersicht OPR	10
Abbildung 4:	Inhalte OPR.....	10
Abbildung 5:	Massnahmen Zentrumsentwicklung Wil AP 5(Quelle AP 5 Bericht, 02/2025) ..	15
Abbildung 6:	Infrastrukturvorhaben WILWEST (Quelle: wilwest.ch)	16
Abbildung 7:	Zielangebot gemäss ÖV-Strategie 2030/2035	18
Abbildung 8:	Strategieszenario 3 gemäss Strategie Strasse: Kanalisierung/Plafonierung MIV	19
Abbildung 9:	Bevölkerungsentwicklung Wil (Quelle: Bevölkerungsstatistik der Stadt Wil) ...	20
Abbildung 10:	Pendlerstatistik der Gemeinde Wil. Dargestellt jeweils mehr als 300 Pendelnde pro Achse (Quelle: Pendlerstatistik, Bundesamt für Statistik, 2018).....	21
Abbildung 11:	Modalsplit der Stadt Wil nach Wegen, Etappen und nach Distanz (Vergleich MZMV 2010 und 2015) (Quelle: Kurzbericht Mobilitätsverhalten der Wiler Bevölkerung 2017).....	22
Abbildung 12:	Verkehrsunfälle mit Personenschaden von 2011-2024 (Quelle: map.geo.admin.ch, Layer: Unfälle mit Personenschaden)	23
Abbildung 13:	Verkehrsunfälle mit Personenschaden mit/ohne Fahrrad- /Fussgänerbeteiligung von 2018-2024 (Quelle: map.geo.admin.ch, Layer: Unfälle mit Personenschaden)	23
Abbildung 14:	Unfallhäufungsstellen in Wil, oben UHS Untere Bahnhofstrasse, unten USP Churfürstenstrasse (Quelle: Unfallhäufungsstellen Agglomeration Wil, LAJO AG, 2024).....	24
Abbildung 15:	Analyse Fussverkehr (A3-Format siehe Anhang A)	29
Abbildung 16:	Pilotversuch Velostrasse (Quelle: stadtwil.ch)	32
Abbildung 17:	Analyse Veloverkehr (A3-Format siehe Anhang A)	33
Abbildung 18:	Ein- und Aussteiger an den Bahnhöfen in Wil (Quelle: Bericht öffentlicher Verkehr 2025 Kt. St.Gallen)	35
Abbildung 19:	Analyse ÖV (A3-Format siehe Anhang A)	36
Abbildung 20:	Reiszeitenvergleich MIV	37
Abbildung 21:	Durchschnittlicher Werktagsverkehr (DWV) auf Hauptachsen (Quelle: Verkehrszahlen Kt. St.Gallen, Verkehrszahlen 2024 sind nicht durchgehend erfasst.)	38
Abbildung 22:	Analyse MIV (A3-Format siehe Anhang A)	39
Abbildung 23:	Analyse ruhender Verkehr (A3-Format siehe Anhang A).....	40
Abbildung 24:	Innenentwicklungsstrategie (KEEAS, 12.08.2025)	43
Abbildung 25:	Visualisierung geplanter neuer Busbahnhof Wil (Quelle: Stadt Wil).....	44

Abbildung 26:	Zielbild Strassennetz / MIV (A3-Format siehe Anhang B).....	51
Abbildung 27:	Zielbild Öffentlicher Verkehr (A3-Format siehe Anhang B)	53
Abbildung 28:	Zielbild Veloverkehr (A3-Format siehe Anhang B).....	55
Abbildung 29:	Schwerpunktgebiet Zentrum (Quelle: Arbeitsprogramm Masterplan Zentrum)	59
Abbildung 30:	Bestehendes Verkehrssystem Zentrum	60
Abbildung 31:	Auslastung Schwanenkreisel (links: Abendspitzenstunde, rechts: Spitzenstunde Samstag)	61
Abbildung 32:	Entwicklungsgrundsätze GVK.....	61
Abbildung 33:	Massnahmenpakete Zentrum	61
Abbildung 34:	Visualisierung Bahnhofplatz (Quelle: Stadt Wil)	64
Abbildung 35:	Verlängerung Winkelriedstrasse ohne Durchfahrt MIV	65
Abbildung 36:	Wil West ink. Netzergänzungen Nord (Quelle: wilwest.ch)	68
Abbildung 37:	Varianten ZMB Netzergänzungen Ost (Quelle: ZMB Neo, EBP 2025)	68

Anhang

Anhang A	Analysekarten.....	75
Anhang B	Zielbilder	76
Anhang C	Ergebnisberichte Begleitgruppe	77
Anhang D	Beispiel Erschliessungskonzept.....	78

Anhang A Analysekarten



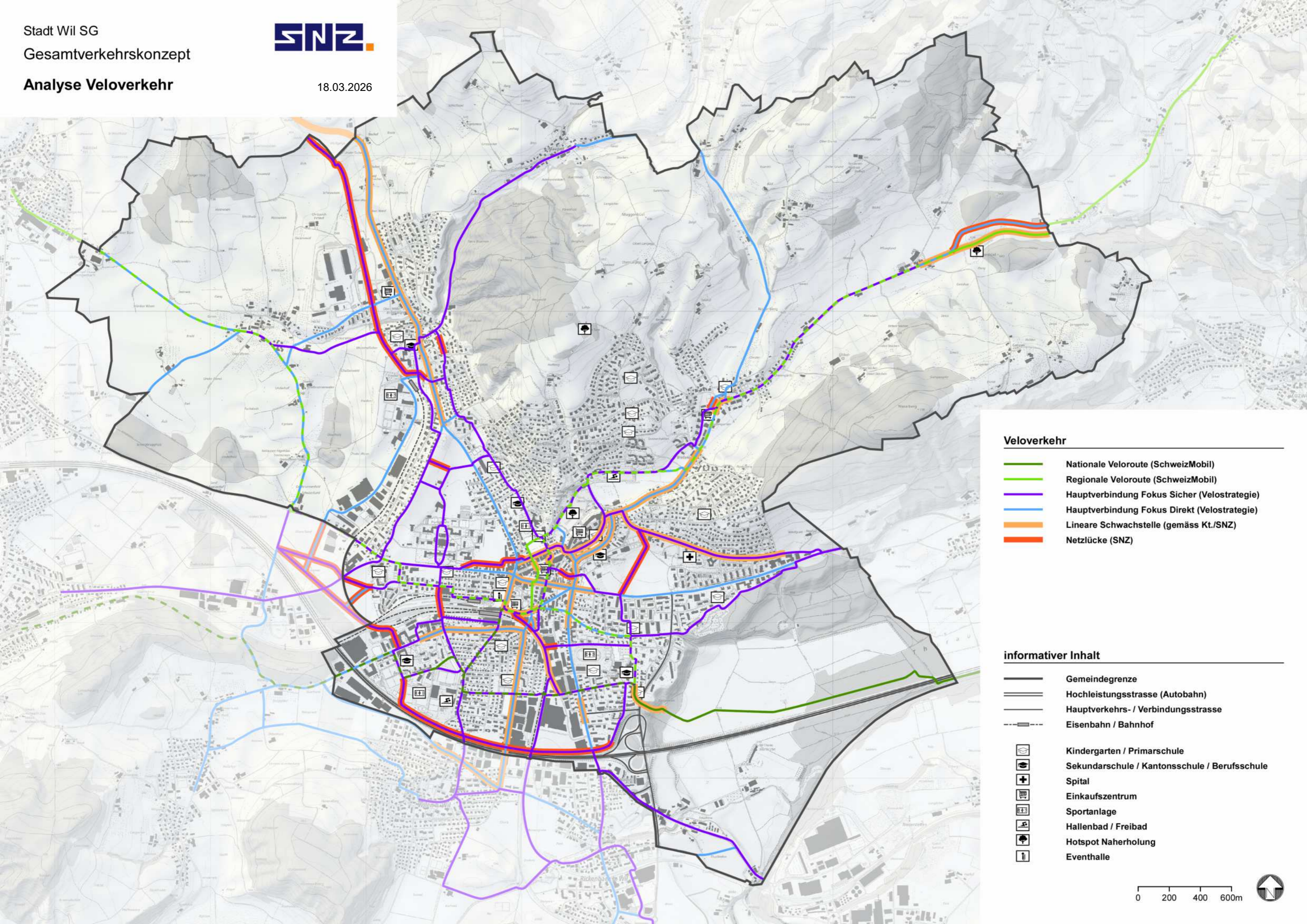
Fussverkehr

- Kantonaler Fussweg / Wanderweg
- Kommunaler Fussweg
- Fussgängerzone
- Wegnetzücke
- Handlungsbedarf Schulwege
- Zentrumsbereich

informativer Inhalt

- Gemeindegrenze
- Hochleistungsstrasse (Autobahn)
- Hauptverkehrs- / Verbindungsstrasse
- Eisenbahn / Bahnhof
- Kindergarten / Primarschule
- Sekundarschule / Kantonsschule / Berufsschule
- Spital
- Einkaufszentrum
- Sportanlage
- Hallenbad / Freibad
- Hotspot Naherholung
- Eventhalle





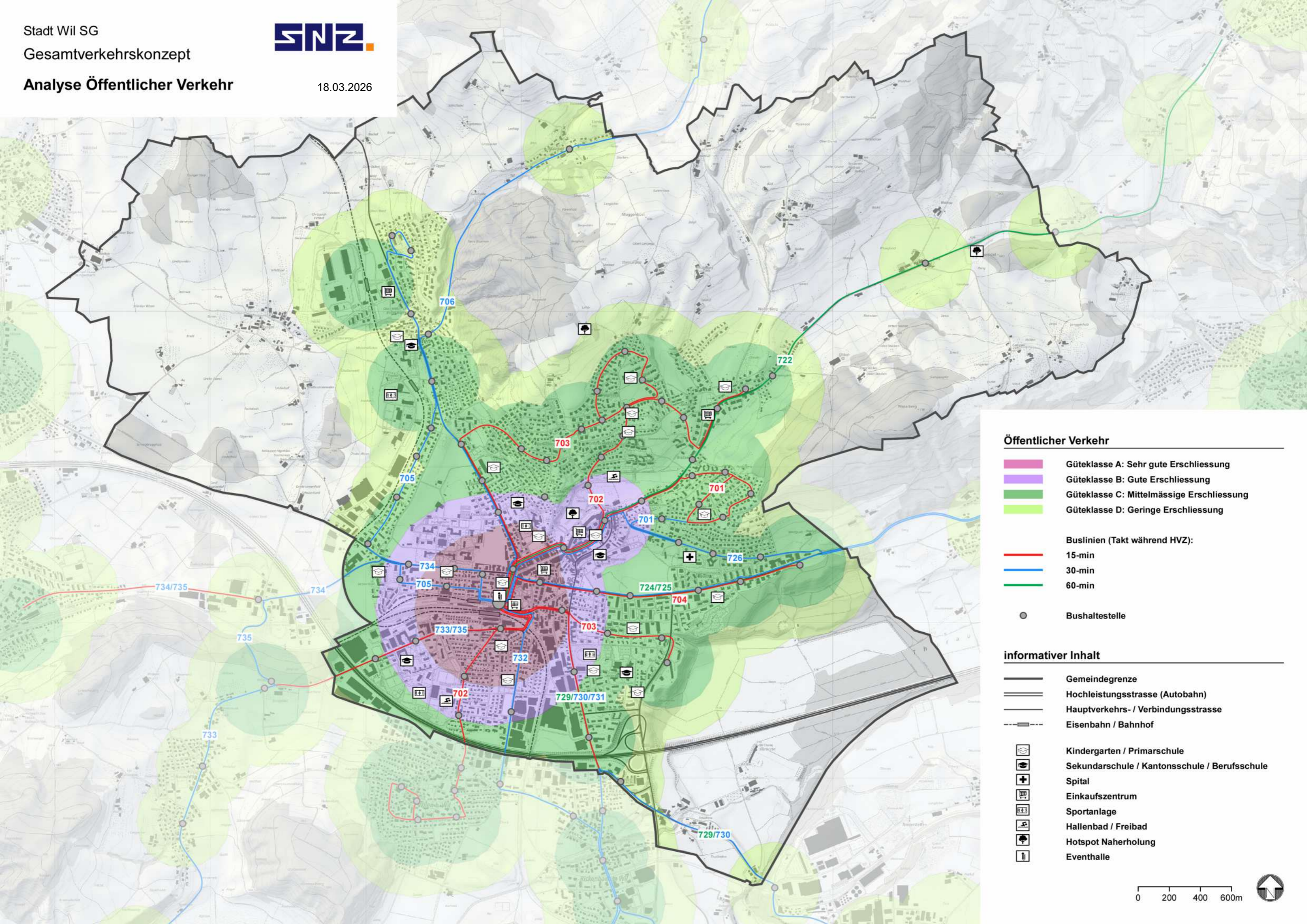
Veloverkehr

- Nationale Veloroute (SchweizMobil)
- Regionale Veloroute (SchweizMobil)
- Hauptverbindung Fokus Sicher (Velostrategie)
- Hauptverbindung Fokus Direkt (Velostrategie)
- Lineare Schwachstelle (gemäss Kt./SNZ)
- Netzlücke (SNZ)

informativer Inhalt

- Gemeindegrenze
- Hochleistungsstrasse (Autobahn)
- Hauptverkehrs- / Verbindungsstrasse
- Eisenbahn / Bahnhof
- Kindergarten / Primarschule
- Sekundarschule / Kantonsschule / Berufsschule
- Spital
- Einkaufszentrum
- Sportanlage
- Hallenbad / Freibad
- Hotspot Naherholung
- Eventhalle





Öffentlicher Verkehr

- Güteklasse A: Sehr gute Erschliessung
- Güteklasse B: Gute Erschliessung
- Güteklasse C: Mittelmässige Erschliessung
- Güteklasse D: Geringe Erschliessung

Buslinien (Takt während HVZ):

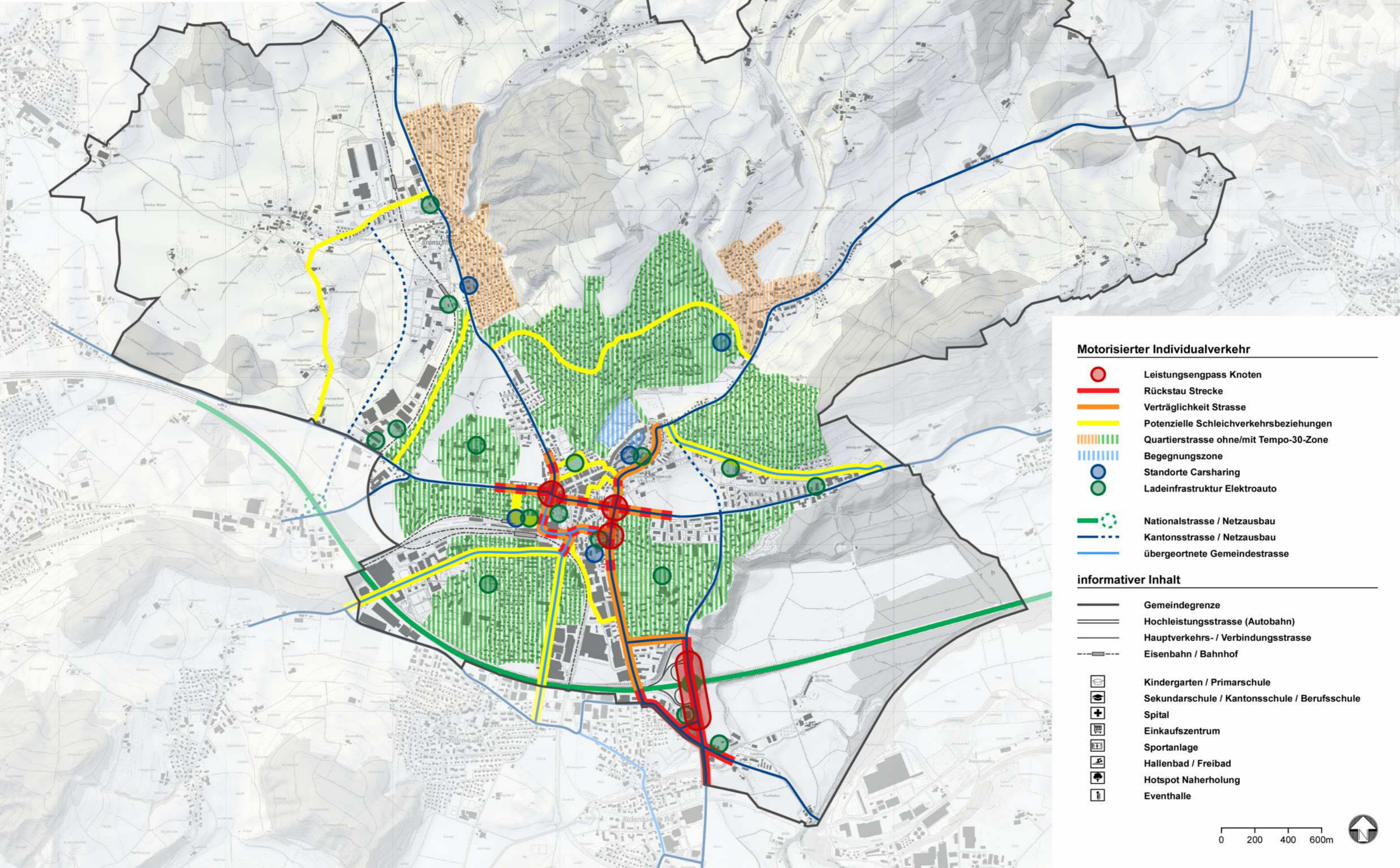
- 15-min
- 30-min
- 60-min

- Bushaltestelle

informativer Inhalt

- Gemeindegrenze
- Hochleistungsstrasse (Autobahn)
- Hauptverkehrs- / Verbindungsstrasse
- Eisenbahn / Bahnhof
- 🎒 Kindergarten / Primarschule
- 🎓 Sekundarschule / Kantonsschule / Berufsschule
- + Spital
- 🛒 Einkaufszentrum
- 🏊 Sportanlage
- 🏖️ Hallenbad / Freibad
- 🌳 Hotspot Naherholung
- 🏠 Eventhalle



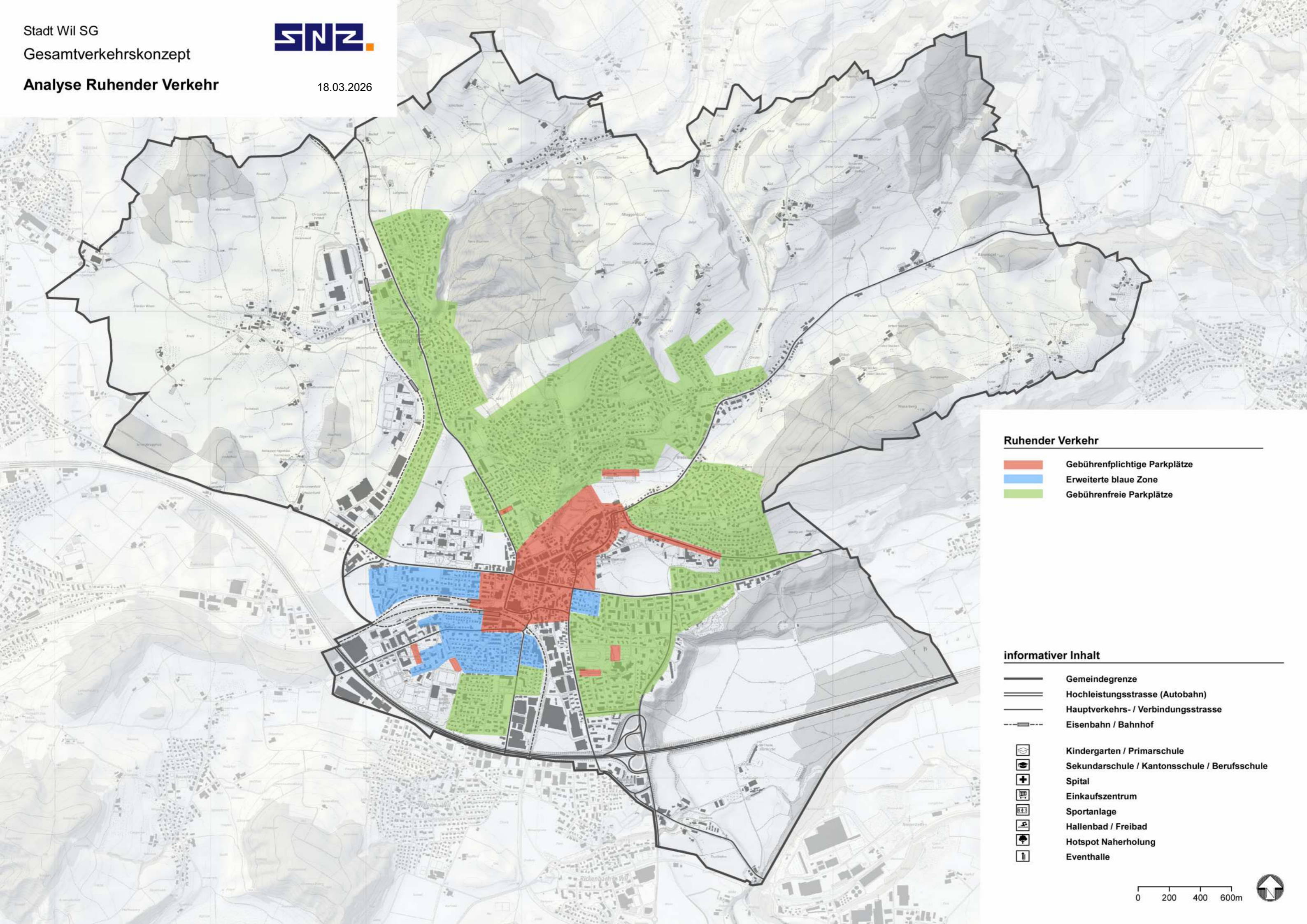


Motorisierter Individualverkehr

- Leistungsengpass Knoten
- Rückstau Strecke
- Verträglichkeit Strasse
- Potenzielle Schleichverkehrsbeziehungen
- Quartierstrasse ohne/mit Tempo-30-Zone
- Begegnungszone
- Standorte Carsharing
- Ladeinfrastruktur Elektroauto
- Nationalstrasse / Netzausbau
- Kantonsstrasse / Netzausbau
- übergeordnete Gemeindestrasse

informativer Inhalt

- Gemeindegrenze
- Hochleistungsstrasse (Autobahn)
- Hauptverkehrs- / Verbindungsstrasse
- Eisenbahn / Bahnhof
- Kindergarten / Primarschule
- Sekundarschule / Kantonsschule / Berufsschule
- Spital
- Einkaufszentrum
- Sportanlage
- Hallenbad / Freibad
- Hotspot Naherholung
- Eventhalle



Ruhender Verkehr

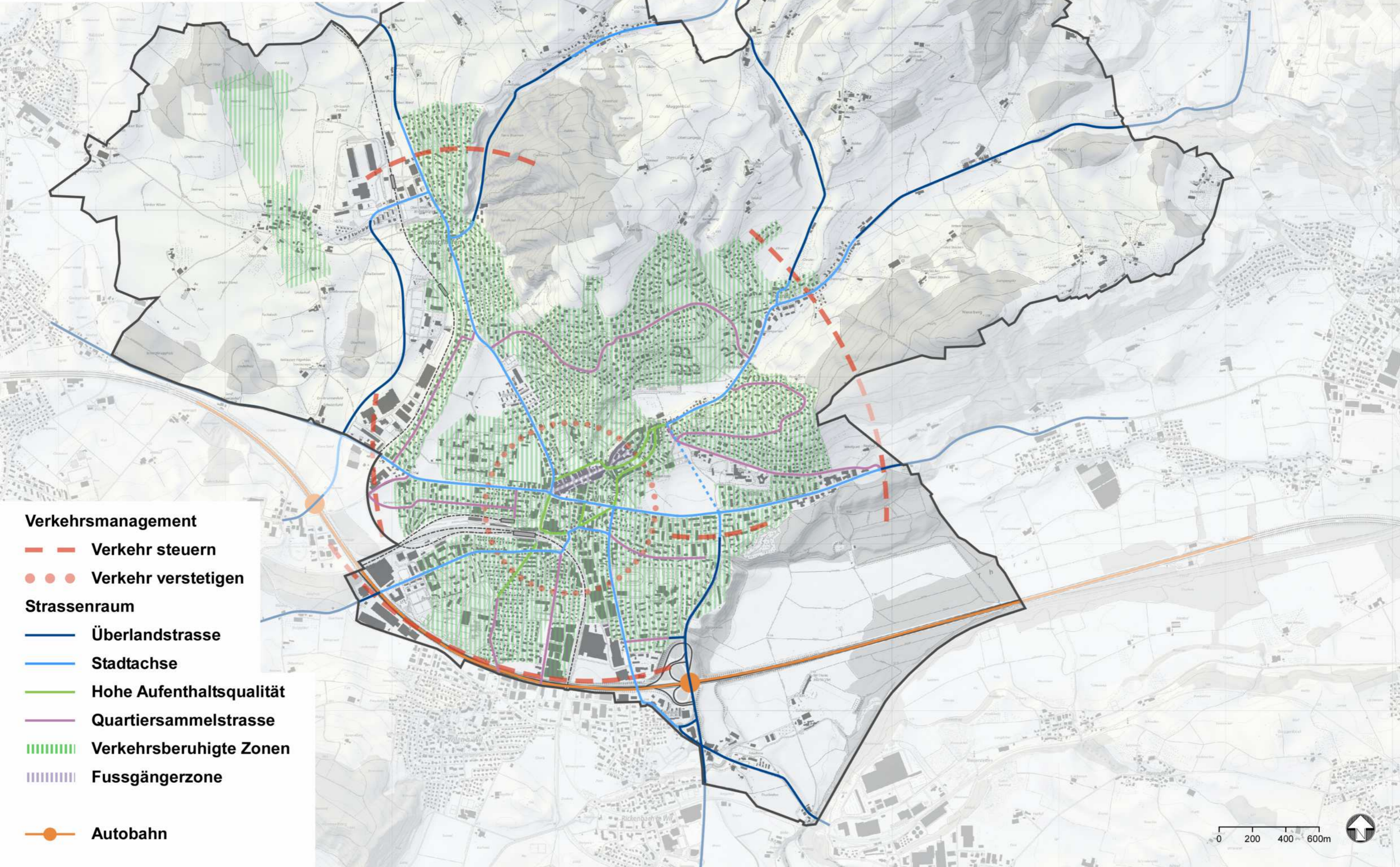
- Gebührenpflichtige Parkplätze
- Erweiterte blaue Zone
- Gebührenfreie Parkplätze

informativer Inhalt

- Gemeindegrenze
- Hochleistungsstrasse (Autobahn)
- Hauptverkehrs- / Verbindungsstrasse
- Eisenbahn / Bahnhof
- Kindergarten / Primarschule
- Sekundarschule / Kantonsschule / Berufsschule
- Spital
- Einkaufszentrum
- Sportanlage
- Hallenbad / Freibad
- Hotspot Naherholung
- Eventhalle



Anhang B Zielbilder



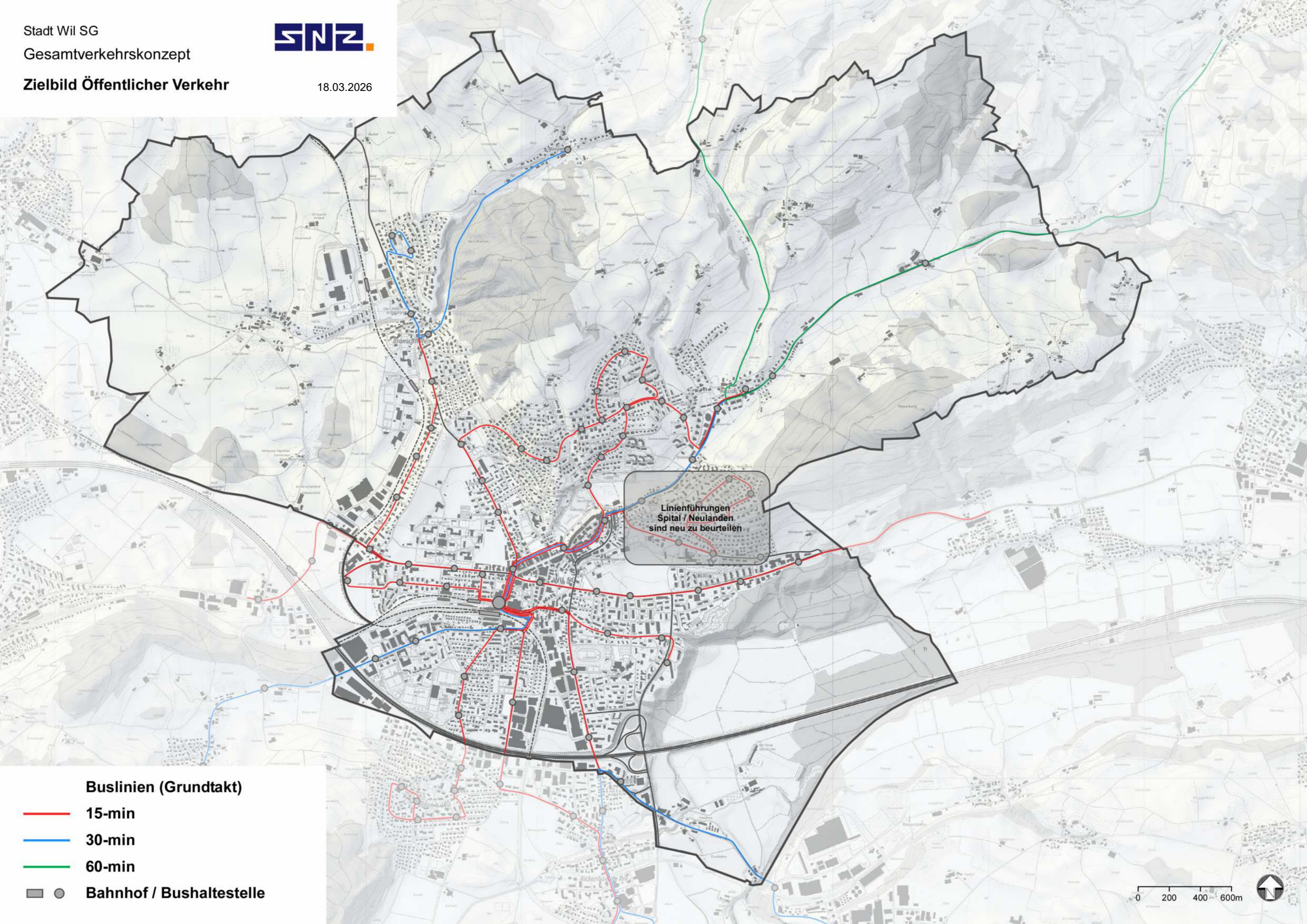
Verkehrsmanagement

- — Verkehr steuern
- ● ● Verkehr verstetigen

Strassenraum

- Überlandstrasse
- Stadtachse
- Hohe Aufenthaltsqualität
- Quartiersammelstrasse
- ▤ Verkehrsberuhigte Zonen
- ▤ Fussgängerzone
- — Autobahn

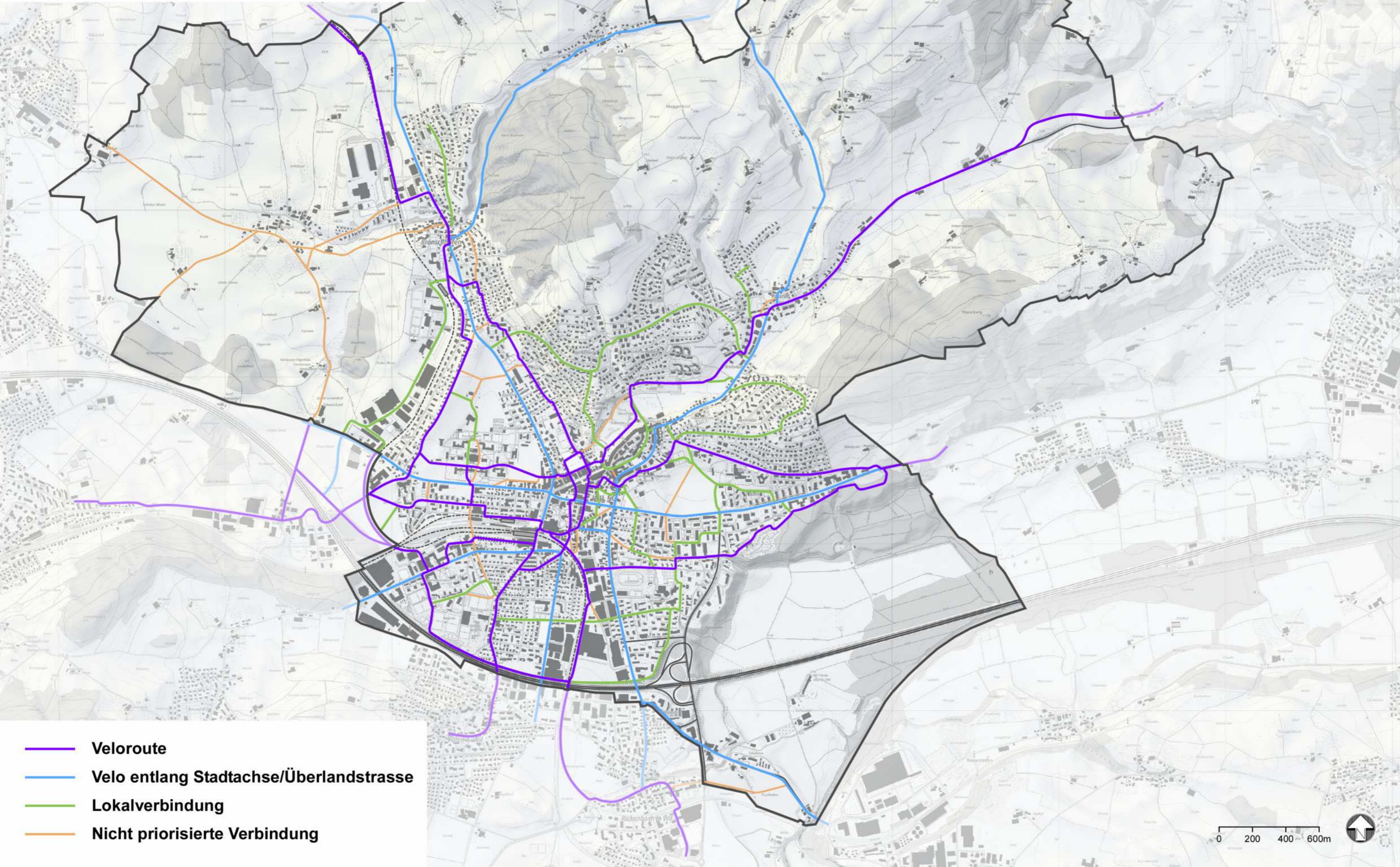




Linienführungen
Spital / Neulanden
sind neu zu beurteilen

Buslinien (Grundtakt)

- 15-min
- 30-min
- 60-min
- Bahnhof / Bushaltestelle



- Veloroute**
- Velo entlang Stadtachse/Überlandstrasse**
- Lokalverbindung**
- Nicht priorisierte Verbindung**

Anhang C Ergebnisberichte Begleitgruppe

Wil / Zürich, den 26. April 2024

Gesamtverkehrskonzept Stadt Wil **Begleitgruppe I vom 26. März 2024**

Ergebnisbericht



Mitglieder der Begleitgruppe in der Diskussion anhand von Plakaten und Plänen.

Projektunterstützung

Walter Schenkel, Nathalie Heiniger
synergo Mobilität-Politik-Raum GmbH
Grubenstrasse 12, 8045 Zürich
schenkel@synergo.ch, T: 043 960 77 33

Inhaltsverzeichnis

1	Begrüssung und Einführung	3
2	GVK – Ausgangslage, Verfahren, Projektorganisation	3
3	GVK – Blick in die Werkstatt	3
4	Fachbeitrag	4
5	Dialog in Gruppen	9
	5.1 Entwicklungsgrundsätze	9
	5.2 Analyse Fussverkehr	11
	5.3 Analyse Veloverkehr	12
	5.4 Analyse MIV / ruhender Verkehr	12
	5.5 Analyse Öffentlicher Verkehr	14
	5.6 Plenumsdiskussion	15
6	Ausblick	16
7	Teilnehmende Personen und Organisationen	17

1 Begrüssung und Einführung

Stadträtin Ursula Egli, Departement Bau, Umwelt und Verkehr, begrüsst die Anwesenden zur ersten Sitzung der Begleitgruppe «Gesamtverkehrskonzept Stadt Wil». Sie gibt einen Einblick in den Ablauf des heutigen Abends.

Am heutigen Anlass sind rund 25 Organisationen vertreten. Ursula Egli freut sich über die zahlreiche Beteiligung und das Interesse am Gesamtverkehrskonzept.

2 GVK – Ausgangslage, Verfahren, Projektorganisation

Ursula Egli, geht auf den aktuellen Stand der Ortsplanungsrevision (OPR) der Stadt Wil ein. Sie zeigt die Zusammenhänge zwischen Kreditantrag OPR, dem Innen-/Stadtentwicklungskonzept und Freiraumkonzept sowie dem Gesamtverkehrskonzept (GVK). Für das GVK ist der Projektfahrplan definiert.

Die Ziele des GVK sind:

- Verkehrspolitische, verkehrsplanerische sowie betriebliche Grundsätze sind definiert und Handlungsanweisungen formuliert.
- Die Handlungsfelder für den Gesamtverkehr sind bestimmt und priorisiert.
- Die Ortsplanungsrevision verfügt über aktuelle und abgestimmte materielle Grundlagen aus den Betrachtungen zum Gesamtverkehr und den einzelnen verkehrlichen Teilstrategien.

3 GVK – Blick in die Werkstatt

Walter Schenkel, synergio, stellt das Projektteam vor und zeigt die von SNZ Ingenieure und Planer erarbeitete Methodik auf. Anhand einer Analyse wurden fünf Entwicklungsgrundsätze mit Zielen ausgearbeitet. Die Entwicklungsgrundsätze mit ihren Zielen sind der Fokus der heutigen Veranstaltung. Im weiteren Projektverlauf werden daraus Handlungsfelder abgeleitet. Zentral ist auch die Abstimmung mit der Ortsplanung.

Walter Schenkel stellt den Mitwirkungsprozess vor. Ziel des heutigen Anlasses der Begleitgruppe ist die Ergänzung der Entwicklungsgrundsätze und Ziele. Mit der Begleitgruppe, bestehend aus Eigentümerschaften sowie Quartier- und Interessenvertretungen, sind zwei Workshops vorgesehen.

Die Rolle der Begleitgruppe ist:

- Begleitgruppe bringt Ansprüche, Meinungen, Kritik und Ideen ein. Sie beeinflusst die Weiterentwicklung des GVK.
- Begleitgruppe reflektiert die Zwischen- und Schlussergebnisse des Planungsprozesses.

- Begleitgruppe agiert als Multiplikator für die öffentliche Kommunikation der Stadt.
- Steuerung und Entscheid liegen bei der Projektträgerschaft.
- Vertraulicher Umgang mit den Informationen, Kommunikation nach aussen liegt bei der Stadt.
- Begleitgruppe informiert ihre Hintergrundorganisationen über den Prozess.

4 Fachbeitrag

Fabian Oberlin, SNZ, stellt den Planungssperimeter vor. Der Bearbeitungssperimeter ist das Gemeindegebiet der Stadt Wil. Es werden zusätzlich die verkehrlich relevanten Schnittstellen zu den Nachbargemeinden betrachtet. Nach einer kurzen Übersicht der Planungsgrundlagen geht er auf die durchgeführten Analysen sowie deren Erkenntnisse und abgeleiteten Herausforderungen ein. Die Analyse wurde thematisch in Fussverkehr, Veloverkehr, öffentlicher Verkehr (ÖV), motorisierter Individualverkehr (MIV) und ruhender Verkehr gliedert. Für jedes Thema wurde eine Analysekarte erstellt.

Fussverkehr

Erkenntnisse

- Engmaschiges Netz mit Wegen und Treppen.
- Wohnquartiere grösstenteils als Tempo-30-Zone.
- Schulwegsicherheit wurde analysiert und Schwachstellen werden laufend behoben.

Herausforderungen

- Netzlücken bei Bahnlinie/Autobahn.
- Punktuelle Schwachstellen der Infrastruktur.
- Hauptsächlich auf den MIV ausgelegte Strassenraumgestaltung.

Veloverkehr

Erkenntnisse

- Stadtgrösse und Topografie bieten gute Voraussetzungen für den Veloverkehr.
- Abschnittsweise gute Veloinfrastruktur mit Parallelführungen.
- Alternativen zu den Hauptverkehrsstrassen.

Herausforderungen

- Netzlücken vorhanden, insbesondere im Zentrum und entlang der Hauptachsen.
- Diverse Hindernisse und kleine Unterbrechungen bei der Veloführung.
- Veloparkierungsanlagen weisen unterschiedliche Qualität auf.

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Erkenntnisse

- Bahnknoten bietet gute Grundlage für städtischen ÖV.
- Gut ausgebautes Quartierbussystem mit hoher Taktdichte.
- Regionalbuslinien ergänzen sich im Zentrum zu Taktverdichtungen.

Herausforderungen

- Fahrplanstabilität in den Hauptverkehrszeiten ist nicht immer gewährleistet.
- Kaum Busspuren für Buslinien.
- Bushof beim Bahnhof Wil ist an der Kapazitätsgrenze und entspricht nicht mehr aktuellen Standards.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Erkenntnisse

- MIV ist direkt an das übergeordnete Strassennetz angebunden.
- Wohnquartiere sind grösstenteils verkehrsberuhigt.
- Klare Strassenhierarchien mit Hauptachsen.

Herausforderungen

- In Spitzenzeiten sind Überlastungen des Verkehrsnetzes im Zentrum und bei der Autobahn möglich.
- Kaum Möglichkeiten für Verkehrsmanagement (Steuerung).

Ruhender Verkehr

Erkenntnisse

- Ausreichendes Parkplatzangebot.
- Öffentliche Parkplätze im Zentrumsbereich sind bewirtschaftet.
- Zur Vermeidung von Fremdparkierung sind Parkierungszonen eingerichtet.

Fabian Oberlin ergänzt die Ausführungen mit allgemeinen Verkehrstrends wie multi-modale Mobilität, Elektromobilität, Digitalisierung und geteilte Mobilität (Sharing), die es zu berücksichtigen gilt. Er betont die zunehmend hohen Anforderungen an den Strassenraum aufgrund von Aufenthaltsqualität oder Hitzeminderungsmaßnahmen.



Abbildung 1: Stimmungsbild von der Veranstaltung

Urs Ambühl, SNZ, stellt die fünf Entwicklungsgrundsätze vor.

Fördern der Aktiven Mobilität

Der Fuss- und Veloverkehr soll flächendeckend gefördert werden. Dazu gehört auch die Weiterentwicklung der multimodalen Mobilität.

Umsetzungsziele

- Der zusätzliche Verkehr ist möglichst mit dem öV sowie den FVV abzuwickeln.
- Die Fusswege sind in Abstimmung mit dem Siedlungs-/Freiraumkonzept den Nutzerbedürfnissen entsprechend abwechslungsreich, standardisiert und inklusiv gestaltet.
- Das Veloverkehrsnetz wird bedarfsgerecht für den Alltags- und Freizeitverkehr weiterentwickelt.
- Hochwertige Veloparkieranlagen werden in den Zentrumsbereichen, Bahnhöfen, Schulen, Sportanlagen und Einkaufsmöglichkeiten bereitgestellt. Auch private Veloparkieranlagen in den Wohnzonen werden gefördert.



Hochwertige Strassenraumgestaltung

Der Strassenraum soll mehr als nur Verkehrsraum sein. Er soll die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden, insbesondere die Bedürfnisse der Schwächeren, beachten und siedlungsverträglich gestaltet werden.

Umsetzungsziele

- Die zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen werden effizient genutzt und den entsprechenden Verkehrsträgern gemäss der Strassenfunktion Raum zugeteilt.
- Die Strassenräume sind ihrer Funktion entsprechend siedlungs- und freiraumorientiert gestaltet und lassen einen stetigen Verkehrsfluss für den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr zu.
- Massnahmen zur Hitzeminderungen, insbesondere in den Zentrumsbereichen, werden umgesetzt.



Zuverlässiges Verkehrsnetz

Das Verkehrsnetz soll zuverlässig und planbar funktionieren. Insbesondere der öV soll zuverlässig verkehren.

Umsetzungsziele

- Entwickeln eines Verkehrsmanagement, um den motorisierten Individualverkehr zu leiten zu sowie die Fahrplanstabilität des Busverkehrs zu gewährleisten.
- Gezielter Ausbau des Strassennetzes zur Gewährleistung der geforderten Leistungsfähigkeit des motorisierten Individualverkehrs.
- Massnahmen zur Verbesserung der Zuverlässigkeit werden regional koordiniert.



Hohe Durchlässigkeit der Verkehrsnetze

Das Verkehrsnetz soll für die einzelnen Verkehrsträger durchgehend, regional koordiniert und untereinander verknüpft werden. Nur Massnahmen mit hohem Kosten/Nutzenverhältnis sollen umgesetzt werden.

Umsetzungsziele

- Ein lückenloses Wegnetz für den Fuss- und Veloverkehr wird weiterentwickelt und mit den Nachbargemeinden koordiniert.
- Die trennende Wirkung von Infrastrukturelementen wie dem Bahntrasse oder Hauptverkehrsachsen wird abgebaut.
- Der Bahnhof Wil als wichtige Verkehrsdrehscheibe der Region wird weiterentwickelt und nimmt eine zentrale Funktion bei der Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger ein.

Zukunftsorientierte Mobilität

Das Mobilitätsverhalten ändert sich über die Zeit. So entstehen neue, effizientere und nachhaltigere Mobilitätsformen. Diese Entwicklungen sollen in die Mobilitätsgestaltung aufgenommen werden und so die Klimaziele der Stadt unterstützen.

Umsetzungsziele

- Die Busflotte wird elektrifiziert und die Elektromobilität des Individualverkehrs gefördert.
- «Geteilte Mobilität» wird gefördert.
- Intelligente und effizientere Formen von Logistikverkehr werden gefördert und demensprechend nötigen Raum zu Verfügung gestellt.
- Das Mobilitätsmanagement der Stadt wird weiter ausgebaut und private Betriebe bei der Umsetzung von Mobilitätsmanagementmassnahmen unterstützt.
- Ein Monitoring der Verkehrsentwicklung mittels digitaler Hilfsmittel findet statt.



Abbildung 2: Stimmungsbilder von der Veranstaltung

5 Dialog in Gruppen

Walter Schenkel, synergo, führt in den Ablauf der Gruppendiskussion ein. Alle Teilnehmer*innen sind einer von vier Gruppen zugeteilt. Die Teilnehmenden verteilen sich gemäss ihrer Nummer auf die Posten. Es werden die Entwicklungsgrundsätze und ein Analyse-Thema anhand der Pläne und Plakate diskutiert und ergänzt.

Die Teilnehmenden rotieren nach circa 40 Minuten an einen weiteren Dialogposten nach freier Wahl. In der zweiten Runde liegt der Fokus auf dem Analyse-Thema. Nach 20 Minuten kehren alle Teilnehmenden ins Plenum zurück. Jede Gruppenmoderation gibt im Plenum in wenigen Stichworten das Stimmungsbild der Diskussion wieder.

In den nachfolgenden Unterkapiteln werden die in den Gruppendiskussionen erfassten Inputs zusammengefasst. Die Moderatoren Urs Ambühl, Fabian Oberlin, Simon Peier und Walter Schenkel fassen im Plenum kurz zusammen. Die Pläne mit den standort-spezifischen Hinweisen stehen den Fachplanenden zur Verfügung.

5.1 Entwicklungsgrundsätze

Stimmungsbild

Die Gruppenmoderationen fassen zusammen: In den verschiedenen Gruppen werden die Entwicklungsgrundsätze unterschiedlich bewertet. Generell werden die Entwicklungsgrundsätze positiv aufgenommen. Jedoch werden in der Umsetzung Zielkonflikte und Problematiken identifiziert, welche detailliert zu betrachten sind. Es hat auch kritische Stimmen betreffend Aufnahme des Mehrverkehrs durch ÖV, Fuss- und Veloverkehr gegeben. Einerseits werden Zweifel eingebracht, dass der Mehrverkehr durch andere Verkehrsmittel abgedeckt werden kann, andererseits könnten die Zielsetzungen ambitionierter sein.

Die Verkehrssicherheit und der Umgang mit dem Durchgangsverkehr sowie dem städtischen Verkehr müssen stärker hervorgehoben werden. Auch die Entflechtung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden wird mehrfach betont.

Die Anmerkungen aller Gruppen zu den Entwicklungsgrundsätzen sind untenstehend aufgelistet.

Fördern der aktiven Mobilität

- Mehr Realität ist gefragt beim Punkt «zusätzlicher Verkehr ist möglichst mit ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr abzuwickeln». Bei jetziger Ausgangslage, d.h. mit dem grossen Verkehrsaufkommen in der Stadt, ist diese Entwicklung eine Illusion.
- Mehrverkehr, auch durch das Gewerbe.
- Bevölkerungszunahme → führt zu Verkehrskollaps.
- Durchgangsverkehr/MIV → Ring.
- Könnte noch ambitionierter sein.
- Gesundheit (Lärm) ist ein fehlender Punkt.

Hochwertige Strassenraumgestaltung

- Zweck ist bestens erfüllt, entspricht den Funktionen.
- Entflechtung.
- Verkehr raus → mehr Gestaltung.
- Die Problemursachen liegen ausserhalb von Wil.
- Verkehrssicherheit, insbesondere in den Quartieren, ist wichtig.

Zuverlässiges Verkehrsnetz

- Sollte erste Priorität haben, da die anderen Entwicklungsgrundsätze davon abhängig sind. Zuerst Ausbau.
- Bus hat blockierende Wirkung, führt zu Stau.
- Kein Platz für eine Busspur.
- Dosieranlagen.
- Wirtschaft ist vom Strassenverkehrsnetz abhängig.
- Trennung der Verkehrsträger → Querungen von Hauptstrassen verbessern.
- Priorität auf dem Ausbau des übergeordneten Netzes.
- In die regionale Koordination der Massnahmen der Zuverlässigkeit soll auch die Bahn (SBB) miteinbeziehen.

Hohe Durchlässigkeit der Verkehrsnetze

- Bahn hat für alle Verkehrsträger eine trennende Wirkung.
- Sicherheit.
- Verlagerung des Durchgangverkehrs auf die Autobahn anstreben.

Zukunftsorientierte Mobilität

- Busflotte ist gut.
- Haltestellen sind z. T. falsch platziert (Bsp. Alterszentrum Sonnenhof).

Allgemeine Punkte

- Ziel- bzw. Interessenkonflikte sind nicht gelöst.
- Entwicklungsgrundsätze stimmen: im Detail viele Zielkonflikte.
-> Müssen in den Handlungsfeldern gelöst werden.
- Es bestehen Sicherheitsproblematiken beim Veloverkehr (z.B. Längsparkfelder).
- Bestehende Elemente/Infrastrukturen, die nicht funktionieren, entfernen (mutig sein!).
- Geplante Projekte auf den Plänen darstellen.

- Übergeordnetes Bahnnetz integrieren.
- Sicherheit expliziter erwähnen.
- Umgang Durchgangsverkehr vs. Umgang städtischer Verkehr: Reduzieren? Wenn ja, wo und wie?
- Aufenthaltsqualität im Strassenraum erhöhen, Sicherheit und Wohlbefinden fördern.

5.2 Analyse Fussverkehr

Stimmungsbild

Gemäss Walter Schenkel wird den Erkenntnissen und Herausforderungen aus der Analysephase grundsätzlich zugestimmt. Es wird die Bedeutung sicherer Schulwege hervorgehoben. Diese müssen entlang von Haupt- bzw. Kantonsstrassen verbessert werden. Die Priorität liegt auf der Stadt als Lebensraum, der attraktiver gestaltet werden soll, auch unter Berücksichtigung von Massnahmen zur Hitzeminderung. Die Entflechtung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden wird befürwortet. Es wird darauf hingewiesen, dass eine besonders kreative Gestaltung des öffentlichen Raumes Herausforderungen vor allem auch für mobilitätseingeschränkte Personen mit sich bringt.

Hinweise aus der Gruppendiskussion

- Fehlende Priorisierung für den Fussverkehr an LSA, teils auch fehlende Fussgängerstreifen.
- Es gibt verschiedene Achsen, Eisenbahnlinie, etc., die eine trennende Wirkung haben.
- Unter- oder Überführungen könnten optimiert werden, auch für die Durchfahrt mit Velos.
- Altstadt sollte belebt werden. Derzeit ist sie von den Nachbargebieten abgetrennt.
- Begegnungszonen schaffen.
- Stadt ist primär ein Lebensraum und soll attraktiv sein.

Erkenntnisse und Herausforderungen

- Tenor: gut!
- Sollte mehr umgesetzt werden.
- Hauptstrassen sind für FussgängerInnen unsicher.
- Kinder bleiben im Quartier, Übergänge in andere Quartiere sind zu gefährlich.

5.3 Analyse Veloverkehr

Stimmungsbild

Grundsätzlich werden die Erkenntnisse und Herausforderungen gemäss Simon Peier aus der Analysephase positiv aufgenommen. Es wird auf die Diskrepanz zwischen der vorhandenen Infrastruktur und den Bedürfnissen des Veloverkehrs hingewiesen, insbesondere in Tempo-30-Zonen, wo bauliche Massnahmen hinderlich sein können. Es wird für visionäre Ansätze und die Bereitschaft zur Anpassung der Infrastruktur plädiert, um den Anforderungen des Veloverkehrs gerecht zu werden, selbst wenn dies bedeutet, von bestehenden Infrastrukturen, die nicht funktionieren, abzuweichen.

Hinweise aus der Gruppendiskussion

- Für gute Velolösungen muss der MIV reduziert werden (Durchgangsverkehr).
- Wichtige Nutzungen in der Veloverkehrsplanung berücksichtigen.
- Posttunnel-Zufahrten werden kritisch und als zu teuer beurteilt.
- Veloverkehr in Fussgängerzone führt zu Konflikten.
- Krebsbachweg: Fuss- und Veloverkehr entflechten.
- Fürstenlandstrasse: Sicherheitsproblematik.

Erkenntnisse und Herausforderungen

- Allgemeine Zustimmung.
- Bauliche Massnahmen in Tempo-30-Zonen schränken den Veloverkehr ein.
- Teilweise befindet sich die Veloinfrastruktur am falschen Ort.
- Topografie schränkt die Velonutzung ein.
- Hindernisse werden als zentraler Punkt angesehen.

5.4 Analyse MIV / ruhender Verkehr

Stimmungsbild

Urs Ambühl fasst zusammen: Die Erkenntnisse und Herausforderungen aus der Analysephase werden mehrheitlich gestützt. Die oberirdischen Parkplätze prägen das städtische Erscheinungsbild und werden als störend empfunden. Lösungsansätze zur Reduzierung sollen geprüft werden. Ebenfalls werden Probleme im Zusammenhang mit Fremdparkierung und Suchverkehr rund um das Spital angesprochen. Weitere zentrale Themen sind die Gestaltung der Tempo-30-Zonen und deren Einfluss auf das Fahrverhalten von Velofahrenden, sowie die Kapazitätsprobleme beim Schwanenkreisel und damit verbundene Auswirkungen auf den ÖV.

Hinweise aus der Gruppendiskussion

MIV

- Ist ÖV-Priorisierung Schwanenkreisel effizient?
- Schwanenkreisel: Nadelöhr und Sicherheitsproblem.
- Parksuchverkehr Bleicheplatz.
- Graben- und Tonhallenstrasse
→ Mehrbelastung durch Entwicklung. Gegenmassnahme: Bypass Pfauen.
- Kapazität Autobahn mit Wil West.
- Rückstau auf die Autobahn.
- Schleichverkehr Rossrüti.
- Gefährliche Tempo-30-Zone
→ Platzverhältnisse und Gestaltung überprüfen.
- Thema Park + Ride fehlt.

Ruhender Verkehr

- Ungelenkte Parkplatztarife.
- Wildparkierung durch Mitarbeitende des Spitals.
- Suchverkehr im Süden der Stadt (Bergholz).
- Oberirdischer ruhender Verkehr ist dominant im Stadtbild (Bleicheplatz, Viehmarktplatz).

Erkenntnisse und Herausforderungen

- Umgang mit dem Durchgangsverkehr, auf die Autobahn bringen.

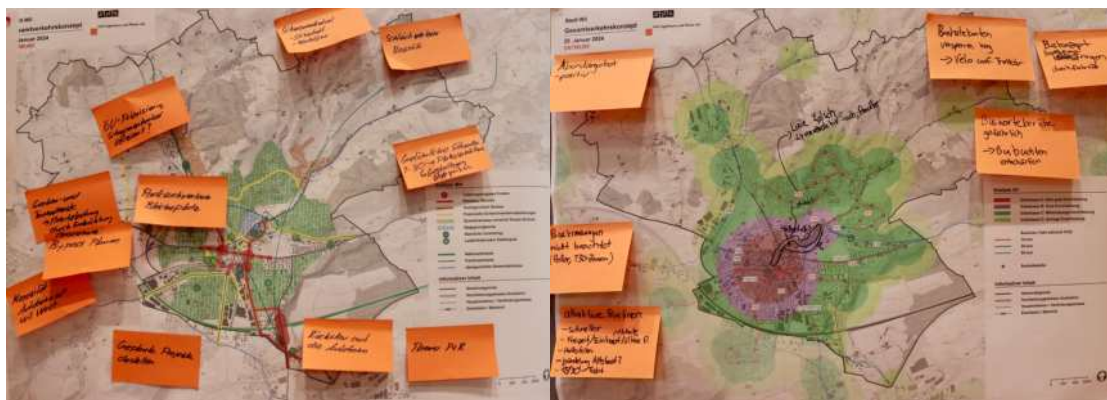


Abbildung 3: Stimmungsbild der bearbeiteten Plakate

5.5 Analyse Öffentlicher Verkehr

Stimmungsbild

Fabian Oberlin fasst zusammen: Den Erkenntnissen und Herausforderungen aus der Analysephase wird zugestimmt, jedoch wird Kritik am bestehenden Buskonzept geäußert. Eine eingehende Überprüfung des Konzepts wird gefordert, insbesondere hinsichtlich der Bedürfnisse der unterschiedlichen Nutzungsgruppen. Es wird betont, dass das Buskonzept nicht nur für Pendler und Pendlerinnen, sondern für alle relevanten Zielgruppen geeignet sein soll. Zudem wird auf die Qualität der Bushaltestellen und deren anzustrebende Aufwertung hingewiesen.

Hinweise aus der Gruppendiskussion

- Kap-Haltestellen versperren beim Halt eines Buses die Strasse
→ Velos fahren auf Trottoirs.
- Wartebereiche an Bushaltestellen sind z. T. gefährlich, da Wartende nahe an der Strasse stehen
→ Busbuchten sollen diese Probleme entschärfen.
- Abendangebot wird positiv bewertet.
- Buskreuzungen nicht beachtet (Poller, Tempo-30-Zonen).
- Buskonzept: Bevölkerungsumfragen prüfen.
- Buslinie 703 ist falsch gewählt. Linie ist auch für Pendler unattraktiv. Eine alternative Linienführung wurde auf den Plänen vermerkt.
- Vom Bahnhof bis zur Haltestelle «Adler» fahren mehrere Busse beinahe zeitgleich. Dies ist zu überprüfen.
- Faktoren für attraktive Buslinien wären:
 - Schnellere Routen.
 - Auch für Freizeit, Einkauf, Schule, ältere Personen geeignet.
 - Haltestellen optimiert.
 - Bündelung Altstadt?
 - Im 15 Minuten (HVZ) / 30 Minuten Takt

Erkenntnisse und Herausforderungen

- Mehr attraktive Haltestellen (optische Gestaltung und mit digitalen Anzeigen).
- Haltestellenorte und -infrastruktur an umliegende Nutzungen anpassen.
- Neue Bushaltestellen sind nicht optimal (inkl. Reiseweg von Haltestelle zu Quelle/Ziel).
- Busrouten und Halteorte sind einzig auf Pendler ausgerichtet. Für Freizeit-/Einkaufsverkehr sind sie nicht attraktiv.

5.6 Plenumsdiskussion

Im Plenum werden folgende Anmerkungen eingebracht:

- Es wird zum Ausdruck gebracht, dass der grosse Rahmen rund um das Projekt nicht aufgezeigt wird. Es wäre wichtig zu wissen, welche Massnahmen mit den vorgegebenen Rahmenbedingungen überhaupt noch möglich sind. Zentral ist die Umsetzung der Umfahrung. Durch diese kann der Durchgangsverkehr gelenkt und damit Platz für das Velo geschaffen werden. Nur so wäre eine Umsetzung gemäss den vorgestellten Entwicklungsgrundsätzen und Zielen möglich. Konkret: Wie wird im Projekt mit der Umfahrung umgegangen?

Antwort: Die Umfahrung wird miteinbezogen und ist weiterhin ein wichtiges Thema der Stadt Wil. Allerdings ist das weitere Vorgehen bezüglich Wil-West unklar. Solange dies so ist, wird es keinen Autobahnanschluss geben. Die Handlungsfelder und Anweisungen werden Szenarien (mit/ohne Wil-West) enthalten, welche die möglichen Auswirkungen behandeln.

- Es wird eingebracht, dass das Gesamtverkehrskonzept von der Grundidee her etwas Visionäres an sich hat. Es stellt sich dabei aber die Frage, ob dies politisch realistisch ist. Möglicherweise wäre eine Denkweise in einzelnen Massnahmen oder Modulen sinnvoller. Zudem wird auf die lange Geschichte einer Umfahrungsstrasse in Wil eingegangen. Bereits seit den 1980er Jahren wird eine Umfahrung als Lösung für den Verkehr in Wil vorgebracht. Vermutlich wäre eine pragmatischere Herangehensweise mit kleineren Massnahmen innerhalb eines angemessenen Zeitrahmens realisierbar und politisch mit geringeren Hürden verbunden.
- In Wil gibt es einzelne Ecken, an denen sehr wenig Platz vorhanden ist. Beispiele dafür sind die Tonhallen-/Toggenburgerstrasse resp. die Konstanzerstrasse. Allenfalls könnten solche beengten Orte durch Abbruch von Gebäuden zugunsten des Fuss-/Veloverkehrs verbessert werden. Aus Sicht des Denkmalschutzes dürfte dies allerdings schwierig sein.
- Beim Fussverkehr ist es wichtig, Sofortmassnahmen umzusetzen. Vor allem für Kinder sind sichere Schulwege zentral. Dies gilt auch für Velowege. So gibt es an der Ilgenkreuzung keine Anschlüsse. Zudem wurden Businseln erstellt, damit die Personen besser einsteigen können. Dies führte jedoch dazu, dass durch die Einengung nur noch ein Bus fahren kann und kreuzen nicht mehr möglich ist. Bereits mit kleinen Massnahmen könnte die Situation für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert und der Verkehr flüssiger gemacht werden.
- Es wird eingebracht, dass Verkehrssimulationen zeigen, dass auch mit Ausbauten (Wil West) die Stadt Wil etwa ähnlich viel Verkehr aufweisen würde, wie dies heute der Fall ist. Die Strassen haben grundsätzlich eine trennende Wirkung in der Stadt. Der einzige Weg für eine Reduktion des Verkehrs ist eine Veränderung im Verhalten der Leute und damit ein Umstieg auf den Velo- und Fussverkehr. Eine kurzfristige Massnahme wäre zudem die Trennung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden, um sich sicher und komfortabel bewegen zu können.
- Es wird vorgebracht, dass der Lastwagenverkehr in den präsentierten Unterlagen nicht erwähnt wird. Dies soll ergänzt werden, denn die Ver- und Entsorgung sind wichtige Themen.

- Es wird betont, dass es in Wil sowohl lokalen Verkehr wie Durchgangsverkehr gibt. Als Lösung wird eine Umfahrungsstrasse genannt. Zudem wird angemerkt, dass ohne eine Reduktion des Verkehrs im Zentrum auch kein besseres Buskonzept möglich ist. Das Buskonzept hat sich in den letzten Jahren eher verschlechtert, so dass wieder mehr Leute mit dem Auto zum Bahnhof fahren.

6 Ausblick

Stadträtin Ursula Egli, gibt einen Ausblick zum weiteren Vorgehen. Im nächsten Schritt wird der heutige Workshop ausgewertet. Der Ergebnisbericht und die gezeigte Präsentation wird den Teilnehmenden bis Ende April 2024 zugestellt. Die Inputs werden in die weiteren Arbeiten am Gesamtverkehrskonzept einfließen.

Weitere Rückmeldungen können jederzeit an Nathalie Heiniger gerichtet werden:
heiniger@synergo.ch.

Der Zeitpunkt des nächsten Workshops mit dem Begleitgremium wird den Teilnehmenden zeitgerecht mitgeteilt. Dieser muss mit dem Zeitplan der Ortsplanungsrevision abgestimmt werden.

Ursula Egli bedankt sich für die angeregte Beteiligung und lädt zum Apéro ein.

7 Teilnehmende Personen und Organisationen

Die nachfolgende Liste umfasst die teilnehmenden Personen bzw. Organisationen. Ein paar wenige Organisationen haben sich kurzfristig entschuldigt.

Nachname	Vorname	Organisation
Aepli	Felix	IG Hofberg-Scheibenberg
Beutler	Markus	WilMobil
Bolakis	Andreas	Gastro Wil
Brög	Benjamin	Psychiatrische Klinik Wil
Döbelin	Jann	EiWiS und Quartierverein Wil West
Eder	Charly	Tixi Fürstenland
Etter	Urs	IG Wiler Süden
Frick	Stefan	Gewerbeverein Wil und Umgebung
Gehrig	Christoph	IG Wiler Sportvereine
Grosspietsch	Paris	Jugendparlament
Gut-Meier	Doris	Quartierverein Nieselberg (Neulanden)
Hämmerle	Lukas	Lindenhof-Quartierverein LIHO-V
Hühne	Markus	Spitalregion Fürstenland Toggenburg
Jaeger	Oliver	Katholische Pfarr- und Kirchgemeinde
Jäger	Josef	Camion Transport AG
Koller	Sebastian	IG Kultur Wil und IG Weierwisen
Koller	Philipp	Procap St.Gallen-Appenzell
Kolp	René	TCS Regionalgruppe Wil und Umgebung
Neff	Martin	Pro Velo
Rickenbach	Sabine	Lidl Sportpark Bergholz
Rombach	Anne	WirtschaftsPortalOst (WPO) und Regio Wil
Rosenplänter	Björn	Stihl Kettenwerk GmbH & Co. KG
Schibli	Hans	IG Säntisstrasse
Schweizer	Erwin	Forum 60plus Wil
Tröhler	Christian	VRP WISPAG
Wipf	Jürg	Wil-Shopping
Wipf	Thomas	WIPA Wiler Parkhaus AG

Wil / Zürich, den 17. Februar 2025

Gesamtverkehrskonzept Stadt Wil

Begleitgruppe II vom 15. Januar 2025

Ergebnisbericht



Mitglieder der Begleitgruppe in der Diskussion.

Projektunterstützung

Walter Schenkel, Nathalie Heiniger
synergo Mobilität – Politik – Raum GmbH
Grubenstrasse 12, 8045 Zürich
schenkel@synergo.ch, T: 043 960 77 33

Inhaltsverzeichnis

1	Begrüssung und Einführung	3
2	Ausgangslage und Verfahren	3
3	Blick in die Werkstatt: Handlungsbedarf	3
4	Blick in die Werkstatt: Zielbilder	5
5	Workshop	7
	5.1 Handlungsbedarf	7
	5.2 Zielbild Velo	10
	5.3 Zielbild Strasse	11
	5.4 Zielbild ÖV	13
6	Ausblick	15
7	Teilnehmende Personen und Organisationen	16

1 Begrüssung und Einführung

Stadtrat Manuel Nick, Departement Bau, Umwelt und Verkehr, begrüsst die Anwesenden zur zweiten Sitzung der Begleitgruppe. Er stellt das neue Team der Stadt- bzw. Verkehrsplanung Wil vor. Anwesend sind Chantal Schmid, Patrick Sieber und Nikolai Volle. Die externen Fachpersonen sind Urs Ambühl und Fabian Oberlin von SNZ Ingenieure und Planer AG sowie Walter Schenkel und Nathalie Heiniger von synergo GmbH.

Am heutigen Anlass sind knapp **20 Organisationen** vertreten. Manuel Nick freut sich auf eine angeregte Diskussion.

Walter Schenkel, synergo, zeigt den Ablauf des Abends. Ziel des Workshops mit der Begleitgruppe ist die Ergänzung der erarbeiteten Handlungsbedarfe und Zielbilder.

Nachfolgend werden die Inputreferate in verkürzter Form wiedergegeben. Details können der beiliegenden Präsentation vom 15.01.2025 entnommen werden.

2 Ausgangslage und Verfahren

Urs Ambühl, SNZ, geht auf die Ortsplanungsrevision (OPR) der Stadt Wil sowie den Projektstand des Gesamtverkehrskonzepts (GVK) ein (*für Details siehe Präsentation vom 15.01.2025*).

- Die **Zusammenhänge und Koordination** zwischen Stadtentwicklungskonzept und Freiraumkonzept sowie dem Gesamtverkehrskonzept (GVK) und Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Netzergänzung Ost (NEO) werden aufgezeigt.
- Die Analyse und **Entwicklungsgrundsätze** wurden an der ersten Sitzung der Begleitgruppe diskutiert, ergänzt und vom Stadtrat im Sommer 2024 zur Kenntnis genommen.
- Aus der Analyse und den Entwicklungsgrundsätzen wurde der **Handlungsbedarf** definiert. Dieser hält prioritäre Massnahmen fest.
- In einem nächsten Schritt werden **Massnahmenfelder** und Vertiefungen ausgearbeitet.

3 Blick in die Werkstatt: Handlungsbedarf

Urs Ambühl, SNZ, zeigt die Abstimmung mit Ortsplanungsrevision auf (*für Details siehe Präsentation vom 15.01.2025*).

- Das **Bevölkerungswachstum** führt zu mehr Verkehrsaufkommen. Ziel ist es, weniger Verkehr pro Person durch Innenverdichtung möglich zu machen.
- Das **Verkehrssystem** ist bereits heute gut ausgelastet. Es kann nicht mehr stark ausgebaut werden.
- An der kommenden **dritten Sitzung der Begleitgruppe am 20. Mai 2025** wird die Diskussion der Massnahmenfelder im Vordergrund stehen.

Die Entwicklungsgrundsätze mit jeweiligem Handlungsbedarf werden gezeigt.

- Entwicklungsgrundsatz «**Fördern der aktiven Mobilität**»: Der Fuss- und Veloverkehr soll flächendeckend gefördert werden. Dazu gehört auch die Weiterentwicklung der multimodalen Mobilität.

Handlungsbedarf

- Ein Veloroutennetz mit Verbindungen vom Zentrum in die Quartiere und ortsübergreifend ist zu entwickeln.
 - Das Gebiet «Wil West» ist mit Velorouten zu erschliessen.
 - Die Veloverbindungen sind auszubauen und die Schwachstellen zu beheben.
 - Veloabstellanlagen werden qualitativ aufgewertet.
 - Die Schwachstellen des Fussverkehrs auf den Schulwegen sind zu beheben.
 - Die Bedingungen für den Fussverkehr im Zentrumsbereich (Bahnhof – Altstadt) sind zu verbessern.
 - Ein Fusswegkonzept ist zu erarbeiten.
- Entwicklungsgrundsatz «**Hochwertige Strassenraumgestaltung**»: Der Strassenraum soll mehr als nur Verkehrsraum sein. Er soll die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden, insbesondere die Bedürfnisse der Schwächeren, beachten und siedlungsverträglich gestaltet werden. Die Bevölkerung nimmt die Strasse als attraktiv und sicher wahr.

Handlungsbedarf

- Die Anzahl Verkehrsunfälle sind zu reduzieren. Dies insbesondere im Zentrumsbereich.
 - Die Strassenräume sind entsprechend ihrer Funktion siedlungsverträglich aufzuwerten.
 - Die Strassenräume werden klimagerecht gestaltet.
 - Die Aufenthaltsqualität im Strassenraum ist insbesondere im Zentrum und den Quartierzentren zu erhöhen.
- Entwicklungsgrundsatz «**Zuverlässiges Verkehrsnetz**»: Das Verkehrsnetz soll zuverlässig und planbar funktionieren. Insbesondere der ÖV soll zuverlässig verkehren.

Handlungsbedarf

- Eine genügende Leistungsfähigkeit des Strassennetzes ist zu gewährleisten.
- Die Anschlusspunkte der Entwicklungsgebiete ans Strassennetz sind zu bestimmen.
- Die Fahrplanstabilität des Busverkehrs ist zu gewährleisten.
- Die Infrastruktur von Bushaltestellen sollte aufgewertet werden.
- Die Erreichbarkeit der Industrie- und Gewerbegebiete mit dem strassengebundenen Güterverkehr ist zu gewährleisten.

- Entwicklungsgrundsatz «**Hohe Durchlässigkeit der Verkehrsnetze**»: Das Verkehrsnetz soll für die einzelnen Verkehrsträger durchgehend in der Stadt Wil, regional koordiniert und untereinander verknüpft werden. Nur Massnahmen mit hohem Kosten/Nutzenverhältnis sollen umgesetzt werden.

Handlungsbedarf

- Die Trennwirkung durch übergeordnete Verkehrsinfrastruktur ist für den Fuss- und Veloverkehr abzubauen.
 - Der Bahnhof Wil ist zu einer Verkehrsdrehscheibe mit einem hohem Qualitätsstandard auszubauen.
 - Infrastrukturmassnahmen zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes sind mit den Nachbargemeinden zu koordinieren.
- Entwicklungsgrundsatz «**Zukunftsorientierte Mobilität**»: Das Mobilitätsverhalten ändert sich über die Zeit. So entstehen neue, effizientere und nachhaltigere Mobilitätsformen. Diese Entwicklungen sollen in die Mobilitätsgestaltung aufgenommen werden und so die Klimaziele der Stadt unterstützen.

Handlungsbedarf

- Fördern eines städtischen Mobilitätsverhaltens durch städtebauliche Konzepte und Planung des Parkplatzangebots.
- Die verkehrsbedingte Belastung mit Treibhausgasen, Stickstoffdioxid und Lärm ist zu reduzieren.
- Der Stellenwert der «geteilten» Mobilität muss erhöht werden.
- Intelligente und effizientere Formen von Logistikverkehr werden gefördert.
- Das Mobilitätsmanagement der Stadtverwaltung wird weiter ausgebaut und bei Siedlungsentwicklungen gefordert.

4 Blick in die Werkstatt: Zielbilder

Fabian Oberlin, SNZ, gibt einen Überblick zu den drei Zielbildern Strasse, Velo und ÖV. Es werden jeweils Pläne sowie mögliche Zielbilder aufgezeigt (*für Details siehe Präsentation vom 15.01.2025*).

Zielbild Strasse

- Verkehrsmanagement (z.B. Dosieranlage, Verstetigung im Zentrum).
- Verkehrsorientierter Strassenraum (z.B. Flüssiger Verkehrsfluss, sichere Infrastruktur für Velo- und Fussverkehr, etc.).
- Siedlungsorientierter Strassenraum (z.B. sichere Infrastruktur für Velo- und Fussverkehr, attraktive Strassenraumgestaltung, etc.).
- Strassenraum mit hoher Aufenthaltsqualität (z.B. Hohe Aufenthaltsqualität, attraktive und sichere Fussverbindungen, etc.).

Zielbild Velo

- Veloroute (z.B. ausgerichtet auf den Alltagsverkehr, sichereres und komfortables Fahren abseits, etc.).
- Velo entlang Hauptachse (z.B. Führungsart entlang Hauptverbindung, Velowege, Velostreifen, etc.).
- Nebenverbindungen (z.B. Unterschiedliche Führungsarten, Fokus auf Knoten und Querungen).

Zielbild ÖV

- Fahrplanstabilität.
- Qualität der Haltestellen.



Abbildung 1: Stimmungsbild aus dem Plenum

5 Workshop

Walter Schenkel, synergo, erläutert den Ablauf des Workshops. Die Teilnehmenden werden in drei Gruppen aufgeteilt. In einer ersten Runde wird der **Handlungsbedarf** und je zwei **Zielbilder** anhand der Plakate und Pläne diskutiert und ergänzt. Nach 45 Minuten wird rotiert und das noch nicht diskutierte Zielbild behandelt.

Folgende **Fragen** stehen im Fokus:

- Ist der Handlungsbedarf komplett und korrekt?
- Sollen weitere Verbindungen und Routen aufgenommen oder gestrichen werden?
- Ist die Einteilung und Definition der Verkehrsnetze zielführend?

Die **Gruppenmoderationen**, Patrick Sieber, Nikolai Volle, Urs Ambühl und Fabian Oberlin, fassen anschliessend im Plenum zusammen. Die nachfolgende Darstellung der Diskussionsergebnisse unterscheidet nicht nach den drei Gruppen, sondern nach Handlungsbedarf und Zielbildern. Die Plakate und Pläne mit den standortspezifischen Hinweisen stehen den Fachplanenden zur Verfügung.

Anschliessend an den Workshop bestand die Möglichkeit einer **E-Mitwirkung**, um nachträgliche Rückmeldungen einbringen zu können. Von den insgesamt 39 Personen, welche als Mitglieder der Begleitgruppe auf der digitalen Plattform aktiviert sind, haben sechs Personen weitere Stellungnahmen übermittelt. Diese nachträglichen Inputs sind in die folgenden, nach Themen strukturierten Kapiteln eingebettet.



Abbildung 2: Mitwirkungstrichter E-Mitwirkung

5.1 Handlungsbedarf

Stimmungsbild

Die Gruppenmoderationen fassen zusammen: Generell wird der formulierte Handlungsbedarf von den Gruppen positiv aufgenommen. Es werden einzelne Ergänzungen und Anpassungen in der Formulierung vorgeschlagen.

Die Anmerkungen aller Gruppen zum Handlungsbedarf sind untenstehend aufgelistet.

Fördern der aktiven Mobilität

- Ausarbeitung mit Wil West und ohne Wil West denken.
- Sicherere Velowege durch Trennung vom MIV.
- Veloverbindungen ausbauen, Schwachstellen beheben.
→ Veloroute Bronschofen-Wil: Besteht hier schon eine Lösung/ein Projekt?
- Bei Fusswegen und Begegnungszonen: Auch Velos müssen angemessenes Tempo einhalten.
- Potenzial Fussverkehr: Schwanenkreisel und Zugang Altstadt nach Fussgängerzone.
- Schwachstellen des Fussverkehrs: Formulierung prüfen, z.B. «... generell und insbesondere auf Schulwegen...». Schwachstellen nicht nur auf Schulwegen beheben.
- Definition von Schwachstellen: Wie werden diese definiert?
- Fuss- und Velowege rund um Schulen sollten «offensiver» eingeplant werden.
- Zebrastreifen sind wichtig. Teilweise wurden diese von der Kantonspolizei aufgehoben. → Schlechte Entwicklung.
- Tempo-30 keine Zebrastreifen → Dilemma.
- «Zentrumsbereich»: Formulierung ist zu eng gefasst. Generelle Durchgängigkeit, auch in den Quartieren, in Handlungsbedarf aufnehmen.
- Sicherheit in Richtung Süden verbessern.
- Verkehr (MIV) verflüssigen statt blockieren (Votum gegen Tempo 30).
- Neue Überbauungen sollen möglichst wenig aufs Auto angewiesen sein.
- Die Verbesserung von Querungen für den Fuss- und Veloverkehr an verkehrsinintensiven Strassen und Kreuzungen sollte stärker hervorgehoben werden.
- Die Verbesserung der Signaletik als Handlungsbedarf fehlt.

Hochwertige Strassenraumgestaltung

- «... Verkehrsunfälle sind zu reduzieren...»: zu abstrakt formuliert. Präzisierung der Formulierung prüfen. Z.B. «... durch das Schaffen von Übersicht...». Es Gibt auch Gegenmeinungen, welche die offene Formulierung bevorzugen.
- Grundsätzlich muss man sich bei der Gestaltung fragen, wo Unfälle geschehen.
- Fehlerverzeihende Infrastruktur bauen.
→ Fehlt im Handlungsbedarf der Strassenraumgestaltung.
- Hinweise auf Schneeräumung.
- Intuitive Gestaltung des Strassenraums (kein Schilder Wirrwarr).
- Leitungsbau mit Gestaltung verbinden.
- In den Quartieren sollte gemäss Begegnungszonen gestaltet werden.
- Begegnungszonen, Wohnstrassen als Handlungsbedarf aufführen.

Zuverlässiges Verkehrsnetz

- Anschlusssicherheit in Handlungsbedarf aufnehmen.
- «Genügende» Leistungsfähigkeit: Formulierung prüfen.
→ Was bedeutet «genügend»?
- Leistungsfähigkeit über alle Verkehrsträger.
- Verkehr ab Autobahn direkt wegleiten, um Schwanenkreisel zu entlasten. Beim Schwanenkreisel gibt es zu Spitzenzeiten ein massives Verkehrsaufkommen.
- Zu viele Zufahrten, d.h. diese führen zu Stau. Mit einem «grossen Einbahnbahnring» könnte der Verkehr flüssiger gemacht werden.
→ Nicht alles muss immer erreichbar sein.
- Die verschiedenen Verkehrsmittel müssen flüssig verkehren.
→ Es braucht stets Kompromisslösungen, insbesondere bei Zielkonflikten.

Hohe Durchlässigkeit der Verkehrsnetze

- «... Leistungsfähigkeit des Strassennetzes ...» ersetzen mit «... des Verkehrssystems». Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems soll sichergestellt werden, keine Beschränkung auf das Strassennetz.
- Trennwirkung Strasse für Fussverkehr verringern.
- «Verkehrsdrehscheibe» beim Bahnhof wird auch kritisch gesehen. Was heisst das für die Nachbarquartiere?

Zukunftsorientierte Mobilität

- «... städtebauliche Konzepte ...»: Was ist damit gemeint?
Antwort: Mischnutzung, Spielplätze etc. in der Nähe.
- «... Planung des Parkplatzangebots ...»: Technische Lösungen (z.B. analog Cham/ZG, wo eine Pfortneranlage mit Nummernschilderfassung umgesetzt wird).
- Kritik an Pfortneranlagen → 90% ist Durchgangsverkehr
→ Stauverlagerung, Stadt wird unattraktiver.
- Kritik an Umfahrungen, MIV wird attraktiver als nötig.
- Alle Parkplätze sollten kostenpflichtig sein.
- Intelligente und effiziente Formen von Logistik- und Industrieverkehr.
- Durch die Stadt fährt zu viel Schwerverkehr, insbesondere auch beim Bahnhof. Dieses Problem muss gelöst werden.
- Verkehrsspitzen können über veränderte Arbeitszeiten, Homeoffice und generell über die Arbeitgeber gebrochen werden (Mobilitätsmanagement).
- Kosten-Nutzen-Bewertung muss in Zukunft eine grössere Rolle spielen.

Rückmeldungen aus der E-Mitwirkung

- Auch der Güter-/Wirtschaftsverkehr sollte im GVK ausreichend berücksichtigt werden. Insbesondere ist die Erreichbarkeit zu gewährleisten.
- Diverse Präzisierungshinweise zum Fuss- und Veloverkehr sind in den nachfolgenden Arbeitsschritten zu berücksichtigen. Für den Veloverkehr sind separate Wegführungen anzustreben.
- Die Sicherheit der Schulwege ist als Handlungsbedarf aufzunehmen.

5.2 Zielbild Velo

Stimmungsbild

Die Hierarchiestufen im Velonetz und deren Qualitäten werden diskutiert. Die **Querungen** im Velonetz sollten eine höhere Priorität erhalten, da sie als zentral für die Attraktivität und Funktionalität der Velorouten empfunden werden. Auftretende **Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr** müssen thematisiert werden. Die **Signaletik** wird als fehlender Handlungsbedarf identifiziert.

Besonders betont wird, dass **Querungen** im Stadtzentrum sorgfältig zu betrachten sind, auch unter Berücksichtigung der dritten Dimension. Zudem gibt es konkrete Anmerkungen zu alternativen Routenführungen.

Hinweise aus der Gruppendiskussion

- Koordination mit Nachbargemeinden ist wichtig, siehe auch Fortsetzung Richtung Westen (siehe Plan).
- Stadtweiher: Alternative Routenführung prüfen (siehe Plan).
- Psychiatrische Klinik: Es befindet sich eine Arealstrategie in Arbeit. → Routenführung prüfen.
- Grabenstrasse: ist eng.
- Aufwertung fürs Velo insbesondere Querungen (siehe Plan).
- Gleise westlich vom Bahnhof: Nord-Süd Verbindung berücksichtigen.
- Bahnunterführung Post für Veloverkehr?
- Signaletik einführen bzw. verbessern.
- Bei Velorouten und Velo entlang Hauptachsen muss auf den Fussverkehr Rücksicht genommen werden.
- Veloweggesetz umsetzen (ASTRA Vorgaben).
- Veloabstellanlagen ausbauen.

- Beleuchtung verbessern.
- Grundsätzlich wichtige Orte der Stadt mit dem Velowegnetz erschliessen.
- Die Qualität des Veloverkehrs ist vom Netzgedanken abhängig, auch beim Alltagsverkehr, nicht nur bei den Vorzugsrouten.
- Gute Visualisierung auf den Plakaten, aber auch Bilder und Beispiele aus Wil zeigen. Vorher-Nachher-Visualisierungen sind i.d.R. gut verständlich.

Rückmeldungen aus der E-Mitwirkung

- Die Sportanlagen sind in die Fuss-/Velowegnetze einzubinden.
- Diverse Hinweise zu fehlenden Verbindungen (z.B. Anbindungen von Rossrüt oder Hügelbereich) sollten berücksichtigt werden.
- Die bestehende Velostrategie 2016 wird zu wenig im Zielbild wiedergefunden. Eine völlige Neuorientierung ist nicht zielführend.

5.3 Zielbild Strasse

Stimmungsbild

Das aktuelle **Parkplatzangebot** wird als ausreichend empfunden. Verkehrsberuhigte **Quartierstrassen** stossen auf breite Zustimmung. Beim Umgang mit dem Durchgangsverkehr und dem Begriff «verkehrsorientiert» gibt es unterschiedliche Meinungen. **Pförtneranlagen** werden kritisiert, da sie den Stau lediglich verlagern. Themen wie das Verkehrsmanagement, der Ausweichverkehr und das Parkleitsystem werden diskutiert. Die Bewältigung des MIV-Durchgangsverkehrs und des **Güterverkehrs** sowie die Umsetzung von Netzergänzungen beschäftigen. Allgemein wird beim Zielbild Strasse eine **regionale Betrachtung** als notwendig erachtet. Bei **Begegnungszonen** und Tempo-30-Regelungen sollte auch die Geschwindigkeit der Velofahrenden begrenzt werden.

Angesichts des dichter werdenden Siedlungsraums wird die Notwendigkeit von Kompromissen zwischen den Ansprüchen der verschiedenen Verkehrsträger betont.

Hinweise aus der Gruppendiskussion

- Konsens: Parkplätze sind ausreichend vorhanden.
- Parkleitsystem einführen bzw. verbessern.
- Mit einem guten regionalen ÖV-Angebot könnten viele Probleme im Strassenverkehr gelöst werden. Viel MIV-Verkehr kommt von ausserhalb der Stadt Wil.
- Weitere Themen, die anzusprechen sind:
Klima, CO₂-Emissionen, Luft und Lärm, Flottenmix von Unternehmungen.

- Im südlichen Raum müsste die Pfortneranlage / die Dosierung früher ansetzen, damit der Stauration weiter weg vom Zentrum ist. Es braucht ein regionales System, welches auch die Autobahn miteinbezieht (siehe Kammeresystem Cham/ZG, um Durchgangsverkehr auf die Autobahn zu bringen).
- Ausweichverkehr in den Quartieren muss unbedingt vermieden werden.
- Aufenthaltsqualität prioritär in Quartieren, weniger auf Hauptachsen.
- Zahlen zum Durchgangsverkehr und Relationen sind gefragt. Wer, woher, wohin? → Verkehrsmodell betrachten (z.B. siehe Kanton Thurgau).
- Toggenburgerstrasse als Lärm- und Staufalle kritisiert
→ Kantonsstrasse, die durchs Quartier führt.
- Tempomanagement zu Stosszeiten prüfen: temporär 30 statt 50 km/h.
- Park+Ride Konzepte, Velo bzw. Cargo-Bikes einbeziehen.
- Siedlungsorientierung ist abhängig von Umfeldbebauung.
- Mobilitätsmanagement: Ergänzung Lichtsignale mit Wartezeiten bzw. Fahrzeiten (inkl. Velo- & Fussverkehr) → Verkehr könnte sich verflüssigen.
- Querungsmöglichkeiten für Velos bei Stau einfacher als bei fliessendem Verkehr
→ Konflikt mit Ziel der MIV-Verflüssigung.
- Darstellung anpassen. → Netzergänzungen und flankierende Massnahmen (FlaMa) separat oder sichtbar.

Rückmeldungen aus der E-Mitwirkung

- Die vorgeschlagenen Massnahmen zur MIV-Dosierung werden als untaugliche Mittel gesehen.
- Auf den Hauptverkehrsstrassen soll der Verkehrsfluss durch tiefe Geschwindigkeiten nicht «gestört» werden.
- Die Quartiersammelstrassen sollen nicht durchgehend dargestellt werden. Es soll kein Durchgangsverkehr durch die Quartiere entstehen.
- Die Bildfeldstrasse ist nicht als Quartiersammelstrasse zu klassieren.
- Eine hohe Aufenthaltsqualität soll auch ausserhalb des Zentrums angestrebt werden. Hinweise zu einzelnen Strassenabschnitten.
- Im Zielbild sollen die Netzergänzungen entfernt werden. → Die beiden Netzergänzungen sind als übergeordnete Verkehrsverbindungen aufzunehmen.
- Es sind die Strassenklassierungen aus den bereits vorliegenden Dokumenten zu übernehmen.
- Der Freiverlad Wil ist in die Überlegungen einzubeziehen.

5.4 Zielbild ÖV

Stimmungsbild ÖV

Das Angebot mit **Grundtakt** und **Linienführungen** im öffentlichen Verkehr stossen auf Konsens. Die Stabilität des Fahrplans und die Gewährleistung von **Anschlüssen zwischen Bus und Bahn** werden jedoch kritisch bewertet, insbesondere zu Stosszeiten. Aufgrund der knappen räumlichen Verhältnisse wird die Realisierbarkeit von **Busspuren** in Wil hinterfragt. Für **Haltestellen** werden einzelne Verbesserungsvorschläge eingebracht, darunter Überdachungen, bessere Beleuchtung und erhöhte Sicherheit. Auch die **Preisthematik** im öffentlichen Verkehr ist Gegenstand der Diskussion.

Hinweise aus der Gruppendiskussion

- Fahrplanstabilität: ergänzende Angebote (z.B. SALÜ) aufführen, Anschlusssicherheit und Umsteigequalität verbessern.
- Haltestellen: bessere Beleuchtung, mehr Sicherheit, Überdachung.
- Busgrösse und Emissionen (Lärm, Abgase) beachten.
- Elektronische Busspur: Bedenken bei Querungen des Fussverkehrs.
- Physische Busspur nur nennen, wenn diese auch umsetzbar ist.
→ Platzproblematik, Konflikt der Ansprüche ÖV / Velo.
- ÖV beim Schwanenkreisel nicht sinnvoll (nur von Bahnhof bis Schwanen).
- Auch gut ausgebauter ÖV funktioniert bei Verkehrsstau nicht.
→ Bushof als Nadelöhr am Bahnhof (Taktfahrplan).
- Stosszeiten brauchen Lösungen für ÖV.
- Mehr direkte und schnelle Linien (Taktung ggf. reduzieren).
- Gratis-ÖV als Potenzial (Lausanne).

Rückmeldungen aus der E-Mitwirkung

- Physische Busspuren sind nicht pauschal zu erwähnen.
→ Wo sind sie überhaupt möglich?
- Es sollen kürzere und direkter Buslinien angestrebt werden.
Heute sind die Fahrzeiten sehr lang.
- Haltestelle Friedberg ist zu ergänzen.



Abbildung 3: Stimmungsbilder aus dem Workshop

6 Ausblick

Urs Ambühl, gibt einen Ausblick zum weiteren Vorgehen. Ab dem 20. Januar 2025 haben die Mitglieder der Begleitgruppe die Möglichkeit während 14 Tagen weitere Inputs mittels **E-Mitwirkung** einzubringen (*entsprechende Eingaben wurden gemacht und im vorliegenden Bericht zusammengefasst*).

Im nächsten Schritt wird der heutige Workshop ausgewertet. Der **Ergebnisbericht** und die gezeigte Präsentation wird den Teilnehmenden im Februar 2025 zugestellt. Die Inputs werden in die weiteren Arbeiten am Gesamtverkehrskonzept einfließen.

Der **nächste Workshop** mit der Begleitgruppe findet am 20. Mai 2025 statt.

Stadtrat Manuel Nick, bedankt sich für die angeregte Diskussion und betont zwei Gedanken zur Einordnung des Gesamtverkehrskonzepts und der Mitwirkung: Erstens sollte die Stadt Wil **für die Menschen** und nicht für die Verkehrsmittel gestaltet werden. Aus diesem Grund ist die Mitwirkung wichtig. Zweitens ist der städtische Raum begrenzt. Die **Alternativen zum MIV** und das entsprechende Angebot müssen daher attraktiv sein, um mit den Verkehrsproblemen besser umgehen zu können.

Weitere Gespräche finden im Rahmen des anschliessenden Apéro statt.

7 Teilnehmende Personen und Organisationen

Die nachfolgende Liste umfasst die teilnehmenden Personen bzw. Organisationen. Ein paar wenige Organisationen haben sich kurzfristig entschuldigt, andere Angeschriebene haben sich nicht angemeldet.

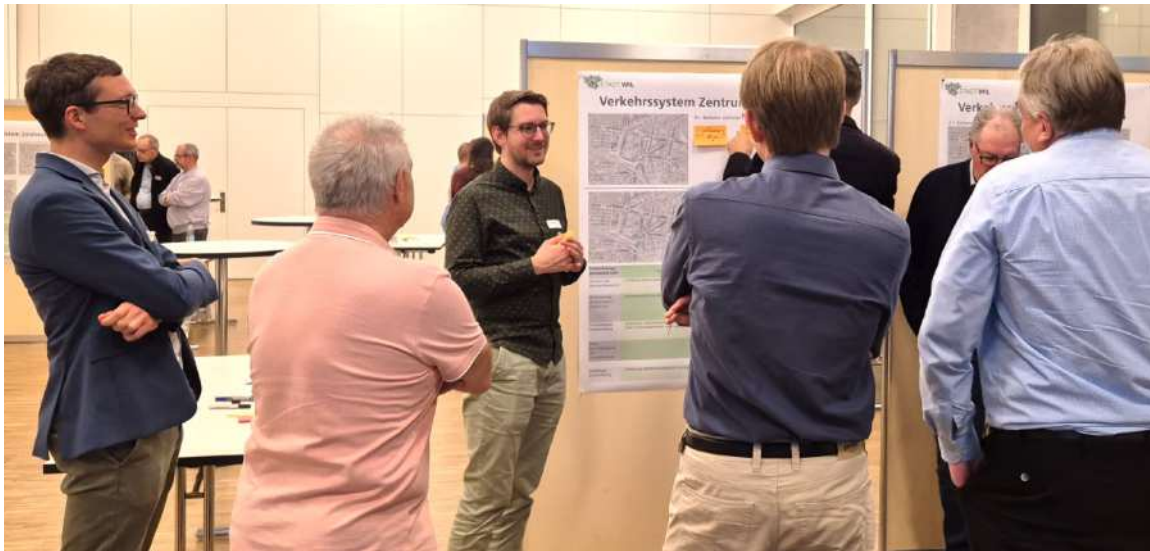
Nachname	Vorname	Organisation
Abbt	Thomas	IG Hofberg Plus
Bolakis	Andreas	Gastro Wil
Brög	Benjamin	Psychiatrische Klinik Wil
Bühler	Martin	Camion Transport AG
Etter	Urs	IG Wiler Süden
Frick	Stefan	Gewerbeverein Wil und Umgebung
Gehrig	Christoph	IG Wiler Sportvereine
Guler	Peter	Regio Wil
Hollenstein	Kurt	Quartierverein Bronschhofen
Koller	Sebastian	IG Kultur
Mayer	Peter	Schulleiter Primarschule Kirchplatz
Neff	Martin	Pro Velo / Stadtparlament
Rickenbach	Sabin	Lidl Sportpark Bergholz
Rombach	Anne	WirtschaftsPortalOst (WPO) + Regio Wil
Rosenplänter	Björn	Stihl Kettenwerk GmbH & Co. KG
Schimmel	Johannes	Quartierverein Wil West
Schlegel	Alexander	Tixi Fürstenland
Stutz	Daniel	VCS Sektion St. Gallen / Appenzell
Tröhler	Christian	Quartierverein Lindenhof

Wil / Zürich, den 7. Januar 2026

Gesamtverkehrskonzept Stadt Wil

Begleitgruppe III vom 19. November 2025

Ergebnisbericht



Teilnehmende in der Gruppendiskussion.

Projektunterstützung

Walter Schenkel, Nathalie Heiniger
synergo Mobilität – Politik – Raum GmbH
Grubenstrasse 12, 8045 Zürich
schenkel@synergo.ch, T: 043 960 77 33

Inhaltsverzeichnis

1	Begrüssung und Einführung	3
2	Abschluss GVK – Ausblick Richtplan Verkehr	3
3	Verkehrssystem Zentrum	4
	3.1 Einführung	4
	3.2 Verlängerung der Winkelriedstrasse / Erschliessung Eggfeld	5
	3.3 Denkbare Änderungen Verkehrssystem Zentrum	6
4	Workshop – Brainstorming	9
	4.1 Stimmungsbilder	9
	4.2 Verlängerung Winkelriedstrasse / Erschliessung Kreuzacker	10
	4.3 Verkehrssystem Zentrum	11
5	Ausblick	14
6	Teilnehmende Personen und Organisationen	15

1 Begrüssung und Einführung

Stadtrat Manuel Nick, Departement Bau, Umwelt und Verkehr, begrüsst die Anwesenden zur dritten Sitzung der Begleitgruppe. Er betont, wie wichtig es ist, dass die Teilnehmenden stellvertretend für alle Wilerinnen und Wiler denken: für Personen aus der Kernstadt ebenso wie aus Bronschhofen und Rossrüti, für Fussgängerinnen und Fussgänger, Velofahrende und Autofahrende. Das Gesamtverkehrskonzept betrifft alle und die **Aufgabe der Begleitgruppe** ist es, diese Vielfalt im Blick zu behalten.

Da dies die letzte Sitzung der Begleitgruppe ist, gibt er zunächst eine kurze **Einordnung**: Was ist seit dem letzten Treffen geschehen, welche Arbeiten laufen parallel und wie geht es im Prozess weiter? Die öffentliche Mitwirkung zur Ortsplanungsrevision wird derzeit ausgewertet. Viele Rückmeldungen haben unterstrichen, wie wichtig es ist, den Verkehr konsequent mitzudenken. Im kommenden Jahr wird der Verkehrsrichtplan erarbeitet.

Zudem laufen verschiedene **weitere Projekte**, die für das Gesamtverkehrskonzept relevant sind. Unter anderem das Stadtentwicklungskonzept (STEK), der Richtplan Siedlung und Freiraum sowie die Revision der Bau- und Zonenordnung. Anfang nächsten Jahres erwartet man zudem mehr Klarheit zum Projekt WILWEST. Das Thema Verkehr wird die Stadt Wil auch weiterhin intensiv beschäftigen.

Die Teilnehmenden werden eingeladen, offen zu diskutieren und auch unkonventionelle Ideen einzubringen. Die möglichen Lösungsansätze fürs Zentrum sind erste Stossrichtungen. Der heutige Workshop ist ergebnisoffen und demzufolge auch ein Experiment. Am heutigen Anlass sind knapp **20 Organisationen** vertreten.

Nachfolgend werden die Inputreferate in verkürzter Form wiedergegeben.

2 Abschluss GVK – Ausblick Richtplan Verkehr

Urs Ambühl, SNZ, führt durch den bisherigen Prozess und zeigt auf, welche Aspekte aus den bisherigen Sitzungen der Begleitgruppe in die Arbeiten eingeflossen sind. Anschliessend gibt er einen Überblick über den Abschlussprozess des Gesamtverkehrskonzepts und die anstehenden Arbeiten:

- Die **Daten** der Analysephase werden **aktualisiert** und Ergebnisse parallellaufender Projekte festgehalten. Die Koordination mit dem STEK findet statt. **Schlüsselprojekte** werden festgelegt.
- Die Zielbilder dienen als **Grundlage** für den **Richtplan Verkehr**.
- Ein **Schlussbericht** wird erstellt.

Urs Ambühl zeigt die nächsten **Meilensteine** bis zum Vorliegen des Richtplans Verkehr auf. Die Inhalte des Richtplans werden an den kommenden **Ortsplanungskonferenzen** vertieft diskutiert. Diese setzen die Arbeit der Begleitgruppe fort und werden mit

einer breiteren Beteiligung durchgeführt. Im März 2027 ist die **öffentliche Mitwirkung** zum Richtplan Verkehr geplant.

Die Zielbilder wurden seit der letzten Sitzung aktualisiert: u.a. wurden **Netzergänzungen** aufgenommen, Ausbaustandards für das Velonetz festgelegt und Priorisierungen mit Blick auf die Umsetzung vorgenommen. Einzelne Verbindungen wurden angepasst und beim ÖV grundsätzlich der 15-Minutentakt festgelegt.

3 Verkehrssystem Zentrum

3.1 Einführung

Fabian Oberlin, SNZ, gibt eine Einführung in das **Verkehrssystem Zentrum** sowie einen Einblick in die **Werkstatt** zu aktuellen Ansätzen zum **Umgang mit dem Verkehr** im Zentrum von Wil. Vier Verkehrsinfrastrukturprojekte befinden sich aktuell in der Bauprojektierung, kurz davor oder vor einem politischen Prozess:

- Bahnhofsplatz mit Allee Obere Bahnhofstrasse
- Umgestaltung Untere Bahnhofstrasse
- BGK Zürcherstrasse
- BGK Bronschhoferstrasse

Auch der Masterplan Zentrum dient als Impuls, das Verkehrssystem im Zentrum neu zu denken. Er zeigt das geplante Vorgehen:

- Monitoring → Fundierte Kenntnisse zum Ist-Zustand / Basis für Simulation der Entwicklung
- **Variantenansätze Verkehrsführung** → Auslegerordnung, um denkbare Ansätze zu beurteilen, Entscheid zur vertieften Prüfung für die künftige Verkehrsführung
- Prognose → Verkehrsprognose aufgrund Mengengerüst Masterplan Zentrum und weiteren Siedlungsentwicklungen
- Vertiefung möglicher Varianten → Abstimmen mit dem Masterplan Zentrum, aufzeigen der Auswirkungen auf die Verkehrsqualität der einzelnen Verkehrsmittel sowie bestehenden Projekte auch mittels Verkehrssimulation
- Ergebnis → Festhalten des Ergebnisses im Richtplan Verkehr zur künftigen Verkehrsführung

Zurzeit werden **Variantenansätze** für die Verkehrsführung geprüft. Diese stehen noch am Anfang. Am heutigen Workshop soll möglichst ergebnisoffen darüber diskutiert werden.

Monitoring und Ist-Situation

Es fand ein umfassendes **Verkehrsmonitoring** im Zentrum von Wil statt. Erfasst wurden Verkehrsmengen (MIV, Velo), Fahrgastzahlen im ÖV, Reisezeiten (MIV, ÖV), Auslastung von 16 Parkieranlagen (MIV, Velo) und Unfällen. Diese bilden die Basis für Verkehrsprognosen und Massnahmenentwicklung sowie für die Wirkungsanalyse über die nächsten 15 Jahre.

Beispielsweise passieren in der **Abendspitzenstunde** rund 1'840 Fahrzeuge den Schwanenkreisel, zusätzlich 770 Fussgängerinnen und Fussgänger sowie mehrere Buslinien. Auch am Samstag ist der Kreisel stark ausgelastet. Während der Spitzenzeiten wird die Leistungsgrenze erreicht. Zwar ist zu anderen Zeiten die Auslastung geringer, die Kapazität des Systems aber nahezu erschöpft. Bereits wenige Störfälle führen zu **Schwankungen der Reisezeiten**. Die Verkehrsprobleme lassen sich durch das Monitoring quantitativ erfassen.

Brainstorming und Ansätze

Fabian Oberlin, SNZ, präsentiert erste Vorschläge für das Verkehrssystem im Zentrum. Die Umsetzung der Netzerergänzungen WILWEST und NEO wird langfristig als gegeben betrachtet:

Einerseits wird die Möglichkeit einer **Verlängerung der Winkelriedstrasse** als Idee diskutiert, wobei verschiedene Varianten denkbar sind. Andererseits werden unterschiedliche **betriebliche Ansätze im Verkehrssystem Zentrum** zur Diskussion gestellt. Diese Ansätze sind erste Ideen aufgrund bisheriger Diskussionen im Rahmen des STEK. Es fand noch keine detaillierte verkehrliche und bauliche Prüfung statt. Für jede Variante wurden zudem Chancen und Herausforderungen ausgearbeitet.

3.2 Verlängerung der Winkelriedstrasse / Erschliessung Eggfeld

A Erschliessen: Die Verlängerung der Winkelriedstrasse dient zur Erschliessung Schwerpunktgebiet Kreuzacker. Die Durchfahrt Verlängerung Winkelriedstrasse ist nur für ÖV/Velo möglich. Die neue ÖV- und Veloachse ist unabhängig vom Schwanenkreisel.

B Umleiten: Die Verlängerung Winkelriedstrasse dient zur Durchfahrt und als Erschliessung des Schwerpunktgebiets Kreuzacker. Die Durchfahrt Bronschhoferstrasse ist nur für ÖV und Velo möglich. Die Umgestaltung des Schwanenkreisels ist möglich mit Platzgestaltung / Begegnungszone auf der Nordseite. Es gibt keine Kapazitätserweiterung.

C Unterführung Schwanen: Der Schwanenkreisel wird Ost-West unterfahren. Die Verlängerung Winkelriedstrasse dient zur Durchfahrt und als Erschliessung des Schwerpunktgebiets Kreuzacker. Die Fortführung Bronschhoferstrasse ist nur noch für die Erschliessung zum Bahnhof vorgesehen. Die Abbiegebeziehungen beim Schwanen sind nicht mehr möglich (ausgenommen Velo).



Abbildung 1: Varianten A Erschliessen, B Umleiten, C Unterführung Schwanen.

3.3 Denkbare Änderungen Verkehrssystem Zentrum

Die Verkehrsführung für das Zentrum war an den verschiedenen Mitwirkungsveranstaltungen Thema. Die Ansätze sollen denkbare Lösungen aufzeigen, die insbesondere zur Erhöhung der Fahrplanstabilität bei den Zu- und Wegfahrten der Busse zum Bahnhof führen. Für jede Variante wurden zudem Chancen und Herausforderungen ausgearbeitet.

0+ Bestand optimiert: Die Variante umfasst einen neuen Bahnhofplatz sowie die Umsetzung der BGKs. Darüber hinaus beinhaltet sie die Optimierung der Kreuzung Rudenzburg mit Sperrung der Zufahrt aus der unteren Bahnhofstrasse für den MIV und eine koordinierte Erschliessung von Schwerpunktgebieten.



Abbildung 2: Bestand optimiert (0+)

1 Kanalisieren Kantonsstrassen: Die Durchfahrt für den motorisierten Individualverkehr (MIV) in der oberen und unteren Bahnhofstrasse entfällt. Die Durchfahrt für den ÖV und Veloverkehr am Bahnhofplatz bleibt bestehen. Die Zu- und Wegfahrt zum WIPA erfolgt über den Schwanenkreisel. Die Durchfahrt Churfürstenstrasse wird gesperrt. Die Leistungsfähigkeit der Variante ist noch zu prüfen. Eine koordinierte Erschliessung der Schwerpunktgebiete soll gewährleistet werden.



Abbildung 3: Kanalisieren Kantonsstrasse (1)

2.1 Einbahn Bahnhofstrasse: Die Zu- und Wegfahrt für das WIPA sowie für Anstösser erfolgt ab dem Schwanenkreisel nur in Richtung Ilgekreisel. Die Gegenfahrbahn wird als Busspur genutzt, Veloverkehr ist weiterhin gestattet. Die Zufahrt zum Parkhaus Migros ab dem Ilgekreisel und die Leistungsfähigkeit der Variante muss noch überprüft werden. Die Schwerpunktgebiete werden koordiniert erschlossen.



Abbildung 4: Einbahnstrasse Bahnhof (2.1)

2.2 Kleiner Einbahnring: Es ist ein kleiner Einbahnring über die obere und untere Bahnhofstrasse, die Poststrasse sowie die Lerchenfeldstrasse vorgesehen. Die Gegenfahrbahn wird als Busspur genutzt, Veloverkehr ist weiterhin gestattet. Die Knotenlayouts müssen neu definiert werden. Die Leistungsfähigkeit der Variante ist noch zu prüfen. Eine koordinierte Erschliessung der Schwerpunktgebiete soll gewährleistet werden.



Abbildung 5: Kleiner Einbahnring (2.2)

2.3 Grosser Einbahnring: Die Variante sieht einen grossen Einbahnring über die obere und untere Bahnhofstrasse, die Matt-, Toggenburg- und Lerchenfeldstrasse vor. Die Gegenfahrbahn wird als Busspur genutzt, Veloverkehr ist weiterhin gestattet. Die Knotenlayouts müssen neu definiert werden und die Leistungsfähigkeit ist noch zu prüfen. Gleichzeitig soll eine koordinierte Erschliessung der Schwerpunktgebiete gewährleistet werden.



Abbildung 6: Grosser Einbahnring (2.3)

Verständnisfragen

Aus dem Plenum werden ein paar Verständnisfragen eingebracht.

Frage: Wann ist die Umsetzung für die Verlängerung Winkelriedstrasse geplant?

Antwort: Der Zeitpunkt ist noch offen. Es bestehen Abhängigkeiten. Ob und wann die Strasse umgesetzt wird, hängt unter anderem davon ab, wann das Entwicklungsgebiet überbaut wird und welche Nutzungen vorgesehen sind. Sollte die Analyse zeigen, dass die Verlängerung der Winkelriedstrasse nicht nur für dieses Gebiet sinnvoll ist, ist das weitere Vorgehen ebenfalls noch offen.

Hinweis aus dem Plenum: Auf dem Gelände steht derzeit ein Gebäudeprovisorium. Der Rückbau ist aber bereits bewilligt.

Frage: Wie sind die gezeigten Varianten aufeinander abgestimmt? Beispielsweise liesse sich die Unterführung Schwanen nicht mit «1 Kanalisieren Kantonsstrassen» kombinieren.

Antwort: Die Varianten sind bisher noch nicht aufeinander abgestimmt und werden getrennt betrachtet, um die einzelnen Ansätze separat prüfen zu können.

Frage: Um was für Verkehr handelt es sich in Wil? Ist dieser vorwiegend auf die Stadt ausgerichtet oder handelt es sich um reinen Durchgangsverkehr?

Antwort: Ein Grossteil des Verkehrs ist Ziel- oder Quellverkehr der Stadt Wil. Der Anteil des reinen Durchgangsverkehrs wird häufig überschätzt. Die Mehrheit der Fahrzeuge verkehrt entweder innerhalb von Wil oder von ausserhalb mit Wil als Zielort. In der Regel beträgt der Durchgangsverkehr etwa 20 %.



Abbildung 7: Stimmungsbild im Plenum

4 Workshop – Brainstorming

Walter Schenkel, synergo, erläutert den Ablauf des Workshops. Die Teilnehmenden werden in drei Gruppen aufgeteilt und verteilen sich auf drei Posten. An allen Tischen werden die folgenden **Inhalte** zur Verkehrsführung Zentrum geführt:

- Diskussion der Chancen und Herausforderungen der Ansätze
- Ideen zu weiteren Ansätzen entwickeln
- Ausloten der zu vertiefenden Varianten

Die Teilnehmenden erhalten jeweils zwei grüne Punkte, mit denen sie die von ihnen favorisierten Varianten bewerten können.

Die Gruppenmoderationen Urs Ambühl (Support: Ruth Krembel), Fabian Oberlin (Support: Walter Schenkel) und Patrick Sieber (Support: Nikolai Volle) geben zum Abschluss im Plenum ein kurzes Stimmungsbild ab.

Weitere Hinweise zum Verkehrssystem Zentrum und zur Verlängerung Winkelriedstrasse / Erschliessung Kreuzacker sind nachfolgend erfasst. Die Plakate und Pläne mit den standortspezifischen Hinweisen stehen den Fachplanenden zur Verfügung.

4.1 Stimmungsbilder

Gruppe 1

Patrick Sieber und Nikolai Volle, Stadt Wil: Das Verkehrssystem Zentrum wurde kontrovers betrachtet, insbesondere hinsichtlich möglicher Nachteile für den MIV. Der **kleine Einbahring** erhielt die grösste Zustimmung, allerdings **mit Anpassungen**: Zwischen Jupiter- und Ilgekreisel müsste der Verkehr im Gegenverkehr möglich bleiben. Aus Kapazitätsgründen könnte es vorteilhaft sein, zwei Spuren in dieselbe Richtung zu führen, anstatt den Busverkehr gegenläufig einzurichten. Die Gruppe entwickelte eine **neue Variante** für die **Winkelriedstrasse**, bei der die Durchfahrt für alle Verkehrsteilnehmenden gegeben ist. Diese Variante erhielt die meisten Punkte. Auch die **Unterführung Schwanen** wurde positiv bewertet.

Gruppe 2

Urs Ambühl und Ruth Krembel, SNZ: Für das **Verkehrssystem Zentrum** wurde die Kanalisierung der Kantonsstrassen als sinnvoll und mit Potenzial zur Weiterentwicklung erachtet. Besonders in Kombination mit der Unterführung Schwanen sah die Gruppe eine vielversprechende Lösung. Andere Varianten für das Verkehrssystem Zentrum wurden nicht als besonders vorteilhaft für den Verkehrsfluss eingeschätzt. Für die **Winkelriedstrasse** wurden verschiedene Optionen, insbesondere in Bezug auf Velo- und ÖV-Verbindungen durchgespielt. Auch hier wurde die **Unterführung Schwanen** als Chance gesehen, um das Gesamtsystem zu verbessern.

Gruppe 3

Fabian Oberlin, SNZ, und Walter Schenkel, synergo: Es wurden insbesondere Bedenken zum Mischverkehr verschiedener Verkehrsteilnehmender zum Ausdruck gebracht: Die Kombination von Velo- und Busspuren wurde kritisch beurteilt. Hervorzuheben ist, dass in der Gruppe der öffentliche Busverkehr gut vertreten war. Für das **Verkehrssystem Zentrum** wird keine Variante eindeutig favorisiert. Allgemein gilt, dass ein einfaches und leicht verständliches System Vorteile für die Verkehrsnutzenden bietet. Die **Unterführung am Schwanenkreisel** wurde als attraktive Lösung bewertet, wobei kombinierte Varianten als Möglichkeit gesehen werden. Insgesamt wurde die Einfachheit eines Systems als entscheidender Vorteil hervorgehoben.

Weitere Hinweise aus allen Gruppendiskussionen sind nachfolgend zusammengefasst.

4.2 Verlängerung Winkelriedstrasse / Erschliessung Kreuzacker

A Erschliessen

- Ringschluss für alle Verkehrsteilnehmenden öffnen.
- Wie funktioniert die Erschliessung für Mobilitätseingeschränkte (Bus)?
- Industriestrasse öffnen.
- Grossräumig lösen.

B Umleiten

- Starke Veränderung des Stadtbildes. Oberirdisch muss es attraktiv sein. So kann ein Mehrwert erzeugt werden.
- Wenn die Durchfahrt möglich sein soll, muss das Bahnprojekts umgesetzt sein.
- Bringt nicht viel.
- Nicht gut für ÖV.

C Unterführung Schwanen

- Unterirdische Verlängerung Winkelriedstrasse.
- Einseitige Abzweigung / Bypass zusätzlich zum Tunnel Schwanen prüfen.
- Nur MIV im Tunnel, andere Verkehrsteilnehmende oberirdisch führen.
- Hochstrasse statt Unterquerung prüfen.
- Kreisel unterirdisch, Velo oberirdisch.
- Schwanen alles unterirdisch planen.
- Gut, aber teuer, kaum finanzierbar.

Allgemeine Hinweise, Chancen und Herausforderungen

- Zieht man mit einer Umgestaltung noch mehr Verkehr an?
- Wo arbeiten die Menschen, die auf dem Areal wohnen?
- Erschliessung Kreuzackerstrasse ist sehr wichtig für den Psychiatrie-Standort Wil.
- Anfälligkeit des Systems in Richtung Autobahn berücksichtigen.
- Frage der Kapazität nach Osten prüfen, falls es eine Unterführung gibt.
- Kommt es zur Erzeugung von Schleichverkehr durch die Schliessung?

Neue Variantenvorschläge aus den Gruppendiskussionen

Die Teilnehmenden hatten während der Diskussion die Möglichkeit, alternative Variantenvorschläge direkt auf Plänen einzuzeichnen.

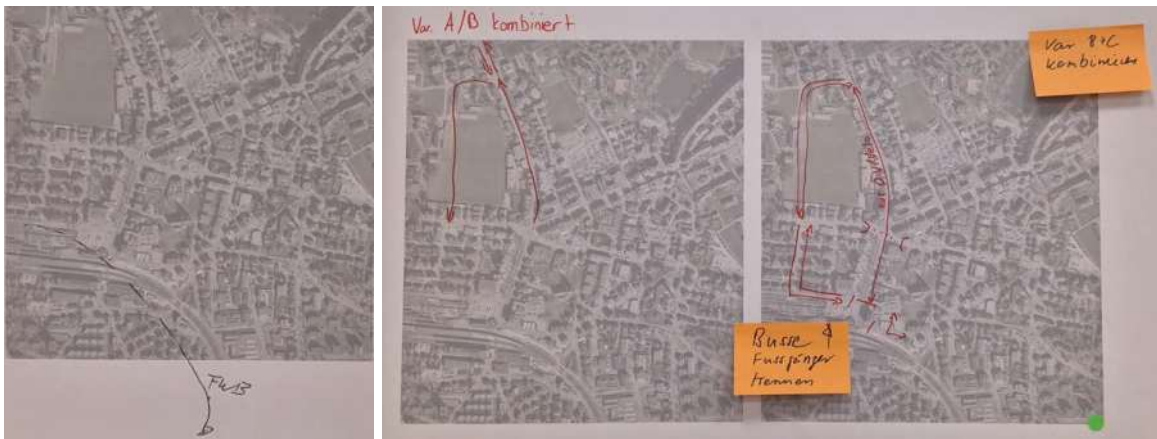


Abbildung 8: Alternative Variantenvorschläge der Teilnehmenden auf Plänen.

4.3 Verkehrssystem Zentrum

0+ Bestand optimiert

- Zufahrt zum Bahnhof wird erschwert.
- Erschliessung des Parkplatzes Migros ist unklar.
- Für Fussgängerinnen und Fussgänger beim Schwanenkreisel eine unterirdische Lösung andenken.
- Bestehende Parkplätze erhalten.
- MIV ↔ Gewerbe, MIV ↔ Tourismus, obere Bahnhofstrasse belebt.

1 Kanalisieren Kantonsstrassen

- Unnötige Einschränkung MIV (WIPA).
Wie kommen die Leute in die WIPA?
Erschliessung von WIPA von Norden her, als Variante zur Unterführung Schwanen.
- Hohe Belastung Kiss & Ride, insbesondere am Sonntagabend
(dünner ÖV-Fahrplan)
- Erhöhung des Verkehrs auf Schwanenkreisel.
- Ist in Kombination mit der Unterführung Schwanen zu denken.
- Schrittweise Tempo Anpassung von 30 km/h und anschliessend auf Tempo 20, um den Widerstand zu erhöhen.
- Tempo 30 ab der Bahnhofstrasse als Möglichkeit.
- Frequenz Busse, Temporeduktion?
- Einkauf in der Migros ist erschwert.

2.1 Einbahn Bahnhofstrasse

- Schwanenkreisel wird nicht entlastet. Ausser mit der Variante Unterführung Schwanen.
- Auch der Bus behindert so den Verkehr.
- Würde es den Verkehr am Schwanenkreisel überhaupt flüssiger machen?

2.2 Kleiner Einbahnring

- Längere Wege von Westen.
- Einbahn mit zwei Spuren in dieselbe Richtung (mehr Kapazität MIV) als Lösung.
- Ilgen-/Jupiterkreisel in beide Richtungen befahrbar.
- Variante muss vertieft abgeklärt werden.
- Einfache verständliche Lösung.
- Selbstfahrende Busse?
- E-Busse sind mitzudenken.

2.3 Grosser Einbahnring

- Einbahn in Toggenburgerstrasse ist kritisch, ebenso bei Ilge-/Jupiterkreisel.
- Wie funktioniert die Anlieferung Migros?
- Querung von den Fuss- und Veloachsen.
- Busspur und Velo im Mischverkehr sind kritisch.
- Breite der Strassen ist vorgegeben.
- Ilgekreisel bis Bahnhof sollte für Veloverkehr sicherer sein.

- Velo auf Quartierstrassen.
- Was passiert am Schwanenkreisel? Entlastung?
- Für ÖV gut (mehr Busspuren).
- MIV fährt weiter.
- Gute Raumeinteilung: ÖV, Velo, etc.

Einbahnsysteme: Allgemeine Hinweise, Chancen und Herausforderungen

- Herausforderung: Bus im Einbahnsystem führt zu Verlustzeiten / Wegverlängerung.
- Wie kommt man noch mit dem Auto an den Bahnhof?
- Könnte überall die Untere Bahnhofstrasse abhängen.
- Viele Chancen für den ÖV.

Verständnisfragen

Zum Schluss wird die Diskussion nochmals geöffnet.

Frage: Beeinflusst diese Planung auch andere Bereiche stark, wie zum Beispiel Rudenzburg?

Antwort: Es ist korrekt, dass alles miteinander zusammenhängt. Zunächst erfolgt eine Zweckmässigkeitsbeurteilung, bei der geprüft wird, was möglich ist. Gleichzeitig kann abgeschätzt werden, welche Auswirkungen Änderungen an anderen Orten im System hätten. Eine Bewertung oder politische Auseinandersetzung mit diesen Themen hat noch nicht stattgefunden.

Für die ZMB hat man ein Zielsystem angenommen.

Ergänzung: Die Netzergänzungen Nord und Ost haben unterschiedlichen Einfluss auf das System. Auf der Stufe ZMB besteht noch viel Spielraum, um die Auswirkungen auf andere Bereiche zu prüfen.

5 Ausblick

Stadtrat Manuel Nick macht ein kurzes Fazit des Abends. Die heutige Diskussion hat gezeigt, dass der Verkehr nicht isoliert betrachtet werden kann. Alles hängt miteinander zusammen. Veränderungen an einer Stelle können unerwartete Konsequenzen an anderer Stelle nach sich ziehen. Einfache Lösungen gibt es daher nicht. Die heutige **Offenheit** für die Diskussion der vorgelegten Ideen hat sich gelohnt, es sind viele gute Ideen, Anliegen und Sichtweisen eingebracht worden.

Auch über den heutigen Workshop hinaus sind Inputs willkommen. Er bedankt sich bei allen Teilnehmenden für die **konstruktiven Diskussionen** und dafür, dass sie sich Gedanken über mögliche Lösungen und Ideen gemacht haben.

Es handelt sich um einen **längerfristigen Prozess**. Es liegt noch viel Arbeit vor uns, und die Teilnehmenden werden sicher wieder darüber hören und sich einbringen können.

Weitere Gespräche finden im Rahmen des anschließenden Apéro statt.



Abbildung 9: Stimmungsbilder des Workshops.

6 Teilnehmende Personen und Organisationen

Die nachfolgende Liste umfasst die teilnehmenden Personen bzw. Organisationen. Ein paar wenige Organisationen haben sich kurzfristig entschuldigt, andere Angeschriebene haben sich nicht angemeldet.

Nachname	Vorname	Organisation
Aeppli	Felix	IG Hofberg-Scheibenberg
Baumgartner	Andreas	WilMobil
Brög	Benjamin	Psychiatrische Klinik Wil
Döbelin	Jann	EiWiS
Etter	Urs	IG Wiler Süden
Eugster	Armin	WIPA Wiler Parkhaus AG
Frick	Stefan	Gewerbeverein Wil und Umgebung
Giezendanner	Stefan	IG Hofberg-Scheibenberg
Hollenstein	Kurt	Quartierverein Bronschhofen
Jäger	Josef	Camion Transport AG
Koller	Sebastian	IG Kultur
Müller	Pascal	Procap Vertreter Wil, Procap St.Gallen-Appenzell
Neff	Martin	Pro Velo
Nicolaus	Jowita	WirtschaftsPortalOst (WPO) + Regio Wil
Niederberger	Marcel	IG Rossrüti
Rosenplänter	Björn	Stihl Kettenwerk GmbH & Co. KG
Stutz	Daniel	VCS Sektion St. Gallen / Appenzell
Tröhler	Christian	WISPAG Wiler Sportanlagen AG

Anhang D Beispiel Erschliessungskonzept



Stadt Wil
Bau, Umwelt und Verkehr
Stadtplanung

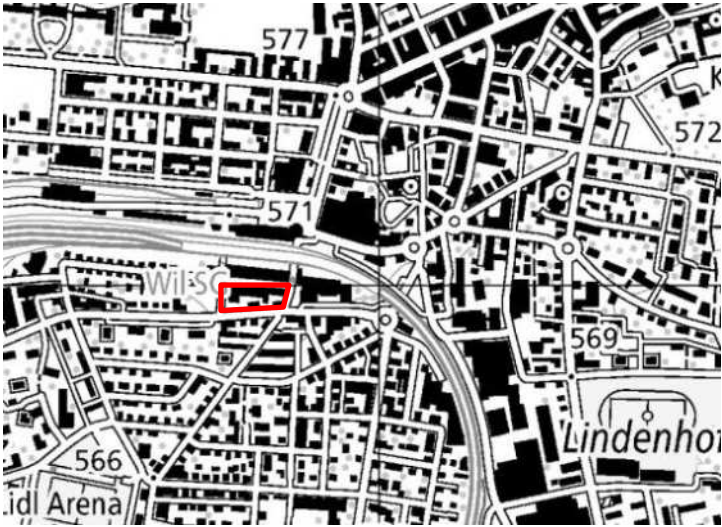
Helbling-Areal

Planungshilfe

Erschliessungskonzept

Version 3

Stand: 25.02.2026

Ziel und Zweck	<i>Das vorliegende Erschliessungskonzept zeigt die wichtigsten Randbedingungen für die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr, Fuss- und Veloverkehr und motorisierten Individualverkehr auf. Ziel des Erschliessungskonzepts ist eine optimale Einbettung der Entwicklungsschwerpunkte in den städtischen Gesamtkontext in Bezug auf das Thema Verkehr. Adressat der Erschliessungskonzepte sind Investoren und Arealentwickler.</i>	
Verwendete Grundlagen	Situationsplan	Wichtigste Kennwerte
Die Aufteilung von Büro/Gewerbe/Dienstl. (Angabe S&H) beruht auf Annahmen SNZ/S&H und auf den bestehenden Vorprojekten/Machbarkeitsstudien Februar 2026 BGK Hubstrasse, 10.03.2025 BGK Hubstrasse Untervariante Post, 29.11.2021 Unterführung Hubstrasse, 31.07.2024		Anzahl Wohnungen: ca. 26 Fläche Dienstleistungen ca. 6'663 m ²
<i>Eine Projektkoordination mit dem BGK Hubstrasse und dem Projekt Bahnhofplatz Süd ist erforderlich.</i>		

Öffentlicher Verkehr		
Buslinien und Takt	Linienetzplan	Zugänglichkeit und Ausstattung Haltestellen
<p>Bahnhof Wil: Fern- und Regionalverkehr Bahn im ½-h-Takt Regionalbusse im ¼-h-Takt Stadtbuslinien im ¼-h-Takt</p> <p>Haltestelle Bahnhof Süd: 702 (¼-h-Takt) Rossrüti – Wilen bei Wil 733 (½-h-Takt) Wil – Littenheid 735 (1-h-Takt) Wil – Bichelsee</p>	<p>ÖV-Güteklasse A (Quelle: ARE 2025)</p>	<p>Der Bahnhof Wil befindet sich in unmittelbarer Nähe.</p> <p>Die Zugänge des Bahnhofs Wil entsprechen den neusten Anforderungen für hindernisfreie Zugänge.</p> <p>Die Haltekanten des Bahnhofplatzes sind noch nicht behindertengerecht ausgebaut. Die Neugestaltung des Bahnhofplatzes ist in Planung.</p> <p>Die Haltekanten an der Haltestelle Bahnhof Süd sind behindertengerecht ausgebaut. Stadtauswärts ist eine Warthalle vorhanden.</p>
Beschrieb ÖV-Erschliessung		
Das Areal liegt in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Wil und ist sowohl kommunal wie auch regional sehr gut an den ÖV angebunden. Das Helbling Areal grenzt im Nord-Westen an eine Unterführung des Bahnhofes an. Zudem befindet sich die Bushaltestelle Bahnhof Süd in unmittelbarer Nähe und ist oberirdisch erreichbar.		
Vorgaben zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung		
Zur Verbesserung der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sind keine Massnahmen nötig.		

Fussverkehr	
Fusswegnetz	Anknüpfungspunkt und Durchlässigkeit durch Areale
<p>Masterplan Zentrum Wil – Zielformulierung je Areal; S&H, 2026</p>	<p>Das Areal ist direkt an die Hub-, Wilen- und Kamorstrasse angebunden und verfügt über einen unmittelbaren Zugang zur westlichen und östlichen Personenunterführung des Bahnhofs.</p> <p>Eine Anbindung des Areals an den Bahnhofplatz ist erforderlich und in allen Varianten berücksichtigt.</p> <p>Die öffentliche Durchwegung des Areals verbessert das Fusswegnetz und entlastet den Zugang zum Bahnhof Süd.</p>
Vorgaben zur Verbesserung der Fussverkehr-Erschliessung	
<ul style="list-style-type: none"> Die öffentliche Durchwegung soll erstellt werden. Die Fußgängerführung von der PU Ost / Ausgang Bahnhof Süd erfolgt über die Place Royal. In Anlehnung an die alte Reichenbach Fabrik / Etappierung ist eine Fußgängerdurchwegung des Helbling Areals zu evaluieren/ermöglichen. Das Trottoir und die Fußgängerführung der Hubstrasse ist zu verbreitern, die Hubstrasse als Allee auszugestalten. Der Strassenraum der Sântisstrasse ist mit Baumpflanzungen aufzuwerten. 	

Veloverkehr

Velonetz und Anschlusspunkte



Ausschnitt Entwurf Zielbild Velo GVK Wil, 23.12.2025

Velorouten durch das Areal

Auf der Wilenstrasse ist im Zielbild Velo des GVK ein Veloweg der Kategorie «Veloroute» vorhanden. Diese Route führt über den Bahnhofplatz Süd direkt in die geplante Velounterführung des ehemaligen Posttunnels. Die Anbindung im Bereich des Helbling-Areals muss zwingend sorgfältig geprüft und funktional gestaltet werden, um eine sinnvolle Einbindung in das übergeordnete Wegnetz sicherzustellen.

Zusätzlich ist die Hubstrasse im Zielbild als Veloweg der Kategorie «Velo entlang Hauptverbindung» ausgewiesen.

Für den Veloverkehr sind Anschlusspunkte an die Wilen-, Kamor-, sowie die Hubstrasse vorzusehen.

Veloparkierung

Zur Berechnung der Anzahl Veloabstellplätze (gemäss VSS-REGNorm-40065) werden der Wohnungsspiegel des Projekts sowie die Gewerbe- und Dienstleistungsflächen herangezogen.

Wohnen: 26 Wohnungen (Annahme im Durchschnitt 3.5 Zimmer pro Wohnung), 1 Veloabstellplatz pro Zimmer

	4 Helbling
Velo	
PP total	175
Kurzzeit-PP Wohnen	27
Langzeit-PP Wohnen	64
Kurzzeit-PP andere Nutz.	37
Langzeit-PP andere Nutz.	47

Je nach Ausbau der Wohnungen und der Nutzung der Gewerbefläche ist ein Bedarf von **ungefähr 175 Veloabstellplätzen** notwendig.

Genauere Angaben zur Lage und Ausbau der Parkieranlagen sind in der VSS-REGNorm-40066 aufgeführt und in den kantonalen Merkblättern «Veloparkierung für Wohnbauten» und «Veloparkierung für Dienstleistung, Gewerbe und Verkauf».

Vorgaben zur Verbesserung der Velo-Erschliessung

Es sind mindestens die Vorgaben der kantonalen Merkblätter und entsprechenden VSS-Normen einzuhalten. Es ist je nach Nutzungsmix eine genügende Anzahl Abstellplätze für Spezialvelos vorzusehen, die gut zugänglich sind.

Motorisierter Individualverkehr

Grundsätzlich hat die Erschliessung mit dem motorisierten Individualverkehr rückwärtig zu erfolgen (Kamorstrasse). Verkehrswege für den MIV auf Arealen sind möglichst kurz zu halten. Die Parkierung soll unterirdisch in Sammel-tiefgaragen angeordnet werden.

Anzahl Parkfelder

	4 Helbling
MIV	
PP total	59
PP Wohnen Bewohnende	13
PP Wohnen Besuchende	1
PP andere Nutz. Beschäftigte	33
PP andere Nutz. Kunden	11

Berechnungsgrundlage:

Erläuterungsbericht neues Baureglement, 15.02.2026

Abschätzung Anzahl Fahrten

Für die Abschätzung der Anzahl Fahrten wird die **maximale Anzahl Parkfelder** zugrunde gelegt.

Verkehrsaufkommen	Alle Nutzungen, Fahrten / Tag		
	min.	Median	max.
Bewohner / Personal	114	143	200
Besucher / Kunden	85	44	101

Fahrten MSP	Alle Nutzungen, Fahrten / h		
	min.	Median	max.
davon Wegfahrten	6	6	10
davon Zufahrten	16	18	26

Fahrten ASP	Alle Nutzungen, Fahrten / h		
	min.	Median	max.
davon Wegfahrten	14	15	23
davon Zufahrten	7	7	11

Berechnungsgrundlagen Verkehrsaufkommen: Erfahrungswerte SNZ, 2025

Anschlusspunkte an das Strassennetz



- Strassenabstand 4m
- Betrachtungsperimeter Pilotplanung
- Betrachtungsperimeter Masterplenergänzungen

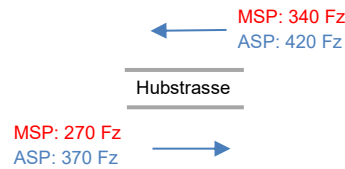
Masterplan Zentrum Will – Zielformulierung je Areal;
S&H, 2026

Der Anschlusspunkt an das Strassennetz ist an der Kamorstrasse vorgesehen. Der Verkehr wird dann direkt auf die Hubstrasse geleitet.

Leistungsfähigkeit Anschlussknoten

Auf Basis der Pendlerstatistik wird davon ausgegangen, dass ca. 25 % der Fahrten aus dem Post-Areal in Richtung West und ca. 75 % der Fahrten in Richtung Osten (Wil Zentrum/Autobahn) erfolgen (Zustand ohne Autobahnanschluss Wil West).

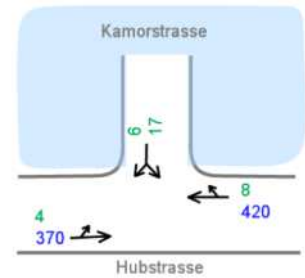
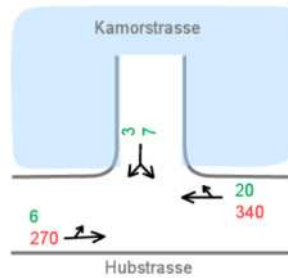
Für die Verkehrsbelastungen auf der Hubstrasse wird, basierend auf durchgeführten Viacountmessungen aus dem Jahr 2017 von einem DTV von 8'500 Fz und DWV von 9'400 Fz ausgegangen. Die Verkehrsmengen der Spitzenszene (MSP und ASP) sind wie folgt berechnet:



Es ergeben sich die folgenden Belastungen und Verkehrsqualitäten am Anschlussknoten (gerundet):

Morgenspitze

Abendspitze



Verkehrsqualitätsstufe (VQS) A
mittlere Wartezeit Einmünder: 7 s

Verkehrsqualitätsstufe (VQS) A
mittlere Wartezeit Einmünder: 9 s

Berechnungen SNZ, Dezember 2025

Die Verkehrsqualität des Anschlussknotens ist während der Morgen- und Abendspitze sehr gut.

Vorgaben zur verbesserten MIV-Erschliessung

Die Anbindung hat an die Kamorstrasse zu erfolgen. Die Sichtweiten bei der Anbindung an die Kamorstrasse müssen eingehalten werden (Abstand zum Knoten Hubstrasse).

Güterverkehr

Vorgaben zum Güterverkehr

Die Ver- und Entsorgung des Areals sowie Anlieferungen sollen an der Kamor- oder Säntisstrasse erfolgen.

Lärm

Empfindlichkeitsstufe



Ausschnitt Zonenplan Stadt Wil vom 07.10.2025
(Geoportal)

Einhaltung Lärmschutzverordnung

Das Helblingareal liegt in der Empfindlichkeitsstufe (ES) III.

Bei der Ausscheidung und Erschliessung von Bauzonen für lärmempfindliche Gebäude (Wohnungen) sind die Planungswerte einzuhalten.

Änderungsverlauf

Version	Datum	Firma/Verfasser	Änderungen/Bemerkungen
1	06.01.2026	SNZ/Rkr, Uam	Masterplan Stand Dez 25
2	15.02.2026	SNZ/Uam	Masterplan Stand Feb. 26
3	25.02.2026	SNZ/Uam	Freigabe Stadt