



**Stadtrat**

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

Wil, 4. Februar 2009

## Bericht und Antrag an das Stadtparlament

### **Neubau Fuss- und Radweg Bahnhof – Kantonsschule Wil**

#### **1. Ausgangslage**

Ein grosser Teil der rund 600 Schülerinnen und Schüler der Kantonsschule Wil gelangt per Velo vom Bahnhof über die stark frequentierte Hubstrasse zur Kantonsschule. Die Hubstrasse, eine Gemeindestrasse 1. Klasse, weist die Funktion einer innerstädtischen Verbindungsachse auf und wird täglich von 6'500 bis 7'000 Fahrzeugen befahren. Die Buslinien 733 (Littenheid) und 702 (Wilten) verkehren ebenfalls auf der Hubstrasse, wobei nur die Buslinie 733 die Haltestelle Kantonsschule im Stundentakt bedient. Der Nutzungsmix entlang der Hubstrasse ist sehr vielseitig (Wohnen, Gewerbe und Industrie). Der Schwerverkehrsanteil liegt bei 3,5 % (Zählung Frühjahr 2008). Auf der Hubstrasse bestehen keine Schutzmassnahmen für den Radverkehr. Südlich der Kantonsschule existiert wohl ein Radweg von kantonaler und regionaler Bedeutung; über diese Radroute ist der Bahnhof jedoch nicht direkt erreichbar. Das Stadtparlament erklärte am 7. Juli 2005 die Motion von Marianne Mettler, SP, vom 2. Dezember 2004, die eine sichere Radwegverbindung vom Bahnhof zur Kantonsschule Wil fordert, auf Antrag des Stadtrates mit abgeänderten Wortlaut als erheblich. Der Stadtrat wurde beauftragt, dem Stadtparlament abgestimmt auf das Konzept Langsamverkehr ein Radwegprojekt zu unterbreiten.

#### **2. Projektvarianten**

Im Bericht und Antrag zur Erheblicherklärung der Motion Mettler wurden sechs verschiedene Linienführungen mit approximativen Kostenschätzungen aufgezeigt. Die Spannweite der Kostenschätzungen reichte von Fr. 130'000.-- bis Fr. 1'250'000.-- (Variantenstudium siehe Beilage).

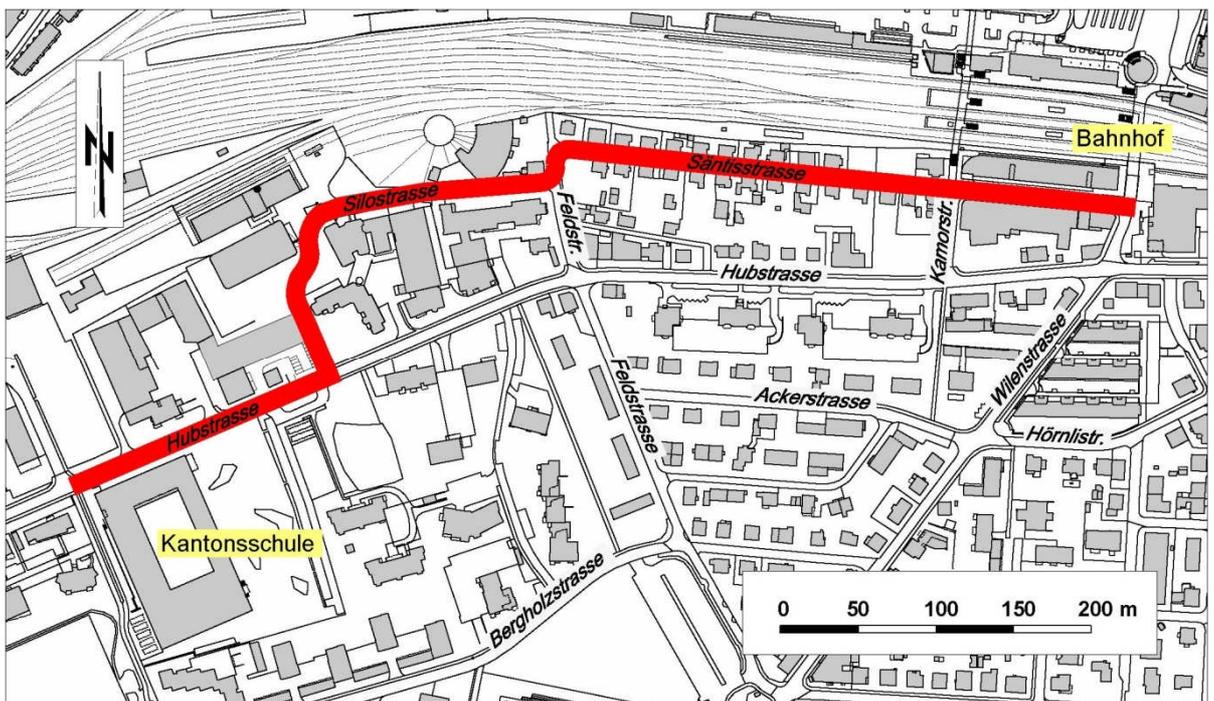
Die Varianten 1 bis 3 führen von Norden über die Hubstrasse und den Bergholzweg zur Kantonsschule; sie unterscheiden sich vor allem in der Länge der Benutzung der Hubstrasse. Die Varianten 4 bis 6 führen von Süden her über die Bergholzstrasse und den Bergholzweg zur Kantonsschule, und zwar vom Bahnhof her entweder über die Wilenstrasse oder die Kamorstrasse/Feldeggstrasse. Für die Beurteilung der Varianten wurden die Parameter Verkehrssicherheit, Attraktivität der Rad- und Fusswegverbindung, Kosten, Verkehrsbeziehungen und Flächenverbrauch berücksichtigt.

Ein besonderes Augenmerk wurde bei der Beurteilung darauf gelegt, dass Veloachsen in ihren Hauptbeziehungen möglichst ohne Umwege angelegt werden, damit diese auch benutzt werden. Ansonsten



besteht die Gefahr, dass Velofahrende dennoch die direktesten Verbindungen wählen, auch wenn diese weniger verkehrssicher sind. Unter diesem Aspekt scheidet die Varianten 4 bis 6, welche die Kantonsschule von Süden her bedienen, aus. Es ist davon auszugehen, dass die Radfahrenden die südlichen Routen als „Umweg“ einstufen und sie nicht benutzen, sondern auf direkterem Weg zur Kantonsschule fahren. Dies trifft für Zufussgehende in erhöhtem Masse zu. Die unter dem Aspekt „ohne Umwege“ am besten geeignete Variante führt vom Bahnhof zum Knoten Hub-/Wilenstrasse und anschliessend über die Hubstrasse zur Kantonsschule (Variante 1). Durch die Ausgestaltung der Hubstrasse mit Kernfahrbahn und Angebotsstreifen oder beidseitigem Radstreifen könnte die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden auf dieser stark frequentierten Strasse erhöht werden. Für die dafür notwendige Strassenraumverbreiterung wären allerdings Landerwerbe notwendig. Diese Variante lässt sich folglich nicht so schnell realisieren und führt zu deutlich höheren Kosten. Eingeschränkt gelten diese Überlegungen auch für die Variante 2, welche über die Säntis- und Feldstrasse zur Hubstrasse führt. Bei der Variante 2 kommt hinzu, dass der Knoten Feldstrasse / Hubstrasse ein Sicherheitsrisiko darstellt und eine Entschärfung der Situation nur schwer möglich ist.

Mit der Variante 3, welche vom Bahnhof über die Säntis-, Feld- und Silostrasse, anschliessend über das Areal der Silo AG zur Hubstrasse und nördlich der Hubstrasse bis zum westlichen Ende der Kantonsschule führt (siehe Graphik), wird in einem Teilbereich der Hubstrasse (Bushaltestelle Kantonsschule bis Bergholzweg) eine Kernfahrbahn gemäss Variante 1 realisiert, die im Bereich der Kantonsschule verkehrsberuhigend wirkt und später auf die gesamte Hubstrasse ausgedehnt werden kann. Mit dieser Variante wird eine direkte Verbindung ohne Umwege geschaffen, welche zudem von Zufussgehenden mitbenutzt werden kann. Die Wegverbindung ist verkehrssicher und lässt sich zudem rasch realisieren, da die Zusicherungen der betroffenen Grundeigentümer für Landabtretungen teils bereits vorliegen. Sie schneidet bei einer Gesamtbeurteilung am besten ab. Die Variante 3 wird unter der nachfolgenden Ziffer detaillierter beschrieben.





### 3. Projektbeschreibung

Die Säntis-, Feld- und Silostrassen werden im Rahmen der geplanten Einführung von Tempo-30-Zonen verkehrsberuhigt. Es sind keine weiteren baulichen Massnahmen notwendig, weshalb die drei Strassen in diesem Sinne nicht Bestandteil dieses Bau-Auflageprojekts sind. Die Anbringung von Bodenmarkierungen an geeigneten Orten wird in jedem Fall geprüft. Weil diese Strassen jedoch Bestandteil des Fuss- und Radweges Bahnhof – Kantonsschule Wil sind, wird dieser Abschnitt nachfolgend ebenfalls beschrieben. Sollte die Tempo-30-Zone nicht eingeführt werden können, müssen bauliche Massnahmen in diesem Abschnitt geprüft werden. Nachdem die entsprechende Zone vom 1. Dezember 2008 bis 30. Dezember 2008 öffentlich auflag, folgt im nächsten Schritt die Auflage nach Signalisationsverordnung. Vorgesehen ist, die Zone „Bahnhof Süd“ im Jahre 2009 umzusetzen.

#### **Abschnitt Säntis-, Feld- und Silostrasse (geplante Einführung einer Tempo-30-Zone)**

Der östliche Bereich der Säntisstrasse verläuft im Einbahnverkehr. Der Radverkehr wird bereits heute im Gegenverkehr auf einem Radstreifen geführt. Dieses Konzept wird beibehalten. In der Säntisstrasse existieren durchgehend Massnahmen für den Fussverkehr (Trottoirs und Gehwege). Weiter Richtung Kantonsschule bestehen beidseits der Säntisstrasse versetzte Längsparkierungsmöglichkeiten. Dadurch werden die gefahrenen Geschwindigkeiten der Fahrzeuge niedrig gehalten, und es besteht heute schon ein multifunktionaler Strassenraum mit Koexistenz zwischen motorisiertem Verkehr und Langsamverkehr.

Entlang der Silostrasse sind hauptsächlich Industrie- und Gewerbebetriebe anzutreffen. Die Strasse weist ein geringes Verkehrsaufkommen auf. Dies erlaubt in Kombination mit der geplanten Einführung der Tempo-30-Zone eine sichere Fuss- und Radwegführung. Die Nachkontrolle im Zusammenhang mit der Einführung von Tempo-30-Zonen wird zeigen, ob ergänzende Massnahmen notwendig sind.

#### **Abschnitt zwischen Hub- und Silostrasse (Neubaustrecke)**

Hierbei handelt es sich um eine Neubaustrecke. Die Länge beträgt rund 100 m. Das Gefälle wird unter Berücksichtigung der Eigentumsverhältnisse und des Geländeverlaufs durch minimale Anpassungen möglichst gering gehalten (maximal 3,8 Prozent). Durch die Abfolge von Beleuchtungskörpern, Bäumen und Hecken entlang dem westlichen Wegrand entsteht eine attraktiv gestaltete Wegverbindung.

Für einen kombinierten Fuss- und Radweg liegt die Mindestbreite gemäss der VSS Norm 640201 bei 3 m. Damit kann der Begegnungsfall Radfahrer/Radfahrer/Fussgänger abgewickelt werden. In der Praxis wird von einer Regelbreite von 3,5 m ausgegangen. Dieses Mass wird von der Kantonspolizei für einen kombinierten Fuss- und Radweg empfohlen. Bei Neubauprojekten ist grundsätzlich auf die Regelbreite und nicht auf die Mindestbreite abzustellen.

#### **Abschnitt Hubstrasse (bauliche Massnahmen)**

Bei den beiden Querungen der Hubstrasse - Einmündung der Neubaustrecke in die Hubstrasse (östlich der Kantonsschule) und Abzweigung zum Veloparkplatz westlich der Kantonsschule - sind zwei Mittelinseln mit Fussgängerstreifen und Veloabbiegespur vorgesehen. Sicherheits- und Komfortbedürfnisse für Radfahrende und die Zufussgehenden können in idealer Weise erfüllt werden.



Seite 4

Zwischen den beiden Mittelinseln (westlich und östlich der Kantonsschule) wird die Hubstrasse als Kernfahrbahn ausgestaltet; Kernfahrbahnen weisen keine Mittelleitlinie auf. Für die Radfahrenden wird auf beiden Seiten der Fahrbahn ein 1,25 m breiter Radstreifen (eingefärbte Fläche) markiert. Die restliche Fahrbahnbreite von 4,50 m erlaubt selbst bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50km/h den Begegnungsfall Pkw/Pkw. Bei den Begegnungsfällen mit Lastwagen kann der Radstreifen mitbenutzt werden.

Durch die beiden Mittelinseln mit ihrer Torwirkung und der dazwischen liegenden Kernfahrbahn mit den eingefärbten Radstreifen wird für den ganzen Bereich der Kantonsschule optisch ein spezieller Strassenraum geschaffen, der die Aufmerksamkeit der motorisierten Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker erhöht, auf die spezielle Situation Schule hinweist und damit die Verkehrssicherheit deutlich erhöht.

### **Bushaltestelle Kantonsschule (bauliche Massnahmen)**

Im Bereich der Mittelinsel bei der Einmündung der Neubaustrecke in die Hubstrasse befindet sich die Bushaltestelle „Kantonsschule“. Der Bus hält stadtauswärts in der Fahrbahn und stadteinwärts in einer Busbucht. Das Projekt sieht vor, diese Bushaltestelle zu einer beidseitigen Fahrbahnhaltestelle umzubauen; die Busbucht wird dabei aufgehoben und rekultiviert. Dem öffentlichen Verkehr wird durch diese Massnahmen Priorität eingeräumt, da der Bus ungehindert nach dem Fahrgastumschlag weiterfahren kann – dies im Gegensatz zu einer Busbucht. Fahrbahnhaltestellen wirken sich deshalb günstig auf die Reisezeit und die Fahrplanstabilität des Busses aus. Gemäss einer Untersuchung des SVI (Schweizerische Verkehrsingenieure) liegen die Verlustzeiten, die der Privatverkehr bei Fahrbahnhaltestellen erleidet in der gleichen Grössenordnung wie diejenigen, die der Busfahrende bei einem Halt in einer Busbucht hinnehmen muss (Quelle: Busbuchten / Forschungsauftrag SVI / 1991 / Zwicker und Schmid). Die Umgestaltung der Haltestelle als Fahrbahnhaltestelle wird von der WilMobil AG begrüsst.

Die Leistungsfähigkeit der Hubstrasse wird durch die Verlegung der südlichen Haltestelle auf die Fahrbahn nicht beeinträchtigt, indes können die gefahrenen Geschwindigkeiten reduziert werden, was im Nahbereich einer Schule wichtig ist. Beide Fahrbahnhaltestellen werden behindertengerecht ausgebaut. Um einen ebenerdigen Einstieg zu erreichen, wird im Haltestellenbereich das Trottoir angehoben. Für Sehbehinderte ist eine taktile Markierung auf der Höhe der ersten Buseinstiegstüre vorgesehen.

### **Strassenbeleuchtung**

Für die ausreichende Beleuchtung des Radweges werden insgesamt sechs neue Kandelaber erstellt; zwei davon dienen der besseren Ausleuchtung der Silostrasse. Fünf bestehende Kandelaber werden versetzt.

### **Werkleitungen**

Im vorgesehenen Ausbaubereich werden die Technischen Betriebe Wil ihr Leistungsnetz teilweise sanieren resp. erneuern.



## 4. Legislaturplanung und weitere Planungen / Konzepte

Der vorgesehene Fuss- und Radweg ist auf die Legislaturplanung und die weiteren Planungen resp. Konzepte abgestimmt.

### Legislaturplanung

Der Langsamverkehr war gemäss Legislaturplanung 2005-2008 zu fördern; die Verkehrssicherheit genießt dabei hohe Priorität. Als weiteres Ziel der Legislaturplanung wurde festgelegt, die Schulwegsicherheit zu verbessern. Das vorliegende Bauprojekt stimmt mit den oben genannten Zielsetzungen der Stadt Wil überein.

### Fuss-, Wander- und Radwegplan

Der Fuss-, Wander- und Radwegplan der Stadt Wil lag vom 1. Juli bis 31. Juli 2008 öffentlich auf. Innert dieser Frist sind keine Einsprachen erhoben worden. Der Plan wurde dem Baudepartement des Kantons St. Gallen zur Genehmigung eingereicht. In diesem Plan ist der neue Fuss- und Radweg Bahnhof - Kantonsschule Wil als „geplant“ enthalten. Im Bereich der Kantonsschule mündet der neue Fuss- und Radweg in Richtung Sirnach in die nationale Route 5, Mittelland-Route, von „Veloland Schweiz“, welche von Lausanne nach Romanshorn führt.

### Tempo 30-Zonen

Das Gebiet Bahnhof Süd wird mittels Ausscheidung einer Tempo-30-Zone verkehrsberuhigt werden. Die Umsetzung ist im Jahre 2009 geplant. Mit der vorgesehenen Einführung der Tempo-30-Zone im Südquartier entlang der Silo- und Säntisstrasse entsteht für den Langsamverkehr eine attraktive und sichere Fuss- und Radweg-Verbindung.

### Konzept Schulwegsicherheit

Der neue Fuss- und Radweg ist auf dieses Konzept abgestimmt.

### Konzept Langsamverkehr

Im Konzept Langsamverkehr aus dem Jahre 2003 wurde festgestellt, dass auf der Hubstrasse die maximale Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nicht eingehalten wird. Weiter wurde empfohlen, die Markierung von Radstreifen zu prüfen. Diese Empfehlungen werden im vorliegenden Projekt berücksichtigt.



## 5. Kosten und Finanzierung

### Kostenvoranschlag (Preisstand 2008)

Arbeitsgattung	Fr.
Bauarbeiten	355'000.00
Baunebenarbeiten, Beleuchtung, Bepflanzung, Verschiedenes	130'000.00
Land- und Rechtserwerb	110'000.00
Honorare	40'000.00
Unvorhergesehenes, Regie	25'000.00
<b>Total Kostenvoranschlag</b>	<b>660'000.00</b>

Insgesamt muss eine Fläche von 682 m<sup>2</sup> rechtlich gesichert werden, sei es durch Landerwerb oder durch eine öffentliche Klassierung. Sämtliche Flächen liegen in der Industrie- und Gewerbezone, Wohn- und Gewerbezone resp. in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen. Insgesamt sind acht Grundeigentümer betroffen. Zusicherungen für die Landabtretung liegen teilweise bereits vor.

### Finanzierung

Im Budget 2009 ist der Radweg mit Fr. 630'000.-- enthalten (Konto 162.5012.134).

Das Departement Bau, Umwelt und Verkehr hat zwischenzeitlich im Zusammenhang mit dem Fuss-, Wander- und Radwegplan dem Regierungsrat des Kantons St. Gallen beantragt, dass der Fuss- und Radweg Bahnhof – Kantonsschule Wil als „von kantonaler und regionaler Bedeutung“ im Sinne von Art. 10 Abs. 2 Strassengesetz (sGS 732.1) bezeichnet wird, um werkgebundene Beiträge an die Baukosten zu erhalten (65 Prozent der anrechenbaren Kosten gemäss Art. 97 lit. a StrG). Ein definitiver Entscheid steht noch aus.

### Folgekosten

Als Folgekosten fallen die Betriebs- und Unterhaltskosten an (insbesondere für Reinigung, Winterdienst und Unterhaltsarbeiten). Es ist mit jährlich rund Fr. 4'000.-- zu rechnen.

## 6. Termine

Das Realisierungsprogramm sieht – bei optimalen Verhältnissen - wie folgt aus:

4. Juli 2009	Parlamentsentscheid
Juli/August 2009	Planaufgabe
August/September 2009	Landerwerb
August/September 2009	Submission
Oktober 2009	Baubeginn
Frühjahr 2010	Bauende



Seite 7

## 7. Zuständigkeit

Für einmalige Ausgaben bis und mit 1 Million Franken ist das Stadtparlament abschliessend zuständig (Art. 35 Abs. 3 lit. f Gemeindeordnung).

## 8. Anträge

Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat beantragt:

1. Dem Projekt Neubau Fuss- und Radweg Bahnhof - Kantonsschule Wil sei zuzustimmen.
2. Der Baukredit von Fr. 660'000.-- sei zu genehmigen.
3. Die vom Stadtparlament am 7. Juli 2005 als erheblich erklärte Motion Mettler, SP, vom 2. Dezember 2004 sei als erledigt abzuschreiben.

Stadt Wil

Dr. iur. Bruno Gähwiler  
Stadtpräsident

Werner Kobelt  
Stadtschreiber-Stellvertreter

Projekt-Übersichtsplan 1:2000  
Variantenstudium