

28. April 2016

## **Bericht und Antrag an das Stadtparlament**

# **Verkehrsentlastung Zentrum Toggenburgerstrasse, Agglo- Programm ZEW 1.9 / Kantonsstrasse Nr. 13, Wil: Umgestaltung Toggenburgerstrasse**

### **Anträge**

Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen folgenden Antrag:

1. Der Stellungnahme des Stadtrats (vgl. Ziff. 5) sei zuzustimmen.
2. Vorsorglich für den Fall der Ablehnung des Projekts durch die Stadt Wil sei ein Kredit von Fr. 130'000.-- als Kostenbeteiligung (35%) an den Projektkosten zu bewilligen.
3. Es sei festzustellen, dass der zustimmende Beschluss zu Ziff. 1 gemäss Art. 9 lit. e der vorläufigen Gemeindeordnung dem fakultativen Referendum untersteht.

### **Zusammenfassung**

Die hoch belastete Kantonsstrasse Toggenburgerstrasse wird zwischen der Speerstrasse und dem Sonnmattkreisel umgebaut. Stadt und Kanton erarbeiteten gemeinsam ein Betriebs- und Gestaltungskonzept. Darauf aufbauend wurden durch den Kanton zuerst ein Vorprojekt und anschliessend das vorliegende Bauprojekt erarbeitet.

Zwischen Sonnmattkreisel und der Rainstrasse wird stadteinwärts eine zusätzliche Spur als Busspur erstellt. Die Knoten Rainstrasse und Lindengutstrasse werden mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet. Im Zusammenspiel von Busspur und Lichtsignalanlage kann der Busverkehr stadteinwärts priorisiert werden, damit die Verspätungen Richtung Bahnhof minimiert werden können. Die Verkehrssicherheit des Fuss- / Veloverkehrs wird durch den Einbau von Mittelschutzinseln und Lichtsignalanlagen erhöht. Durch den Einbau der Aufstellspuren für das Lichtsignal, der Busspur und den Mittelschutzinseln sind Landerwerbe von total rund 1'800m<sup>2</sup> notwendig.

Der Stadtrat beurteilt das Projekt als zweckmässig, schlägt allerdings hinsichtlich behindertengerechten Bushaltestellen sowie der Veloführung punktuelle Verbesserungen vor. Das Projekt weist derzeit keine Aussagen zur städtebaulichen Integration oder zum Grün- und Beleuchtungskonzept auf, weshalb der Stadtrat basierend auf dem vorliegenden Bauprojekt ein Konzept dafür in Auftrag geben möchte. Für die Stadt Wil fallen Kosten von Fr. 2,345 Mio. an. Bei einer Beteiligung im Rahmen des Agglomerationsprogramms durch den Bund würde sich der Anteil der Stadt noch verringern. Wie gross der gesamte Umfang der Kostenbeteiligung sein wird, kann erst nach Vorliegen des genehmigten Projektes und der Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Kanton ermittelt werden.

## 1. Ausgangslage

Die Kantonsstrasse Nr. 13 führt von Wil über Rickenbach TG nach Bazenheid. Zwischen dem Rössli- und dem Sonnmattkreisel heisst sie Toggenburgerstrasse. Die Toggenburgerstrasse ist ein wichtiger Zubringer zur Autobahn und ins Toggenburg. Mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung von rund 17'500 Fahrzeugen ist sie die meistbefahrenste Kantonsstrasse in Wil.

Durch den Bau der beiden Grosskreisel im Bereich Georg-Renner- und Flawilerstrasse sowie der Anpassung des Sonnmattkreisels wird der Verkehrsfluss Richtung Toggenburgerstrasse / Bahnhof Wil beschleunigt. Das vorliegende Projekt soll dieser Beschleunigung entgegenwirken und gleichzeitig den öffentlichen Verkehr dank Busspur und Lichtsignalanlagen priorisieren. Das Projekt koordiniert die innerörtlichen Anliegen der angrenzenden Grundstücke sowie der Arealentwicklung Integra mit den Bauabsichten an der Kantonsstrasse.

Am 4. Mai 2011 wurde das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Toggenburgerstrasse vom Stadtrat Wil zur Kenntnis genommen (SRB 145). Die Bau- und Verkehrskommission des Stadtparlaments Wil (BVK) hat das Betriebs- und Gestaltungskonzept Toggenburgerstrasse inkl. des dazugehörigen Berichts „Grobkonzept Betrieb und Gestaltung“ in zwei Lesungen, am 5. Juli 2011 und am 17. August 2011, beraten.

Mit Schreiben vom 4. April 2012 hat das kantonale Tiefbauamt St.Gallen dem Antrag der Stadt Wil zugestimmt und das Projekt „Betriebs- und Gestaltungskonzept Toggenburgerstrasse“ als flankierende Massnahme zum Projekt „Kapazitätsanpassung Georg Renner Strasse – Flawilerstrasse – Toggenburgerstrasse“ in die erste Priorität des 15. Strassenbauprogramms aufgenommen.

In der Folge erarbeitete das kantonale Tiefbauamt das Vorprojekt. Mit Schreiben vom 5. Februar 2014 stellte das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen dem Stadtrat sowie diversen kantonalen Amtsstellen das Vorprojekt „Umgestaltung Toggenburgerstrasse“ zur Stellungnahme zu. Im Wesentlichen umfasste die Stellungnahme der Stadt Wil vom 21. März 2014 folgende Schwerpunkte:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Velofahrende im Kreisel Sonnmatt (Velofurten und Velowege);
- die Lichtsignalsteuerungen für den querenden Langsamverkehr sollen bedarfsgesteuert werden, damit sich die Wartezeiten verkürzen und damit die Akzeptanz des Lichtsignals hoch bleibt;
- aufgrund von unklaren Arealentwicklungsabsichten des Grundeigentümers der Parzellen Nrn. W1988, W1989 und W3174 ist eine Rückfallposition zu finden, falls die Arealentwicklung nicht innert nützlicher Frist vorgenommen wird;

- in der Weiterentwicklung des Projekts soll ein besonderes Augenmerk auf die gestalterischen Massnahmen (z. B. Bepflanzung und Beleuchtung) gelegt werden;
- die Grundeigentümerschaften sind zeitnah zu kontaktieren.

Im Juni 2014 wurde durch das Baudepartement des Kantons St.Gallen ein Ingenieurbüro mit der Ausarbeitung des Bauprojektes beauftragt. Mit Schreiben vom 19. Februar 2016 wurde das Genehmigungs- / Ausführungsprojekt der Stadt Wil zur Vernehmlassung gemäss Art. 35 Strassengesetz (sGs 732.1) zugestellt.

## 2. Heutige Verkehrssituation

### Kantonsstrasse

Die Toggenburgerstrasse ist zum einen der übergeordnete Zubringer zur Autobahn / ins Toggenburg und zum andern erfüllt sie innerörtliche Erschliessungsfunktionen. Eine kantonale Messstelle weist 2014 für die Toggenburgerstrasse einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von rund 16'700 Fahrzeugen auf. Das höchste Monatsmittel liegt bei rund 17'500 Fahrzeugen und der Tageshöchstwert (werktags) beträgt rund 20'300 Fahrzeuge. Im Verlauf der letzten 15 Jahre wies die Verkehrsmessung DTV-Werte zwischen 16'500 und 18'300 Fahrzeugen pro Tag auf. In den letzten fünf Jahren pendelte sich der Wert bei rund 17'000 Fahrzeugen ein. Auf der gesamten Länge der Toggenburgerstrasse gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Die gemessenen Geschwindigkeiten sind bis auf wenige Ausreisser nicht auffällig. An den Knoten Lagerhausstrasse und Lindengutstrasse wurden zwischen 2011 und 2014 fünf respektive vier Unfälle polizeilich registriert. Die Toggenburgerstrasse weist heute im Regelfall eine Breite von rund 9,0 m mit einer Fahrspur und einem Velostreifen pro Richtung auf. Das Trottoir ist beidseitig durchgehend. Auf Höhe Einmündung Lindengutstrasse unterstützt ein bedarfsgesteuertes Fussgängerlichtsignal den querenden Fuss- und Veloverkehr.

Es sind diverse direkte Grundstücks- und Parkplatzzufahrten ab der Toggenburgerstrasse vorhanden. Nur wenige Grundstücke werden hinterliegend erschlossen, wie dies an Kantonsstrassen wünschenswert ist. Die Senkrechtparkplätze sind aufgrund der resultierenden Rückfahrmanöver in die hochbelastete Toggenburgerstrasse ein Sicherheitsrisiko. Jedoch sind die Parkplätze für die angrenzenden Gewerbe ein wichtiger wirtschaftlicher Faktor.

### Öffentlicher Verkehr (öV)

Im Bearbeitungsperimeter liegen die Bushaltestellen Lindenhof und Rapp. Alle Haltekanten sind nicht behindertengerecht. Die Haltestelle Rapp weist stadteinwärts als einzige einen gedeckten Warteraum auf. Aufgrund der Einsteigerfrequenzen wäre an beiden Haltepunkten der Haltestelle Lindenhof ein gedeckter Warteraum angezeigt. Die beiden Haltestellen werden von folgenden Linien bedient:

- 729 Wil – Schwarzenbach – Algetshausen – Henau – Uzwil (Regiobus)
- 730 Wil – Schwarzenbach – Jonschwil – Oberuzwil – Uzwil (Postauto)
- 732 Wil – Kirchberg – Gähwil (WilMobil)
- 738 Wil – Schwarzenbach – Algetshausen – Uzwil (WilMobil, Nachtbus)

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens im Korridor Autobahnanschluss bis Bahnhof Wil weisen die Buslinien während den Hauptverkehrszeiten oft Verspätungen auf und im schlechtesten Fall werden sogar die Anschlüsse zu den Zügen am Bahnhof Wil verpasst. Diese „unzuverlässigen“ Anschlüsse in Wil verringern die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs in der Stadt und Region Wil.

### **Fuss- und Veloverkehr**

Die Toggenburgerstrasse ist ein kommunaler Rad- und Fussweg. Am Knoten Lindenhofstrasse quert ein kantonaler, an den Knoten Rainstrasse und Rotschürstrasse ein kommunaler Fussweg. In Längsrichtung wird den zu Fussgehenden ein beidseitiges Trottoir angeboten. Die Fussgängerstreifen verfügen trotz der hohen Verkehrsbelastung über keine Mittelschutzinseln. Das Schulwegkonzept bezeichnet die Querung Lindenhofstrasse als Hauptschulweg. Dieser Hauptschulweg ist für zu Fussgehende und Velofahrende wichtig, da er unter anderem auch die Schulstandorte des Süd- und Lindenhofquartiers verbindet. Das Schulwegkonzept definiert am Fussgängerübergang Lagerhausstrasse einen Handlungsbedarf.

Für den Veloverkehr wird beidseitig ein durchgehender Radstreifen angeboten. Das Queren der Strasse mit dem Velo an den vortrittsgeregelten Knoten ist eine Herausforderung, da es nur wenige Lücken im dichten Verkehr hat. Am Knoten Lindenhofstrasse quert die kantonale Veloroute die Toggenburgerstrasse.

### **Arealentwicklungen**

Das Überbauungsplangebiet Integra grenzt an die Toggenburgerstrasse. Die Erschliessung des Plangebiets ab der Toggenburgerstrasse wurde gemeinsam zwischen dem Kantonalen Tiefbauamt, den Investoren und der Stadt Wil festgelegt. In der Ecke Rainstrasse / Toggenburgerstrasse wurde eine Arealentwicklung angedacht, konkrete Ergebnisse liegen nicht vor.

### **Betriebs- und Gestaltungskonzept Speerstrasse (Tempo-30-Zone)**

Als Reaktion auf die Arealentwicklung Integra wurde für die öffentlichen Strassen rund um das Areal ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet. Dieses sieht vor, die Speer-, Werkhof- und Werkstrasse in eine Tempo-30-Zone umzuwidmen. Damit kann auf die veränderte Nutzung und die dadurch veränderten Ansprüche an den Strassenraum reagiert werden. Der Knoten Speerstrasse / Toggenburgerstrasse wird entsprechend mit einer Trottoirüberfahrt gestaltet.

## **3. Projekt**

### **Konzept Fuss- und Veloverkehr**

Alle Fussgängerstreifen werden mit Mittelschutzinseln versehen oder mit einem Lichtsignal gesteuert. Alle bisherigen Fussgängerstreifen werden auch künftig angeboten, teilweise jedoch leicht verschoben. Das Queren der Toggenburgerstrasse bleibt aufgrund der hohen Verkehrsbelastung unattraktiv. Die in der Schulwegsicherheit definierte Schwachstelle Lagerhausstrasse wird mit dem Einbau einer Mittelschutzinsel saniert.

Für den Veloverkehr wird auf der Toggenburgerstrasse durchgehend ein Velostreifen angeboten, einzige Ausnahme bildet die Autobahnbrücke. Aufgrund der knappen Platzverhältnisse wird stadteinwärts der Veloverkehr auf der Busspur und stadtauswärts auf einem kombinierten Rad- und Fussweg geführt. Das Angebot mit einem Velostreifen ist primär für die geübten und sicheren Velofahrenden vorgesehen. Linksabbiegemanöver bleiben für den Veloverkehr eine Herausforderung. Als alternative Verbindung von Rickenbach in die Stadt Wil kann der verkehrsarme Weg parallel zum Bahntrasse auf der Bach- / Churfirstenstrasse gewählt werden.

### Konzept öffentlicher Verkehr

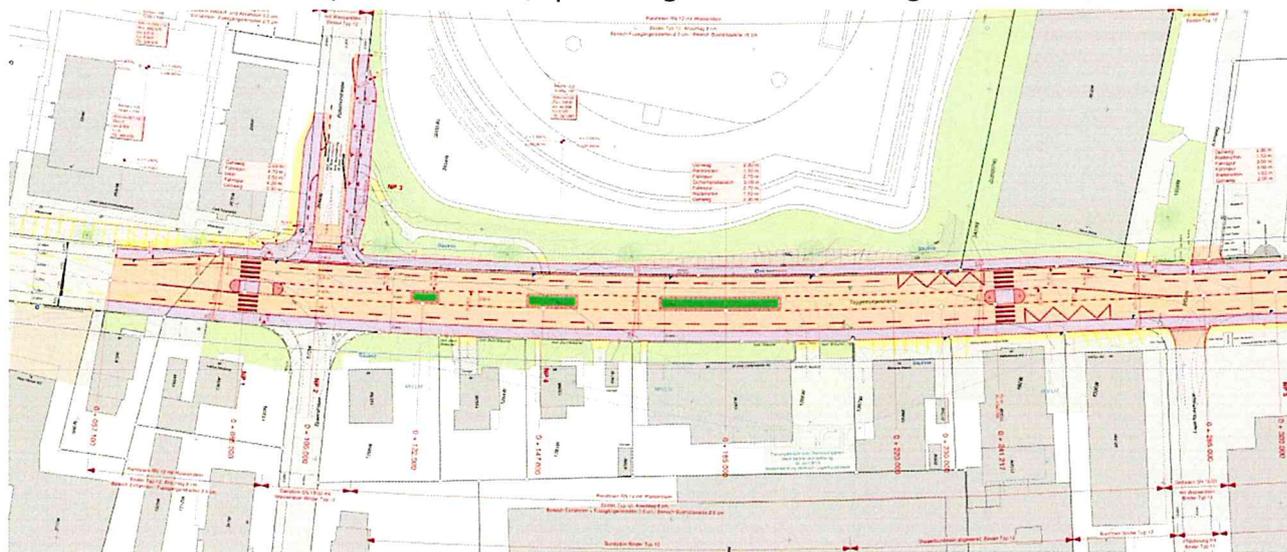
Die Wohn- und Gewerbegebiete an der Toggenburgerstrasse werden nach wie vor über die Haltestellen „Lindenhof“ und „Rapp“ erschlossen. Zur Priorisierung des Busses wird stadteinwärts eine Busspur erstellt. Dank der Kombination von Fahrbahnhaltestellen, Busspur und Lichtsignalanlagen können die Busse schneller und zuverlässiger den Bahnhof Wil erreichen. Fährt der Bus aus dem Sonnmattkreisel auf die Busspur, so werden die Lichtsignalanlagen Rainstrasse und Lindengut bereits so gestellt, dass der Bus möglichst wenige Fahrzeuge vor sich hat und der Weg bis zum Rösslikreisel frei ist. Zudem garantieren die Bushaltestellen auf der Fahrbahn, dass der Bus nicht überholt werden kann und er so keine Staus vor sich hat. Stadtauswärts fliesst der öffentliche Verkehr mit dem motorisierten Individualverkehr mit, durch die Fahrbahnhaltestellen und die Lichtsignalanlagen kann er priorisiert werden.

### Konzept motorisierter Individualverkehr (MIV)

Pro Fahrtrichtung gibt es für den MIV im Grundsatz eine Spur, vor den Lichtsignalanlagen (LSA) werden zusätzliche Flächen für die Aufstellspuren bereitgestellt, um die LSA leistungsfähig zu machen. Die Funktionalität der Lichtsignalanlagen (z.B. Wartezeit für zu Fussgehende) wird erst im Rahmen des Ausführungsprojektes erarbeitet. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen ist leider in den Hauptverkehrszeiten mit längeren Wartezeiten für die querenden, untergeordneten Ströme zu rechnen. Die Lichtsignalanlagen funktionieren auch als Dosierstellen. Massgebend für die Wirkung der Dosierung sind die Stauräume und die Beeinflussung der Lichtsignalanlagen durch den öffentlichen Verkehr.

Entlang von derart hochbelasteten Kantonsstrassen werden Senkrechtparkplätze, wie sie an der Toggenburgerstrasse zu finden sind, in der Regel aus Sicherheitsgründen von den kantonalen Stellen nicht mehr toleriert. Aufgrund der vielen direkt anstossenden Gewerbe- und Wohnnutzungen und fehlenden Alternativen werden die privaten Senkrechtparkplätze jedoch weiterhin teilweise akzeptiert. Gesamthaft entfallen total zwölf private Parkplätze.

### Massnahmen Abschnitt 1 (Rotschürstrasse, Sportanlage Lindenhof bis Lagerhausstrasse)



Der Abschnitt beinhaltet von Nord nach Süd folgenden Massnahmen:

- Einbau Velofurt und Mittelschutzinsel.
- Neubau Parkplätze an Rotschürstrasse als Ersatz für Parkplatzverlust Parz. Nr. 2676W.
- Der Knoten Rotschürstrasse wird so ausgestattet, dass er mit einem Lichtsignal ausgerüstet werden könnte.
- Erstellen flexibler Mittelelemente zur Gewährleistung der Grundstückszufahrten. Diese Grundstückszufahrten werden nach Umsetzung der Arealentwicklung Integra anderweitig gelöst. Der Platz des Mittelbereichs kann dannzumal als Busspur genutzt werden.
- Verbreiterung Fahrbahn um zirka 2,3 m, Anpassung Böschungen Sportanlage.
- Verschieben und Neubau Bushaltestelle Lindenhof, kombiniert mit Fussgängerquerung mit Mittelschutzinsel. Aufgrund der zahlreichen Grundstückszufahrten ist die Bushaltestelle nur stadteinwärts behindertengerecht ausgebaut möglich.
- Trottoirüberfahrt Lagerhausstrasse (Privatstrasse).

#### Massnahmen Abschnitt 2 (Lagerhausstrasse – Lindengut- / Lindenhofstrasse – Rainstrasse)



Der Abschnitt beinhaltet von Nord nach Süd folgenden Massnahmen:

- Neubau Lichtsignal (LSA) Lindengut- / Lindenhofstrasse, Verbreiterung Fahrbahn für Aufspurbereiche, Wegfall von privaten Parkplätzen.
- Weiterführung Fuss- und Radweg Lindengutstrasse über LSA in Lindengutstrasse.
- Neubau Lichtsignal Rainstrasse, Verbreiterung Fahrbahn für Aufspurbereiche, Neubau Anschluss Fuss- und Radweg Lindengutstrasse.
- Wie bis anhin keine Fussgängerquerung Knoten Rainstrasse.
- Hinterliegende Erschliessung via Lagerweg (Toggenburgerstrasse Nr. 124, 126, 128, 130), da im Bereich Lichtsignalanlage keine privaten Grundstückszufahrten möglich sind.
- Trottoirüberfahrt Lagerweg, es ist nur noch rechts einbiegen und rechts abbiegen erlaubt.
- Änderung Parkplatzanordnung Otto's Warenposten.
- Busspur ab Kreisel Sonnmatt bis Knoten Rainstrasse.

### Massnahmen Abschnitt 3 (Otto's Warenposten – Autobahnbrücke – Sonnmattkreisel)



Der Abschnitt beinhaltet von Nord nach Süd folgenden Massnahmen:

- Busspur ab Kreisel Sonnmatt bis Knoten Rainstrasse.
- Behindertengerechte Bushaltestelle Rapp beidseitig möglich.
- Zusammengefasste Zu- / Wegfahrt Parzellen Nrn. 1431W und 1601W.
- Neue Spuraufteilung auf Autobahnbrücke: Busspur mit Veloverkehr anstelle beidseitige Velostreifen, Veloverkehr stadtauswärts fährt auf Trottoir.
- Ausbau Fuss- und Radweg ostseitig am Sonnmattkreisel für Velofahrende von der Flawilerstrasse Richtung Wil kommend.
- Velofahrende von Wil kommend, fahren auf der Kreiselfahrbahn Richtung Rickenbach oder Flawilerstrasse.

#### Werkleitungen

Die Swisscom und die Technischen Betriebe Wil (TBW) werden ihre Werkleitungen im Rahmen des Strassenbauprojektes erneuern / sanieren. Die übrigen Werke weisen kurz- und mittelfristig keinen Handlungsbedarf auf. Die Kanäle wurden vor wenigen Jahren saniert.

#### Grünkonzept und Beleuchtung

Das Auflageprojekt sieht vor, die Beleuchtung wie bis anhin zu belassen und nur punktuell aufgrund der Fahrbahnverbreiterung anzupassen. Ein Grünkonzept mit beispielsweise zusätzlichen Baumpflanzungen ist nicht vorgesehen. Die geschützte Baumgruppe entlang der Sportanlage Lindenhof kann bestehen bleiben.

#### Lärm

Zur Reduktion der Emissionen ist für die Fahrspuren ein lärmarter Belag vorgesehen.

## 4. Landerwerb

Aufgrund der Busspur und der Lichtsignalanlagen sind Fahrbahnverbreiterungen notwendig. Daher muss zur Projektrealisierung rund 1'793m<sup>2</sup> Land von Drittgrundstücken (32 betroffene Parzellen) erworben werden. Davon werden ca. 188m<sup>2</sup> vom Kanton an die Stadt übertragen, da es sich um Gemeindestrassen handelt. Im Ge-

genzug bleiben Restflächen von ca. 131m<sup>2</sup>, welche an private Grundeigentümer abgetreten werden können. Für die Stichstrasse beim Lagerweg fällt zudem ein Landerwerb von 437m<sup>2</sup> an.

## 5. Beurteilung durch den Stadtrat

### Grundsätzliches

Aus Sicht des Stadtrats können mit dem vorliegenden Ausführungsprojekt die wesentlichen Punkte des erarbeiteten städtischen Grobkonzepts realisiert werden. Weiter kann die Sicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden verbessert und der öffentliche Verkehr in geeigneter Weise priorisiert werden. Die gestalterischen Elemente wie Bäume oder Beleuchtung wurden zur besseren örtlichen Verträglichkeit im vorliegenden Auflagekonzept nicht bearbeitet, dies ist nachzuholen.

### Beurteilung

Das Projekt erfüllt in grossen Teilen die zugewiesenen Funktionen der am 16. März 2016 vom Stadtrat beschlossenen Strategie Strasse. Der öffentliche Verkehr wird über die Busspur sowie die Lichtsignalanlagen priorisiert, der motorisierte Individualverkehr soll an den Lichtsignalanlagen dosiert werden. Dabei spielt die Lichtsignalanlage Rainstrasse eine Schlüsselrolle. Das vorliegende Bauprojekt stellt keinen Anspruch an einen siedlungsverträglichen, gestalteten Strassenraum. Aus Sicht des Stadtrates ist es unumgänglich, dass diese verkehrsorientierte Strasse durch geeignete gestalterische Mittel besser in das Siedlungsgefüge eingepasst wird, damit die Trennwirkung im Quartier Lindenhof nicht zusätzlich verstärkt wird. Im Rahmen der Ausarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes war zudem die Beleuchtung als Gestaltungselement beschrieben worden. Bei der Vernehmlassung zum Vorprojekt hat der Stadtrat darauf hingewiesen. Der Kanton hat im Rahmen des Bauprojektes gemäss dem technischen Bericht bewusst auf eine solche konzeptionelle Erarbeitung verzichtet. Ein Konzept, welches unter anderem die Begrünung und die Beleuchtung beinhaltet, ist durch die Stadt Wil zu erarbeiten. Dieses Konzept muss in enger Zusammenarbeit mit den Grundeigentümerschaften erstellt werden; auf ihren privaten Grundstücken würden voraussichtlich vor allem Bäume angeordnet werden.

In der Velostrategie ist der Grossteil der Toggenburgerstrasse als Hauptroute „Fokus direkt“ vorgesehen. Die geplanten Radstreifen erfüllen diese Anforderung. Die Hauptrouten „Fokus sicher“ werden parallel zur Toggenburgerstrasse geführt, münden jedoch vor der Autobahnbrücke in die Toggenburgerstrasse ein. Für die Autobahnbrücke und den Kreisel Sonnmatte gelten gemäss Velostrategie die höheren Ansprüche der Hauptroute „Fokus direkt“. Diese Anforderungen kann das Auflageprojekt im Speziellen im Bereich Sonnmattekreisel nicht erfüllen. Die Verbreiterung der Autobahnbrücke wurde aufgrund der hohen Kosten nicht geprüft. Die Führung der Velofahrenden von Wil kommend in die Kreisfahrbahn des Sonnmattekreisels ist gefährlich und beispielsweise für ein Kind nur mit Risiko möglich. Als alternative Route soll vor dem Kreisel eine Velofurt angeboten und der Fuss- und Radweg entlang der Flawilerstrasse soll auf 3,5 m ausgebaut werden. Eine zweite Schwachstelle für den Veloverkehr kann bei der Querung Lindengutstrasse ausgemacht werden. Wenn die Autos vor dem Lichtsignal an der Lindenhofstrasse warten, so können die Velofahrenden den Fuss- und Radweg nicht verlassen. Der Fuss- und Radweg soll deshalb verlängert werden.

Bei der Einmündung der Rainstrasse besteht heute keine Querungsmöglichkeit für den Fussverkehr. Der kommunale Fuss-, Wander- und Radwegplan sieht eine Verbindung in die Rainstrasse vor. Im Rahmen des Quartierent-

wicklungsprojektes „projet futur Lindenhof“ wurde die fehlende Querungsmöglichkeit als Mangel erkannt. An dieser Stelle sollte eine Verbesserung der Querungsmöglichkeit geprüft werden.

Im Abschnitt 3 soll entlang der Autobahn kurz- bis mittelfristig eine Fuss- und Veloverbindung geschaffen werden. Wenn diese Verbindung beidseitig an die Toggenburgerstrasse anschliesst, ist eine Querungsstelle für den Fuss- und Veloverkehr notwendig. Aufgrund der Strassenbreite und den drei Fahrspuren ist das unregelmässige Queren mit einem Fussgängerstreifen und einer Mittelschutzinsel nicht möglich. Die Anschlüsse für eine spätere Lichtsignalanlage sollten deshalb vorgesehen werden.

Wichtiges Qualitätsmerkmal für den Fuss- und Veloverkehr ist die Wartezeit an den neu erstellten Lichtsignalanlagen (LSA). Wenn die LSA bedarfsgesteuert ist, das heisst innert kurzer Zeit auf eine Anmeldung des Fuss- und Veloverkehrs mit Grünzeit reagiert, so bietet eine LSA eine zweckmässige Querungsmöglichkeit. Beträgt jedoch die maximale Wartezeit ähnlich wie heute am Rudenzburgplatz bis zu 90-120 Sekunden, so kann die geforderte Qualität für den Fuss- und Veloverkehr nicht erreicht werden. Bei der Planung der LSA-Steuerung ist im Rahmen des Ausführungsprojektes auf eine bedarfsgesteuerte Fuss- und Veloquerung zu achten.

Aus dem Agglomerationsprogramm 2. Generation hat die Stadt Wil den Auftrag, die Bushaltestelle „Lindenhof“ aufzuwerten. Im technischen Bericht ist sowohl bei dieser als auch bei der Haltestelle Rapp eine behindertengerechte Haltekante erwähnt, in der Situation und den Querprofilen ist diese jedoch nicht ersichtlich. Aufgrund der bestehenden Normen sind behindertengerechte Bushaltestellen zwingend, wenn dies baulich möglich ist. Die im Agglomerationsprogramm geforderten Buswartehäuschen der Haltestelle Lindenhof werden durch die Stadt Wil erstellt. Bei der Bushaltestelle Rapp ist das bestehende Buswartehaus nicht mehr ersichtlich. Aufgrund der hohen Einsteigerfrequenzen muss das Buswartehäuschen Rapp an einem geeigneten Ort wieder angeboten werden.

#### **Stellungnahme gemäss Art. 35 StrG**

Die Stellungnahme gemäss Art. 35 StrG lautet wie folgt:

1. Dem Projekt Umgestaltung Toggenburgerstrasse wird unter Berücksichtigung der Ziffer 2 und 3 zugestimmt.
2. Das kantonale Tiefbauamt wird eingeladen, im Rahmen der Ausarbeitung des Ausführungsprojektes folgende Anpassungen vorzunehmen und anschliessend den Stadtrat in geeigneter Form über das definitive Projekt zu informieren:
  - An allen Bushaltestellen sind, wenn aufgrund der privaten Einfahrten möglich, die Normen zu den behindertengerechten Bushaltestellen anzuwenden.
  - Die Veloführung an der Querung Lindenhofstrasse ist zu verbessern, damit die Funktionalität im Zusammenspiel mit der Lichtsignalanlage gewährleistet ist.
  - Am Knoten Rainstrasse ist eine Fussgängerquerung zu prüfen (kommunaler Fussweg).
  - Es ist ein Realersatz für das bestehende Buswartehaus Rapp (stadteinwärts) bereitzustellen.
  - Für die künftige Querung der Fuss- / Veloverbindung nördlich der Autobahn sind die notwendigen Vorbereitungsarbeiten (z.B. Leerrohre für Lichtsignalanlage) vorzusehen.
  - Die Veloführung am Kreisel Sonnmatt ist gefährlich und für stadtauswärtsfahrende Personen zu verbessern.
  - Die Stadt erarbeitet ein gestaltendes Begrünungs- und Beleuchtungskonzept; dieses ist in die Ausführungsplanung zu integrieren. Dafür ist eine Arbeitsgruppe mit Vertretungen der Stadt Wil (lead) und

- dem Kanton einzusetzen. Die Vorschläge sind dem Stadtrat vor der öffentlichen Auflage zu unterbreiten.
- Die Lichtsignalsteuerungen sind auf die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs sensibel einzustellen. Lange Wartezeiten für Zufussgehende und Velofahrende sind zu vermeiden. Eine Dosierung des motorisierten Individualverkehrs ist vorzunehmen.
3. Im Rahmen des Ausführungsprojektes wird der Kanton eingeladen, zu den durch die Stadt beantragten Änderungen Stellung zu nehmen und den Stadtrat in geeigneter Form über das definitive Projekt zu informieren.

## 6. Bauvorgang und Terminplan

Für die Realisierung des vorliegenden Projekts ist die Vernehmlassung des Stadtrats und des Stadtparlaments im Sinne von Art. 35 StrG erforderlich.

Nach der Genehmigung des Projektes durch den Regierungsrat folgt das öffentliche Planverfahren nach Strassengesetz.

Das Realisierungsprogramm (optimales Terminprogramm) sieht wie folgt aus:

Vernehmlassung Stadtrat	April 2016
Vernehmlassung Stadtparlament	Herbst 2016
Genehmigung durch den Regierungsrat	Winter 2016/2017
Planaufgabe	Frühling 2017
Einsprachverhandlungen / Landerwerb	zirka ein Jahr 2017/2018
Submission Bauarbeiten	ab 2018
Bauausführung	ab 2019

Es ist mit einer Bauzeit von rund elf Monaten zu rechnen. Dank der vorhandenen Strassenbreite kann der Verkehr während der Bauzeit voraussichtlich ohne Umleitungen auf der Toggenburgerstrasse geführt werden. Die Bauarbeiten werden voraussichtlich in drei Bauabschnitte aufgeteilt. Der Strassenbau erfolgt jeweils wechselseitig.

## 7. Kosten, Kostenteiler und Finanzierung

### Kostenvoranschlag (+ / -10%)

Für das Objekt Umgestaltung Toggenburgerstrasse ergeben sich folgende Kosten:

	Kantonsstrasse, Trottoir, Vorplätze	Stichstrasse ab Lagerweg	Total in Fr. (inkl. MWST)
Landerwerb	950'000.00	200'000.00	1'150'000.00

Vorbereitung, Instandsetzung, Umgebung	776'500.00	44'700.00	821'200.00
Tief- und Strassenbauarbeiten	4'010'800.00	103'000.00	4'113'800.00
Elektro- und Beleuchtungsanlage	186'500.00	7'000.00	193'500.00
Übrige Aufwendungen (Honorare)	1'326'200.00	95'300.00	1'421'500.00
Total (inkl. MWST)	7'250'000.00	450'000.00	7'700'000.00

### Kostenteiler

Zur Kostenbeteiligung der Stadt Wil führt das kantonale Tiefbauamt mit Datum vom 19. Februar 2016 unter anderem Folgendes aus: „Die Gesamtkosten des Bauvorhabens belaufen sich nach beigelegtem Kostenvorschlag auf Fr. 7'700'000.- (Preisstand Oktober 2015). Gemäss Kantonsratsbeschluss über das 16. Strassenbauprogramm (2014 bis 2018) leisten die politischen Gemeinden bei Strassenraumgestaltungen in sachgemässer Anwendung von Art. 69 StrG 35 Prozent der anrechenbaren Kosten. Die Gesamtkosten abzüglich der Ohnehinkosten ergeben die anrechenbaren Kosten. Das sind im vorliegenden Fall:

Gesamtkosten           Fr. 7'700'000.-  
 ./ Ohnehinkosten       Fr. 1'000'000.-  
 Anrechenbare Kosten   Fr. 6'700'000.-

Der Anteil der politischen Gemeinde Wil beträgt 35 Prozent von Fr. 6'700'000.- oder Fr. 2'345'000.-.

Beim Gemeindeanteil an den Projektkosten nach Art. 69 StrG handelt es sich um gebundene Ausgaben, da die politische Gemeinde im Fall der Realisierung des Vorhabens durch den Kanton zur Beitragsleistung verpflichtet ist.“

Nicht im Kostenanteil von Fr. 2,345 Mio. eingerechnet sind Mehraufwendungen durch zusätzliche Gestaltungsansprüche (Begrünung, Beleuchtung). Diese Mehraufwendungen sind derzeit noch nicht bekannt und gehen vollumfänglich zu Lasten der Stadt Wil.

### Mögliche Mitfinanzierung Agglomerationsprogramm

Das Agglomerationsprogramm 2. Generation enthält die Massnahme Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Toggenburgerstrasse. In der Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft, vertreten durch das UVEK, und den Kantonen St.Gallen und Thurgau, wurde die MIV-Massnahme „BGK Toggenburgerstrasse“ in Wil (Massnahme Nr. ZEW 1.9, ARE-Code 3425.2.013) mit folgenden Kosten aufgenommen:

- Kosten Investition (Preisstand Oktober 2005, exkl. MWST und Teuerung) Fr. 2,53 Mio.;
- Bundesbeitrag (Preisstand Oktober 2005, exkl. MWST und Teuerung) Fr. 1,01 Millionen.

Dies hat zur Folge, dass vom Bund eine Mitfinanzierung von 40% der anrechenbaren Investitionskosten, höchstens aber Fr. 1,01 Mio. (Preisstand Oktober 2005, exkl. MWST und Teuerung) in Aussicht gestellt werden. Mit Kostenstand (Index April 2015: 131.0) heute entspricht dies in etwa Fr. 1,245 Mio. (inkl. MWST). Die Kosten abzüglich Ohnehinkosten und Bundesbeitrag von Fr. 5,455 Mio. (inkl. MWST) würden ebenfalls im Verhältnis 65% / 35% zwischen dem TBA St.Gallen und der Stadt Wil aufgeteilt. Somit ergäbe sich einen Kostenanteil für die Stadt Wil von Fr. 1'909'250.-- (inkl. MWST). Allenfalls sind weitere Bundesgelder aus den Massnahmen Fussgängerstreifen und Verkehrsmanagement des Agglomerationsprogrammes möglich. Diese können derzeit jedoch nicht abgeschätzt werden.

### Finanzierung

Im Investitionsplan 2015 – 2019 wurden auf Basis des Agglomerationsprogrammes für das „Betriebs- und Gestaltungskonzept Toggenburgerstrasse“ (Konto 61300.56100.206) Fr. 1,0 Mio. (inkl. MWST) angezeigt. Für die Jahre 2017 / 2018 waren je Fr. 500'000.-- vorgesehen. Im Investitionsplan 2016 – 2020 wird der städtische Beitrag auf die berechneten Fr. 2,345 Mio. erhöht. Fr. 110'000.-- wurden im Rahmen des Fuss- und Radwegs Lindengutstrasse zurückgestellt und werden Konto Nr. 205803.215 Rückstellung Tiefbau belastet.

Der Betrag für die Planung und Realisierung der städtebaulichen Aufwertung mittels Begrünung und Beleuchtung kann derzeit nicht budgetiert werden, da der Umfang nicht bekannt ist.

### Angefallene Planungskosten

Das kantonale Tiefbauamt teilte mit Datum vom 29. Januar 2016 Folgendes mit: „Um eine klare Ausgangslage auch bezüglich der Kostentragung zu schaffen, sehen wir uns veranlasst, von Ihrer Gemeinde eine Zusicherung der Kostenbeteiligung für die Übernahme von 35 Prozent der anfallenden Projektkosten zu verlangen. Dies auch für den Fall, dass das Projekt im Rahmen der Vernehmlassung nach Art. 35 des Strassengesetzes (sGS 732.1; abgekürzt StrG) durch den Gemeinderat – bzw. im Falle eines Referendums in der Gemeinde durch die Bevölkerung – abgelehnt wird oder keine Rechtskraft erlangt und sistiert oder abgeschrieben werden müsste. Bitte senden Sie uns einen entsprechenden Gemeinderatsbeschluss zu. Ansonsten können wir das Projekt nicht weiter vorantreiben. Personelle Ressourcen zwingen uns, nur Projekte an die Hand zu nehmen, die auch zum Erfolg führen.“ Im Falle des Projektes Toggenburgerstrasse wären es 35% von rund Fr. 360'000.-- also Fr. 130'000.--.

## 8. Zuständigkeit

Der Bau von Staatsstrassen obliegt nach Art. 34 StrG dem Kanton. Nach Art. 35 Abs. 1 StrG wird die politische Gemeinde, auf deren Gebiet das Strassenbauvorhaben liegt, bei der Projektierung angehört und zur Stellungnahme eingeladen.

Die Beschlussfassungen über Stellungnahmen des Stadtrats zu Strassenbauten des Kantons über einem Kostenvoranschlag von Fr. 2,0 Mio. obliegt gemäss Art. 9 lit. e vorläufiger Gemeindeordnung vom 27. November 2011, dem Stadtparlament. Der Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum.

Gemäss Mitteilung des kantonalen Tiefbauamtes gilt der städtische Anteil für das Projekt Umgestaltung Toggenburgerstrasse in der Höhe von Fr. 2,345 Mio. unter Vorbehalt der Genehmigung des Projektes durch die zuständigen Organe der Stadt und des Kantons St. Gallen als gebundene Ausgabe.



Seite 13

Stadt Wil

Susanne Hartmann  
Stadtpräsidentin

Christoph Sigrist  
Stadtschreiber

Pläne Bauprojekt