



Wil, 23. April 2015

Interpellation

Verkehrsentlastung Zentrum – Alternativen zur Grünaustrasse

In der Volksabstimmung vom 9. Februar 2003 wurde der Bau der Grünaustrasse vom Stimmvolk mit 57% Nein-Stimmen abgelehnt. Trotz dieses eindeutigen Verdikts wurde die Grünaustrasse auf Betreiben des Stadtrates ins Agglomerationsprogramm aufgenommen. Die Stadt Wil und das kantonale Baudepartement arbeiten heute wieder mit Hochdruck auf deren Realisierung hin, ohne verkehrsplanerische Alternativen jemals ernsthaft geprüft zu haben.

Bereits im Stadtentwicklungsprozess, wenige Jahre nach der verlorenen Volksabstimmung, brachte der Stadtrat die Grünaustrasse wieder auf das Tapet. Aufgrund heftiger Kritik in den Stadtentwicklungs-Foren wurden im kommunalen Richtplan die folgenden einschränkenden Bedingungen formuliert:

- Die Stadt hat „nach Möglichkeiten zur Verkehrsentlastung des Zentrums im Osten der Stadt“ zu suchen (Festlegung V 2.3.1). Demnach darf die Grünaustrasse nicht von Vornherein als einzige Möglichkeit betrachtet werden.
- Die Realisierung der Grünaustrasse ist lediglich eine langfristige Option. Der Richtplan beinhaltet nicht den Auftrag, die Grünaustrasse zu realisieren, sondern explizit nur den Auftrag, die langfristige Option planerisch offenzuhalten (Festlegung V 2.3.2).
- Die allfällige Realisierung der Grünaustrasse wird mit der im Richtplan vorgesehenen Siedlungserweiterung (Neueinzonung) auf der Klosterwiese verknüpft. Die Strasse wird „von Beginn weg als Teil eines möglichen Stadtquartiers betrachtet“ (Richtplanblatt V 2.3, Ausgangslage) und ist als siedlungsverträgliche Strassenverbindung auszugestalten (Festlegung V 2.3.2). Im aktuellen Zonenplan-Entwurf ist die genannte Neueinzonung nicht mehr vorgesehen, da am betreffenden Standort die bundesrechtlich vorgegebenen Lärmgrenzwerte bereits überschritten sind und eine Wohnüberbauung deshalb nicht realisierbar ist. Damit ist die im Richtplan enthaltene Vorbedingung für den Bau der Grünaustrasse entfallen. Die Zielvorgabe einer siedlungsverträglichen Gestaltung hat sich als nicht erfüllbar erwiesen, da die Lärmbelastung bereits heute nicht mehr siedlungsverträglich ist und mit der Realisierung der Grünaustrasse zwangsläufig weiter zunehmen würde.

Im Übrigen ist zu beachten, dass der Richtplan der Stadt Wil vorschreibt, eine angebotsorientierte Verkehrsplanung zu betreiben. Unter V 1.2 wird dargelegt, was darunter zu verstehen ist: „Versuchte man früher dem Verkehrsaufkommen durch neue Strassen und Strassenausbauten gerecht zu werden (sogenannt nachfrageorientierte Verkehrsplanung), muss heute akzeptiert werden, dass der Verkehrsraum begrenzt ist. Alle Verkehrsarten müssen sich diesen begrenzten Verkehrsraum teilen. Man spricht daher von angebotsorientierter Verkehrsplanung, das heisst, dass in den begrenzten Räumen eine für alle Verkehrsarten optimale und sichere Verkehrsabwicklung angestrebt wird. In den zunehmend städtischen Verhältnissen der Stadt Wil ist es für die Optimierung der Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems von Bedeutung, dass ein grösserer Teil des Verkehrs durch den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Radverkehr

bewältigt werden kann.“ Konsequenterweise wird unter V 1.2.1 festgelegt: „Eine Verlagerung des motorisierten Verkehrs hin zum öffentlichen Verkehr sowie zum Fuss- und Radverkehr ist zu fördern. Das bestehende Verkehrsaufkommen ist siedlungsverträglich mittels Verlangsamung und Verstetigung des Verkehrsablaufs zu bewältigen.“

Die im Agglomerationsprogramm vorgesehene Massnahme „Netzergänzung Grünaustrasse“ ist mit der Zielsetzung einer angebotsorientierten Verkehrsplanung unvereinbar. Sie widerspricht sowohl in materieller als auch in zeitlicher Hinsicht den erwähnten Zielsetzungen im kommunalen Richtplan. Da der Richtplan den Charakter einer behördenverbindlichen Verwaltungsverordnung hat, verhält sich der Stadtrat unzulässig, wenn er sich über dessen Vorgaben hinwegsetzt.

Am 19. August 2014 präsentierte der Stadtrat eine Reihe von Projektstudien zur Aufwertung der äusseren Altstadt (Tonhalle- und Grabenstrasse), welche von Studierenden der Hochschule Rapperswil (HSR) ausgearbeitet wurden. Die Realisierung der Grünaustrasse wurde im Studienauftrag an die HSR, entgegen der Vorgabe im Richtplan, als gegeben vorausgesetzt.

Am 5. Februar 2015 fand eine Informationsveranstaltung für Parlamentsmitglieder zum Thema Stadtentwicklung statt. Der Stadtplaner referierte unter anderem über das Agglomerationsprogramm und die darin als Massnahme enthaltene Grünaustrasse. Er erwähnte den vor Jahresfrist publizierten Prüfbericht des Bundes und hob das angeblich gute Kosten-Nutzen-Verhältnis der Grünaustrasse hervor. Im Prüfbericht des ARE (datiert vom 2. Februar 2014, S. 19) ist jedoch nachzulesen, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Netzergänzung Grünaustrasse lediglich als genügend beurteilt wird. Aus diesem Grund wurde sie durch das ARE in die B-Priorität herabgestuft. Der Prüfbericht erwähnt die Möglichkeit, auf die Grünaustrasse zu verzichten. Bei anderen Massnahmen mit lediglich genügendem Kosten-Nutzen-Verhältnis wird explizit die Prüfung von kostengünstigeren Alternativen empfohlen. Aufgrund der kritischen Feststellungen im Prüfbericht ist es nicht opportun, die Realisierung der Grünaustrasse als alternativlose und effiziente Massnahme zur Zentrumsentlastung zu propagieren, wie dies der Stadtrat praktiziert. Die Fraktion GRÜNE prowil ist in höchstem Masse irritiert über den Umstand, dass an der Veranstaltung vom 5. Februar nicht wahrheitsgemäss über die Beurteilung des ARE informiert und den Parlamentsmitgliedern stattdessen ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis der Grünaustrasse vorgetäuscht wurde.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass der Stadtrat sich auf die Realisierung der Grünaustrasse versteift hat. Er setzt sich über den kommunalen Richtplan hinweg, unterlässt die ernsthafte Prüfung von Alternativen und versorgt die Mitglieder des Stadtparlaments mit Informationen, welche nicht den Tatsachen entsprechen, um einer sachlichen Diskussion den Boden zu entziehen.

Wir bitten den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie begründet der Stadtrat den Sachverhalt, dass die Parlamentsmitglieder am 5. Februar 2015 falsch über das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Grünaustrasse informiert wurden?
2. Aus welchem Grund wurde die HSR nicht beauftragt, Möglichkeiten zur Zentrumsentlastung ohne Grünaustrasse aufzuzeigen?
3. Ist der Stadtrat bereit, der HSR einen Auftrag zur Verbesserung der Verkehrssituation ohne Grünaustrasse ergebnisoffen zu erteilen?

Fraktion GRÜNE prowil



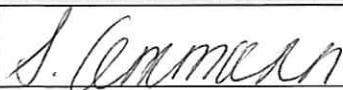
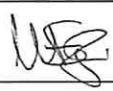
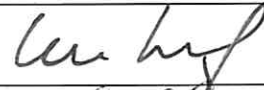
Daniel Stutz, Erstunterzeichner

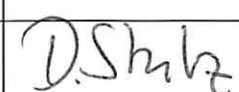
Parlamentarischer Vorstoss:

Interpellation Veltheim-Harby Zehn-Alternative zu Geneser.

Erstunterzeichnende Person:

Daniel Stutz

Name/Vorname/Partei	Unterschrift
Ammann Schläpfer Silvia, SP	
Bachmann Adrian, FDP	
Bernold Patrick, CVP	
Bösch Sarah, SVP	
Bosshart Roland M., CVP	
Breu Mario, FDP	
Bullakaj Arber, SP	
Eberle Peter, CVP	
Egli Ursula, SVP	
Etter Urs, FDP	
Flückiger Marc, Jungfreisinnige	
Gähwiler Susanne, SP	
Gehrig Christoph, CVP	
Gehrig Reto, CVP	
Gerber Daniel, FDP	
Grämiger Christa, CVP	
Hasler Christine, CVP	
Häusermann Erika, glp	
Hodel Norbert, parteilos	
Hürsch Christoph, CVP	
Kauf Luc, GRÜNE prowil	
Koller Sebastian, GRÜNE, Junge Grüne & KulturfreundInnen	
Lerch Patrik, SVP	

Name/Vorname/Partei	Unterschrift
Luginbühl Dora, SP	
Mächler Franz, parteilos	
Malgaroli Marcel, FDP	
Melliger Eugen, FDP	
Mettler Marianne, SP	
Meyer Kilian, SP	
Moser Hans, CVP	
Ruckstuhl Adrian, CVP	
Ruckstuhl Sonja, CVP	
Rüdiger Klaus, SVP	
Rutz Roman, EVP	
Sarbach Michael, GRÜNE prowil	
Sauer Mirta, SP	
Schär Ruedi, CVP	
Schmitt Mario, SVP	
Schweizer Erwin, CVP	
Shitsetsang Jigme, FDP	
Stieger Pascal, SVP	
Stutz Daniel, GRÜNE prowil	
Trüb Nathanael, SVP	
Wick Guido, GRÜNE prowil	
Zahner Mark, SP	