DEPARTEMENT BAU,UMWELT UND VERKEHR
Zentrale Dienste
Hauptstrasse 20
9552 Bronschhofen

sekretariatbuv@stadtwil.ch
www.stadtwil.ch
Telefon 071 914 47 22

05. November 2026

Kindlimann-Areal: Mitwirkungsantworten



1 Projektgebiet Kindlimann-Areal.

Einführung

Die Stadt Wil wächst – jährlich um rund 200 Personen. Neuer Wohnraum soll dort entstehen, wo die Stadt bereits gut erschlossen ist. Das ehemalige Industriegebiet der Firma Kindlimann im Südquartier, nahe beim Bahnhof und der Innenstadt, bietet dafür grosses Potenzial. Mit dem Teilzonenplan wird sie von der Gewerbe-Industriezone in die Schwerpunktzone Kindlimann-Areal umgezont. Es wurde zudem ein Sondernutzungsplan erstellt mit Teilstrassenplan. Dies ermöglicht ein innerstädtisches Stück-Quartier mit ergänzenden Nutzungen. Die Umzonung ist mit dem Stadtentwicklungskonzept (STEK) und dem Richtplan abgestimmt.

Stellungnahmen des Stadtrats zu den Mitwirkungsbeiträgen liegen vor

Der vorliegende Bericht fasst die 100 Rückmeldungen aus der Mitwirkung vom 4. Juni bis 4. Juli 2026 von 9 Teilnehmenden zusammen und zeigt, wie die Stadt damit umgeht. Die Ergebnisse fliessen in den weiteren Planungsschritten ein.

Wir bedanken uns bei allen Teilnehmenden für Ihr Interesse, den Input und das Engagement.

Inhalt

Masterantworten 4
Planungsbericht 8
Planungsbericht - 1.1 Sachverhalt 8
Planungsbericht - 2.1 Grundlagen 9
Planungsbericht - 2.2 Richtprojekt 18
Planungsbericht - 2.3 Teilstrassenplan 21
Planungsbericht - 2.4 Planungsvereinbarung 21
Planungsbericht - 2.5 Beurteilung und Abwägung 22
Planungsbericht - 3.1 Erläuterungen zum Teilzonenplan 23
Erschliessungskonzept 24
Sondernutzungsplan 25
Karte / Pläne 25
Sondernutzungsplan - Vorschriften 29
Allgemeines 29
Erschliessung und Parkierung 39
Bebauung 51
Freiraum 55
Umwelt 59
Teilstrassenplan Situation 1:500 69
Karte / Pläne 69

Masterantworten

	Stichwort	Masterantwort	Anpassung Unterlagen
1	Velonetz	Das öffentliche Velonetz stellt die angrenzenden Strassen dar. Dies, abgestützt mit dem Gesamtverkehrskonzept (GVK) welches vom Stadtrat im April 2026 beschlossen wurde: Link. Die Anbindung der internen Wege ist gewährleistet. Der Teilstrassenplan sichert eine öffentliche Fusswegverbindung durch das Kindlimann-Areal. Diese dient der Verbesserung der Fussverkehrserschliessung und ist umzusetzen. Eine öffentliche Velowegverbindung durch das Kindlimann-Areal ist südlich des Areals vorgesehen; die Erschliessung wird dabei mit jener der angrenzenden Nachbarparzelle kombiniert. Die Veloverbindungen werden zudem über das bestehende öffentliche Strassennetz sowie die übergeordneten Velorouten ausserhalb des Kindlimann-Areals geführt. Die weiteren innerhalb des Areals vorgesehenen Wege dienen der Erschliessung; ergänzend wird die öffentliche Fusswegverbindung zur Verbesserung der Erschliessung umgesetzt (Artikel 5 des Sondernutzungsplans bleibt unverändert) Eine Ergänzung des Teilstrassenplans um ein öffentliches Velowegnetz ist daher nicht angezeigt.	Keine.
2	Abstellplätze Fahrräder	Der Bedarf, die Anordnung und die Ausstattung der Abstellplätze für Fahrräder richten sich nach den Empfehlungen des Kantons St. Gallen und der und der VSS-Norm 40066. Art. 8 wird entsprechend angepasst. Damit werden neu die geforderten Richtwerte sowie die Aufteilung nach Standorten und Velotypen verbindlich verankert. Soweit diese höheren Anforderungen vorsehen, bleiben die Vorschriften der Stadt Wil massgebend. Die Abstellplätze für Fahrräder des Richtprojekts wurden bereits anhand dieser kantonalen Merkblätter und der VSS-Norm dimensioniert, angeordnet und gestaltet.	Art. 8 der Vorschriften wird entsprechend angepasst.
3	Buslinie Takt 15'	Das Gesamtverkehrskonzept (GVK siehe Link) sieht für Siedlungsgebiete grundsätzlich eine ÖV-Erschliessung im 15-Minuten-Takt vor. Angebotsausbauten sind jedoch im Rahmen der kantonalen Angebotsplanung und unter Berücksichtigung der bestehenden Erschliessung zu prüfen, sofern Verbesserungsmassnahmen als notwendig erachtet werden. Die Anschlüsse des öffentlichen Verkehrs sollen dabei möglichst auf den Bahnknoten Wil ausgerichtet werden. Das Gebiet Kindlimann-Allmend liegt in erweiterter Gehdistanz von rund 700 m zum Bahnhof Wil. Es ist durch eine direkte Buslinie zum Bahnhof sowie in Richtung Kirchberg/Gähwil im Halbstundentakt erschlossen; zu Spitzenzeiten verdichten Verstärkungskurse das Angebot bereits auf einen 10- bis 20-Minuten-Takt. Das Erschliessungskonzept zum Areal beurteilt die bestehende ÖV-Erschliessung als ausreichend und sieht derzeit keine zusätzlichen Massnahmen vor. Ein möglicher Angebotsausbau sowie Fragen zu Betriebsbeiträgen sind bei fortschreitender Arealentwicklung gemeinsam mit dem Kanton und den Transportunternehmen zu prüfen. Die Eingabe wird in die weiteren Planungsarbeiten einbezogen.	Keine, aber für Dokumentation aufnehmen.

	Stichwort	Masterantwort	Anpassung Unterlagen
4	Unterführung Buchenweg	Die Stadt Wil nimmt den Hinweis zur Kenntnis. Die Aufwertung der bestehenden Bahnunterführung Buchenstrasse/Lindengutstrasse zur Verbesserung der Vernetzung zwischen dem Südquartier und dem Lindenhofquartier ist im Gesamtverkehrskonzept vorgesehen. Die Unterführung soll weiterhin dem Fuss- und Veloverkehr dienen und als sichere und attraktive Verbindung, insbesondere im Rahmen der Ost-West-Veloverbindung über die Buchenstrasse und den Buchenweg, erhalten. Eine weitere Aufwertung der Unterführung wird geprüft. Eine Öffnung der Unterführung für den motorisierten Individualverkehr ist nicht vorgesehen. Die konkrete Ausgestaltung, der Umfang der Aufwertung sowie der Zeitpunkt der Umsetzung sind im Rahmen einer separaten Projektierung zu prüfen und in Abstimmung mit der SBB festzulegen. Eine verbindliche Vorgabe zur Umsetzung vor dem Erstbezug des Kindlimann-Areals beziehungsweise der ersten Wohnungen kann im Sondernutzungsplan nicht festgelegt werden.	Keine, aber für Dokumentation aufnehmen.
5	Anzahl Parkplätze	Gemäss den seit Herbst 2025 in den Informationsveranstaltungen sowie im Rahmen der Mitwirkung zum Richtplan Siedlung und Grün-/Freiraum dargelegten Unterlagen beabsichtigt die Stadt, eine Teilanpassung des Baureglements hinsichtlich der Parkierungsvorschriften vorzunehmen. Ziel dieser Teilanpassung ist die Aufrechterhaltung der Bestandesgarantie bei gleichzeitiger Reduktion der Mindest- und Höchstzahlen an Parkfeldern für Neubauten. Die Grundlage hierfür bildet eine in Koordination der Bereiche Siedlung und Verkehr erarbeitete Studie. Konkret befindet sich das Vorhaben gemäss der angewandten Methodik (unter Berücksichtigung der geltenden Vorschriften des Kantons St. Gallen sowie der massgebenden ÖV-Güteklassen) in einer Reduktionszone, nämlich im Gebiet B. Die Vorgabe für das Gebiet B zu den Abstellplätzen für Bewohnende beträgt maximal 0.8 Parkfeldern pro Wohnung. Es wird in den besonderen Vorschriften (Art. 7 Abs 1) präzisiert, dass die Anzahl Parkfelder für Bewohnende den Stand von maximal 0.8 künftig nicht überschreiten darf Es kommen die zum Zeitpunkt der Bewilligung geltenden Vorschriften der Stadt Wil zur Anwendung.	Art. 7 der Vorschriften wird entsprechend angepasst.
6	Ladeinfrastruktur Autos / Velos	Die Voraussetzungen für Lademöglichkeiten für E-Autos mit (Art. 7 Abs. 3) und für E-Bikes (Ergänzung Art. 8) werden geschaffen: Die Abstellplätze für Bewohnende und Beschäftigte sind so vorzubereiten, dass individuelle Ladestationen für bidirektionales Laden angeschlossen werden können. Der Stand der Technik sowie die tatsächliche Nachfrage werden zum Zeitpunkt der Realisierung erneut überprüft. Im Sinne eines ressourcenschonenden und bedarfsgerechten Ausbaus wird anschliessend eine angemessene Anzahl Abstellplätze vollständig mit Ladeinfrastruktur ausgestattet. Die Grundinstallation für eine Ladeinfrastruktur für einen angemessenen Teil der Velos wird im Sondernutzungsplan vorgeschrieben und ist vorgesehen.	Wird in den besonderen Vorschriften ergänzt.
7	Car-Sharing	Die Nachfrage bei Carsharing-Anbietern wird im Rahmen der Erarbeitung der weiteren Planung für das Kindlimann-Areal geprüft. Sofern ein entsprechendes Interesse und ein Bedarf bestehen, sollen	Keine.

	Stichwort	Masterantwort	Anpassung Unterlagen
		Carsharing-Angebote auf dem Areal umgesetzt werden – unabhängig davon, ob die Stadt Wil an anderer Stelle im Südquartier vergleichbare Angebote realisiert.	
8	SNBS	Der Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz (SNBS) für Areale bzw. SNBS-Areal wird erreicht und eine Zertifizierung wird entsprechend angestrebt. Somit wird das bereits Geplante konkretisiert.	SNBS-Areal Zertifizierung wird aufgenommen in Art. 24.
9	Begegnungsort Quartiertreff	Die Gemeinschaftsanlage (gemäss Sondernutzungsplanung) soll dem Südquartier und somit auch dem Kindlimann-Areal dienen. Es werden ein Konzept und ein Raumprogramm festgelegt, darunter die Freiraumgestaltung und der Nutzung, sodass diese den Bedürfnissen der Stadt und des Quartiers inkl. Areals angemessen und gemäss den Anforderungen gerecht werden. Lärmarme Nutzungen werden geprüft. Dabei werden die vorgesehene Nutzungskonzeption und Raumprogramm als Treffpunkt berücksichtigt. Für den Fall Treffpunkt wird gegebenenfalls ein Betriebskonzept mit entsprechendem Reglement (inkl. Ver- und Entsorgungskonzept zu Vermeidung von Littering) und entsprechenden Betriebszeiten erstellt. Die Betreiberin wird dabei in die Pflicht genommen. Die Lage an der Buchenstrasse, welche für die Bewohnenden des Quartiers und auch von der Schule her gut erreichbar ist, kann allenfalls in der Grösse etwas reduziert werden zugunsten von Nutzungen die zum gegebenen Zeitpunkt definiert werden. Das Interesse und der Bedarf müssen gegeben und die Anlage kostentragend sein. Eine immergrüne Bepflanzung entlang der Buchenstrasse als Lärmfilter kann bei der Anlage vorgesehen werden.	Anpassung in Unterlagen (Planungsbericht etc.) sowie Überarbeitung Teilprojekt.
10	Zugang Gleispark	Der Gleispark befindet sich inmitten einer Wohnüberbauung. Entsprechend ist dem berechtigten Ruhebedürfnis der Bewohnerinnen und Bewohner angemessen Rechnung zu tragen. Die Eigentümerschaft soll daher die Möglichkeit haben, bei Bedarf geeignete Massnahmen zur Sicherung der Wohn- und Aufenthaltsqualität zu ergreifen. Eine aktive Nutzung des Gleisparks bis 22.00 Uhr erscheint grundsätzlich vertretbar. Danach soll das berechtigte Bedürfnis nach Nachtruhe respektiert und bei Bedarf auch durchgesetzt werden können. Die Nutzung der Wege ohne dauernden Aufenthalt ist jederzeit möglich.	Anpassung: Art. 20 Gleispark, Abs1: Der im Plan bezeichnete Gleispark ist für die Allgemeinheit zwischen 10:00 bis 22:00 Uhr für eine aktive Nutzung zugänglich zu halten. Den Ansprüchen an ein ruhiges Wohnumfeld widersprechende Nutzung sind unzulässig
11	Wasserbiotop und ähnliches	Das Anliegen, Wasser als wichtigen Bestandteil in die Freiraumplanung einzubeziehen, wird unterstützt. Die Möglichkeiten zur Schaffung eines Fliessgewässers wurden im Rahmen der Freiraumplanung geprüft. Die Prüfung hat gezeigt, dass die Realisierung eines natürlichen Fliessgewässers innerhalb des Areals aus verschiedenen Gründen nicht zweckmässig beziehungsweise nicht realisierbar ist. Auch eine Speisung aus dem Krebsbach wäre mit zusätzlichen technischen Voraussetzungen verbunden, die im Rahmen der Arealentwicklung nicht umgesetzt werden können. Darüber hinaus ist die im südlichen Bereich des Areals zur Diskussion stehende Fläche bereits für eine andere wichtige Funktion vorgesehen. Dort soll die Beteiligung von Jugendlichen an der Gestaltung und Aneignung des Freiraums ermöglicht werden. Das Thema der Regenwasserretention ist auch ohne die Erstellung eines Weihers oder Fliessgewässers ein zentrales Element der Freiraumgestaltung. Sie bestimmt alle Freiräume des	Keine, aber für Dokumentation aufnehmen.

	Stichwort	Masterantwort	Anpassung Unterlagen
		Areals und wird wo immer möglich oberirdisch und kombiniert mit der Integration von Biodiversitätsflächen angeboten. Wasser-/Trinkgelegenheiten werden im Rahmen der weiteren Projektierung überprüft und umgesetzt.	
12	Schulraumplanung	Grundlage bildet die strategische Schulraumplanung (siehe Schulraumplanung). Die Federführung liegt beim Departement Bildung und Sport wobei die Abstimmung mit dem Departement Bau, Umwelt und Verkehr sichergestellt ist.	Keine, aber für Dokumentation aufnehmen.
13	Dachgestaltung (PV- und Begrünung)	Auf den nicht als Terrassen oder Dachgärten genutzten Dachflächen sind extensive Begrünung und Anlagen zur Sonnenenergienutzung kombiniert anzuordnen, soweit dies unter Berücksichtigung der Windlasten insbesondere bei den Häusern bis 30 m möglich ist. Die von den Eingaben angesprochene gemeinsame Nutzung derselben Fläche wird damit aufgenommen. Anlagen zur Sonnenenergienutzung an den Fassaden werden mit dem SNP ermöglicht, jedoch nicht vorgeschrieben. Die Prüfung des Bedarfs und die Abstimmung mit der konkreten Fassadengestaltung erfolgt in einer späteren Projektierungsphase. Entsprechende Anlagen können somit im Rahmen des Bauprojekts vorgesehen werden.	Art. 23 wird angepasst, sodass auf den Dachflächen extensive Begrünung und Anlagen zur Sonnenenergienutzung kombiniert anzuordnen sind.
14	EMS (Energiema-nagementsystem)	Im Rahmen der weiteren Projektierung ist durch die zuständigen Fachspezialisten eine optimale Lösung zu erarbeiten. Diese hat die künftigen Eigentumsverhältnisse, den Stand der Technik sowie die Anforderungen des SNBS-Areal-Standards zu berücksichtigen.	Keine, aber für Dokumentation aufnehmen.

Planungsbericht

ID	Rückmeldung	Reaktion
Planungsbericht - 1.1 Sachverhalt		
207613	**Antrag** Die angestrebte künftige Nutzung des Areals “zu Gunsten des innerstädtischen Wohnens” ist raumplanerisch herzuleiten und zu begründen. **Begründung** Gemäss Kantonalem Richtplan Kap. S21 ist das Areal Kindlimann als ESP Arbeiten ausgewiesen (E-28 Wil Areal Kindlimann). Es liegt in der rechtskräftigen Bauzone und ist einer Überbauung (Nutzung Arbeiten) zuzuführen. Die Umnutzung ist ausführlich zu begründen. Aus dem Planungsbericht geht nicht hervor, wieso die Genehmigung des SNP Kindlimann-Areal mit Priorität erfolgen soll. Areale wie das Agrar-Areal oder das Areal Klinik-Ost liegen zentraler und hätten aus öffentlicher Sicht eine bevorzugte Entwicklung verdient. Wieso das Kindlimann-Areal für eine “vorgezongene Anpassung der kommunalen Planungsinstrumente” geeignet ist, ist (abgesehen von den Interessen des Grundeigentümers) nicht ersichtlich.	**Anpassung Unterlagen** Die raumplanerische Herleitung wird im Planungsbericht ergänzt. **Antwort** Das Anliegen wird aufgenommen. Die raumplanerische Herleitung der Umnutzung – einschliesslich Umgang mit ESP-Arbeiten (E-39) und Sicherung der Arbeitsnutzung – wird im Planungsbericht ergänzt und aus einer Gesamtsicht der Ortsplanung mit der laufenden Ortsplanungsrevision (Arbeitszonenbewirtschaftung sowie gesamtstädtische Bauzonendimensionierung) abgestimmt. Es erfolgt eine weitere Abstimmung mit dem Amt für Raumentwicklung und Geoinformation (AREG) und dem Amt für Wirtschaft und Arbeit (AWA) im Rahmen der Vorprüfung.
207609	**Antrag** Die missverständlichen Formulierung im 1. Absatz sind zu überarbeiten. **Begründung** Die Aussage “Das ursprünglich peripher gelegene Areal liegt heute im inneren Siedlungsgebiet.” ist schwer verständlich. Das Kindlimann Areal liegt seit Jahrzenten im Siedlungsgebiet. Die letzte markante Veränderung war der Autobahnbau in den 1960ig Jahren. Was ist mit “inneres” Siedlungsgebiet gemeint?	**Anpassung Unterlagen** Anpassung Formulierung im Planungsbericht. **Antwort** Die Projektbeteiligten bedanken sich für den Hinweis. Der Antrag wird berücksichtigt und die Formulierung überarbeitet.

ID	Rückmeldung	Reaktion
	Rein geografische gesehen liegt das Kindlimann Areal immer noch rund 750m vom Bahnhof entfernt. Das ist eine Konstante!	
207617	**Antrag** Präzisierung der Aussage “das Ziel, das Kindlimann-Areal zu einem innerstädtischen Siedlungsschwerpunkt zu transformieren und als hochwertiges Quartier mit Schwerpunkt Wohnen” **Begründung** Falls mit “hochwertig” **nachhaltig und zukunftstauglich** gemeint ist, stimmt das für uns.	**Anpassung Unterlagen** Anpassung Formulierung im Planungsbericht. **Antwort** Das Projekt stimmt mit den übergeordneten kommunalen Planungsinstrumenten (STEK, Richtplan, Freiraumkonzept u.a.) überein und konkretisiert diese. Entsprechend wird davon ausgegangen, dass die Projektziele zukunftstauglich und nachhaltig sind. Nachhaltigkeit umfasst in diesem Zusammenhang die drei Dimensionen Ökologie, Wirtschaft und Gesellschaft sowie die inter- und intragenerationelle Perspektive. Da «Nachhaltigkeit» als Begriff allein nicht ausreichend präzise ist, sollen im Planungsbericht zusätzlich die konkreten projektspezifischen Zielsetzungen aufgeführt werden, soweit diese durch die bestehenden Planungsinstrumente noch nicht hinreichend abgedeckt sind. Der Text wird überarbeitet und der Antrag dabei berücksichtigt.
ID	Rückmeldung	Reaktion
Planungsbericht - 2.1 Grundlagen		
207626	**Antrag** (2.1.19) Die Mobilitätsangebote sind auf den Fuss- und Veloverkehr zu fokussieren. **Begründung** Auf Grund der flachen Topografie und der kurzen Distanzen zu Bahnhof (750m), Fussgängerzone Ob. Bahnhofstrasse (850m) oder Altstadt (1000m) ist das Velo das effizienteste Verkehrsmittel für alle Menschen im Alter von 8 bis 80.	**Anpassung Unterlagen** Anpassung Formulierung im Planungsbericht und Vorschriften Art. 8. **Antwort** Die Stadt Wil nimmt die Eingabe zur Kenntnis und dankt für das Engagement. Das Anliegen wird geteilt. Das Erschliessungskonzept Kindlimann-Allmend behandelt den Fuss- und Veloverkehr als zentralen Bestandteil der Arealerschliessung. Es sieht öffentliche Fusswegverbindungen durch das Areal, Veloanbindungen an die umliegenden Quartiere sowie eine bedarfsgerechte Veloparkierung gemäss den kantonalen Merkblättern und der VSS-Norm 40066 vor. Die konkrete Ausgestaltung der Infrastrukturen wird in den nachgelagerten Planungs- und Projektierungsphasen präzisiert. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen und fliesst in die weiteren

ID	Rückmeldung	Reaktion
	Deshalb erwarten wir, dass das im und um das Areal Kindlimann hervorragende Veloinfrastrukturen geschaffen werden.	Planungsarbeiten ein.
207636	**Antrag** (2.1.6) Wohnnutzung: Anteil an gemeinnützigem Wohnraum. Der Anteil an gemeinnützigem Wohnraum ist von 15% auf 33% anzuheben. **Begründung** In der Stadt Wil fehlt es an Wohnraum und insbesondere an kostengünstigem Wohnraum. Allein durch den Akt der Umzonung des Kindlimann Areals von der Industriezone in eine Schwerpunktzone werden erhebliche Mehrwerte geschaffen. Wir erwarten einen deutlichen höheren Anteil an gemeinnützigem Wohnraum als Ausgleich für die durch die Öffentlichkeit ermöglichten Mehrwerte.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Der Stadtrat anerkennt diese strukturelle Problematik, die auch auf nationaler Ebene festzustellen ist. Obwohl die Volksabstimmung «Wil will Wohnen» von der Stimmbevölkerung abgelehnt wurde, ist die Förderung von preisgünstigem Wohnraum und die Schaffung attraktiver Standortbedingungen für Wohnbaugenossenschaften in Wil auf Richtplanebene verankert. Im Rahmen der Grundeigentümerstrategie wird zudem ein gesamtstädtisches Leitbild erarbeitet, das die Zumutbarkeit präzise definiert und wie das Ziel im preisgünstigen Wohnungsbau erreicht werden soll. Da sich diese Arbeiten noch in der Erarbeitung und Konkretisierungsphase befinden, können derzeit keine weitergehenden Auskünfte erteilt werden. Der Stadtrat wird zu gegebener Zeit informieren. Der Beitrag des Kindlimann-Areals zur Schaffung von preisgünstigem Wohnraum und zur Realisierung eines vielfältigen Wohnungsmix wird im Rahmen der gesamtstädtischen Anstrengungen als ausreichend bewertet. Dem Antrag wird nicht stattgegeben.
207621	**Antrag** (2.1.8) Es ist ein öffentliches Velowegnetz durch das Areal zu planen. **Begründung** Wir begrüssen, dass ein öffentliches Fusswegnetz durch das Areal geplant ist, welches im Teilstrassenplan (vgl. Kap. 2.3) gesichert wird. Und erwarten das gleiche für ein Velowegnetz.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Die Stadt Wil nimmt den Antrag zur Kenntnis, lehnt ihn jedoch ab. Siehe Masterantwort "Velonetz".
207623	**Antrag** (2.1.9) Die ÖV-Erschliessung muss verbessert werden. Um die Planungsziele zu erreichen ist ein Takt von mindesten 15 Minuten zwingend erforderlich.	**Anpassung Unterlagen** Keine, aber für Dokumentation aufnehmen. **Antwort**

ID	Rückmeldung	Reaktion
	Begründung Den künftigen Bewohnerinnen/Bewohnern ist mit Baubeginn ein ausreichendes Bus-/ÖV-Angebot bereitzustellen. Bei fehlender Wirtschaftlichkeit sind Betriebsbeiträge durch die Investoren zwingend. Dabei ist zu berücksichtigen, dass für Reiseziele ins Zentrum oder zum Spital Umsteigesituationen am Bahnhof entstehen.	Siehe Masterantwort "Buslinie Takt 15".
207619	**Antrag** Die optimale Dichte des Areals Kindlimann mit vorwiegender Wohnnutzung ist zu ermitteln. **Begründung** Gemäss Koordinationsblatt S13 «Siedlungsentwicklung nach innen» des kantonalen Richtplans ist für die Stadt Wil eine Mindestdichte von 90 Bewohnerinnen, Bewohnern und Beschäftigten pro Hektare definiert. Dieser Wert gilt als Mindestdichte. Die Frage ist jedoch - auch um dem Gebot der Innenverdichtung gerecht zu werden - was wäre die maximal mögliche Dichte und was ist die optimale Dichte. Aus unserer Sicht wäre auf dem Areal Kindlimann eine höhere Dichte möglich und sinnvoll. Die dadurch mögliche Schaffung von zusätzlichem Wohnraum wäre begrüssenswert und im öffentlichen Interesse.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Die für das Areal angemessene bauliche Dichte wurde in einem qualitätssichernden Verfahren unter Einbezug der kantonalen Fachkommission für Städtebau ermittelt. Massgebend ist dabei die ortsbaulich verträgliche und damit optimale Dichte, nicht die maximal mögliche. Eine weitergehende Verdichtung stünde im Widerspruch zu den städtebaulichen und freiräumlichen Qualitäten. Abgeleitet aus dieser Dichte lässt sich unter Einbezug der rund 200 Arbeitsplätze und des Wohnungsmixes eine Nutzerdichte von rund 296 Raumnutzenden pro Hektare ableiten.
207284	**Antrag** Einleitung und Betroffenheit Wir sind Eigentümer des Grundstücks [redacted], welches sich in unmittelbarer Nähe zum Areal befindet. Aufgrund dieser räumlichen Nähe sind wir von der vorgesehenen Nutzung des geplanten Quartiertreffs im nordöstlichen Bereich direkt betroffen, insbesondere durch:	**Anpassung Unterlagen** Im Planungsbericht integrieren, dass Nutzung geprüft wird, gemäss stadträtlichen Aussprache. **Antwort** Vielen Dank für Ihre geschätzte Rückmeldung und für die grundsätzliche Unterstützung der Arealentwicklung. Die nördlich des Perimeters stehenden Parzellen werden direkt an der geplanten Gemeinschaftsanlage liegen, zumindest jene an der östlichen Buchenstrasse. Im Wissen, dass Sie direkt betroffen sind, wird an der Lage festgehalten. In der Masterantwort

ID	Rückmeldung	Reaktion
	· zu erwartende Lärmemissionen · erhöhte Verkehrsbelastung · Nutzung des Aussenraums und damit verbundene Störungen · Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität Grundsätzliche Haltung Die Entwicklung des Kindlimann-Areals wird grundsätzlich begrüsst. Es ist nachvollziehbar, dass zur Förderung der Gemeinschaft im Quartier eine Quartiertreff vorgesehen ist, der den Quartierbewohnern die Möglichkeit gibt, Veranstaltungen und Feierlichkeiten im Quarteier zu organisieren. Das Südquartier hat mit dem Bergholz bereits einen gut erschlossenen Bereich für grössere Quartierfeste, der allen Bewohnern des Südquartier zugänglich ist. Dasselbe gilt für das Lindenhofquartier, das mit der Leichtathletik- und der Schulanlage über beste Voraussetzungen für grössere Quartieranlässe verfügt. Der geplante Quartiertreff auf dem Kindlimann Areal ist deutlich kleiner und wenig geeignet, um grössere Anlässe durchzuführen. Es handelt sich somit im Wesentlichen um einen Treffpunkt für Angehörige des Kindlimann Areals, weshalb dieser zentraler im Quarteier angeordnet werden sollte. Der konkret vorgesehene Standort des Quartiertreffs im nordöstlichen Bereich wird daher als planerisch ungeeignet und konfliktträchtig beurteilt. Aufgrund der vorliegenden Planunterlagen wäre es ohne Einbussen an Wohneinheiten durchaus möglich, den mehrstöckigen Block an der Nordostecke an den Standort des geplanten Quarttiertreffs zu verschieben und den Quartiertreff in die Mitte der Gebäude entlang des Bahngeleises zu verlegen (gemäss Skizze im Anhang). Damit blieben die Immissionen im Quartier. Mit der entsprechenden Wohnraumplanung könnte man bei den angrenzenden Gebäuden zum Quartiertreff Rücksicht auf das Ruhebedürfnis der Einwohner nehmen, was bei den Einfamilienhausbesitzern nicht möglich	"Begegnungsort Quartiertreff" werden Ihre Anliegen beantwortet und teilweise berücksichtigt. Des Weiteren ist für die Anlage zumindest ein Teilerhalt der bestehenden industriellen Gebäude möglich, um die Geschichte und Identität des Areals gerecht zu werden. Zu prüfen sind Nutzungen die das bestehende Angebot des Südquartiers verstärkt und für unterschiedliche Zielgruppen Rechnung tragen (zum Beispiel ein informeller Lerntreff für Kinder und Jugendliche, ein Bastelraum und vieles mehr). Es handelt sich um ein Angebot mit Zielpublikum aus dem Quartier und aus dem Areal. Es sind für diese Anlage keine spezifischen Besucherparkplätze vorgesehen. Die Nutzenden der Anlage sollen zu Fuss oder mit dem Velo anreisen.

ID	Rückmeldung	Reaktion
	ist. Durch das Erstellen eines Nutzungsreglements könnten die Emissionen in Grenzen gehalten werden, und falls das nicht funktioniert wären die Quartierbewohner selbst verantwortlich, das Reglement durchzusetzen. Sollten die Emissionen den Quartierbewohnern des Kindlimannareals nicht zugemutet werden, gilt dies im Besonderen auch für die Bewohner der nördlich gelegenen Einfamilienhäuser. Der Quarteiertreff wäre dann ganz zu streichen, was dem Investor Einsparungen bei den Kosten für den Bau, den Betrieb und den Unterhalt des Treffs ergäben. Anträge im Rahmen der Mitwirkung Hauptantrag Der Quartiertreff ist nicht im nordöstlichen Bereich vorzusehen, sondern innerhalb des Areals an einen Standort zu verlegen, der: · geringere Immissionskonflikte verursacht · die Immissionen überwiegend im verursachenden Quartier belässt · Littering in angrenzenden Quartieren möglichst gering hält Eventualanträge (falls Standort beibehalten wird) Falls am vorgesehenen Standort festgehalten wird, sind folgende Punkte zwingend planerisch festzulegen: A) Nutzung und Betrieb · Erstellen eines rechtlich verbindlichen Nutzungsreglements, das es beeinträchtigen Anwohnern erlaubt, gestützt auf das Reglement Massnahmen durch den Investor oder die Stadt zu verlangen. · Ausschluss von publikumsintensiven Veranstaltungen mit erhöhter Lärmemission (insbesondere Konzerte, Open-Air-Anlässe)	

ID	Rückmeldung	Reaktion
	· klare Beschränkung der Betriebszeiten (max. 22:00 Uhr / Innennutzung max. 23:00 Uhr) · verbindliches und überprüfbares Betriebskonzept B) Lärmschutz · bauliche Abschirmung gegenüber angrenzenden Wohnnutzungen · geeignete Gebäudeausrichtung zur Minimierung von Emissionen · Erstellung eines fundierten Lärmnachweises C) Verkehr · Nachweis einer quartierverträglichen Erschliessung · Vermeidung von zusätzlichem Verkehrs- und Parkierungsdruck im angrenzenden Wohngebiet D) Ordnung und Immissionen · verbindliches Abfall- und Nutzungskonzept · Massnahmen gegen Littering und nächtliche Störungen im Aussenraum	
	Schlussbemerkung Wir ersuchen die Stadt Wil, unser Anliegen im weiteren Planungsprozess angemessen zu berücksichtigen und die Planung entsprechend anzupassen.	

ID	Rückmeldung	Reaktion
	Wir bitten um Bestätigung des Eingangs dieser Stellungnahme sowie um Information über die weiteren Verfahrensschritte. Wir ersuchen zudem um: · Information über die weitere Planung zum Quartierstreffpunkt · Einsicht in weiterführende Unterlagen (insbesondere Betriebskonzept, sofern erarbeitet) Wir behalten uns ausdrücklich vor, im weiteren Verfahren formell Einsprache zu erheben und unsere Rechte auf dem Rechtsweg vollumfänglich wahrzunehmen. **Begründung** Immissionsschutz und Lärmproblematik Die vorgesehene Nutzung des Quartiertreffs mit Veranstaltungscharakter bringt erfahrungsgemäss erhöhte Lärmemissionen mit sich, insbesondere in den Abend- und Nachtstunden. Nachbargrundstücke sind vor übermässigen Immissionen zu schützen (Art. 684 ZGB). Solche Immissionen sind in unmittelbarer Wohnnähe besonders kritisch und führen zu erheblichen Einschränkungen der Wohnqualität. Nutzungskonflikt und planerische Unverträglichkeit Die unmittelbare Nachbarschaft von: · ruhigem Wohnen · publikumsintensiver Nutzung	

ID	Rückmeldung	Reaktion
	führt zu einem strukturellen Nutzungskonflikt. Eine sachgerechte Planung hat solche Konflikte möglichst zu vermeiden. Sondernutzungspläne dienen gerade dazu, Nutzung, Lage und Ausgestaltung verbindlich und konfliktarm festzulegen. Dies erscheint vorliegend ungenügend berücksichtigt. Unzureichende Konkretisierung im Plan Die derzeitige Planung des Quartiertreffpunktes lässt wesentliche Aspekte offen, insbesondere: · konkrete Nutzungsintensität · Betriebszeiten · Umgang mit Veranstaltungen · Lärmschutzmassnahmen Konfliktträchtige Nutzungen müssen jedoch bereits auf Planungsebene ausreichend konkretisiert werden und dürfen nicht vollständig in spätere Verfahren verschoben werden. Vorsorgeprinzip Nach dem Vorsorgeprinzip sind mögliche schädliche Einwirkungen frühzeitig zu begrenzen. Ein Quartiertreff mit potenziell störenden Nutzungen direkt an der Grenze zu Wohnnutzungen widerspricht diesem Grundsatz, wenn keine klaren Einschränkungen vorgesehen sind.	

ID	Rückmeldung	Reaktion
	Verkehrs- und Sekundärwirkungen Zusätzliche Belastungen entstehen durch: · Besucherströme · erhöhtes Verkehrsaufkommen · nächtliche Bewegungen im Umfeld · Littering Diese Aspekte sind in der Planung angemessen zu berücksichtigen und aktuell unzureichend geregelt.	
	Alternativen innerhalb des Areals Innerhalb des Areals bestehen offensichtlich besser geeignete Standorte für publikumsintensive Nutzungen, insbesondere mit: · grösserem Abstand zu Wohnnutzungen · besserer innerer Einbettung · Berücksichtigung in der Wohnraumplanung Die aktuelle Lösung erscheint deshalb nicht verhältnismässig.	

ID	Rückmeldung	Reaktion

ID	Rückmeldung	Reaktion
Planungsbericht - 2.2 Richtprojekt		
207633	**Antrag** (2.2.5) Der Bedarf an Parkfeldern ist zu überarbeiten. Die Reduktion für die Wohnnutzung sollte bei 0.5 liegen. **Begründung** Die spezifischen Lage des Areals Kindlimann (das Südquartier ist allseitig eingegrenzt von Bahnlinie und Autobahn mit wenigen Zugangsmöglichkeiten) erfordert eine gezielte Förderung der umwelttauglichen Verkehrsmittel. Wegen der geografischen Nähe zu Bahnhof und Zentrum und zu den bestehenden und künftigen Arbeitsplätzen im Zentrum von Wil und auf dem eigenen Areal wäre auch eine autoarme Wohnüberbauung machbar. Wir sehen für das Kindlimann Areal deshalb einen Reduktionsfaktor für die Wohnnutzung von 0.5.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Die Stadt Wil nimmt die Eingabe zur Kenntnis. Der Antrag wird nicht berücksichtigt. Siehe u.a. Masterantworten "Anzahl Parkplätze" und "Buslinie Takt 15'". Das Areal liegt in rund 700 m Gehdistanz zum Bahnhof und weist überwiegend die ÖV-Güteklasse B auf. Es verfügt zudem über direkte Busverbindungen sowie gute Fuss- und Veloverbindungen. Diese Standortqualitäten rechtfertigen eine reduzierte Parkplatzzahl. Eine weitergehende Reduktion auf den Faktor 0.5 würde den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen der künftigen Bewohnenden sowie der Lage des Areals im Südquartier nicht ausreichend Rechnung tragen.
207574	**Antrag** Parzelle 2607W auf Wohnzone Umzonen mit der bevorsthenden Ortsplaungsrevision. **Begründung**	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Die Stadt nimmt die erneute Eingabe im Rahmen der Mitwirkung zur Kenntnis und dankt für die Beteiligung. Wie im Mitwirkungsbericht zur

ID	Rückmeldung	Reaktion
	Im Mitwirkungsprozess von der Ortsplaungsrevision wurde darauf hingewiesen, dass die Parzelle 2607W im Südquartier neu als Wohnzone umgezont werden müsste, da die Lage Zentral, nahe am Bahnhof, Schule und mitte im Quartier, sowie umgeben von 30er Zone besten geingent wäre für hochwertingen Wohnraum in der Stadt Wil. In der Stellungsnahme (158667) des damaligen Mitwitkungsprozesses, wurde Zitat begründet “Ausreichen räumliche Kapazität für die Entwickling des Gewerbes einzuplanen, ist wichtiger Bestandteil der strategischen Ausrichtung“. Der Sondernutzungsplan vom KIndlimann Areal macht genau das gegenteil, bestehnede Industirezone wird zu Wohnzone umgezohnt, in unmittelbarer Nachbarschft zur Parzelle 2607W.	Richtplanmitwirkung bereits ausgeführt, hat die Stadt auf Grundlage der fachlichen Beurteilung und der stadtentwicklungsstrategischen Überlegungen entschieden, die Nutzungsplanung der betroffenen Parzelle nicht anzupassen. Das Anliegen wurde nochmals überprüft. Das Ergebnis der Prüfung ist identisch mit dem früheren Entscheid. Die Beurteilung bleibt unverändert. Dem Antrag wird nicht stattgegeben.
203093	**Antrag** Bei den Attika-Eigentumswohnungen wäre eine grosse Terrasse (ein gedeckter Bereich, und ein grösserer Bereich nicht gedeckt) wünschenswert. **Begründung** Ich selber interessiere mich für eine Attika-Eigentumswohnung auf dem Kindlimann Areal und würde es bevorzugen, wenn bei den Eigentumswohnungen eher grosse Terrassen vorhanden wären. Wie es bei Eigentumswohnungen üblicherweise auch stets der Fall ist.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Es ist erfreulich, dass das geplante Angebot auf Interesse stösst. Mit dem Vorprojekt wird das Projekt anhand der dannzumaligen Nachfrage weiterentwickelt und konkretisiert. Die Sondernutzungsplanung Kindlimann-Areal sieht für das Verdichtungsgebiet Balkone mit Loggien vor.
207412	**Antrag** Gewerbe **Begründung** In der neuen Überbauung wird viel Gewerbefläche realisiert. Dies finde ich grundsätzlich gut. Wurde sich auch Gedanken gemacht ob so viel Gewerbefläche benötigt wird? Welche Art von Gewerbe wird einziehen? Meine Befürchtung ist, dass wir nachher eine grosse Ansammlung von Fastfoot Imbiss (Döner etc.) und Barbershops haben.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Die Vorgabe einer Gewerbefläche von 10'000 m² ergibt sich aus der kantonalen Richtplanung und ist entsprechend einzuhalten. Vorgesehen sind mehrheitlich Nutzungen durch stilles Gewerbe. Sofern zum Zeitpunkt der Fertigstellung bzw. Vermietung eine entsprechende Nachfrage besteht, wäre ergänzend auch die Ansiedlung eines Cafés erwünscht. Ziel dieser planerischen Massnahmen ist es, einerseits Arbeitsplätze und Produktionsmöglichkeiten zu schaffen und andererseits durch eine gezielte

ID	Rückmeldung	Reaktion
		Nutzungsmischung eine lebendige und aktive Quartierstruktur im neuen Areal zu gewährleisten und eine monofunktionale, wenig frequentierte Bebauung zu vermeiden.
207410	**Antrag** Parkplatzsituation **Begründung** Im Richtprojekt wird mit 0.8 Parkplätzen pro Wohneinheit gerechnet. Damit werden aber aus meiner Sicht vor allem Pendler (Arbeitnehmer Zürich und co.) angezogen. Ziel der Stadt ist es jedoch Leute anzulocken welche auch in Wil arbeiten. Diese Zielgruppe benötigt jedoch min. 1 Auto pro Haushalt. Als Familie heutzutage sogar 2. Zudem wird die bereits ohnehin schon angespannte Lage im Südquartier betreffend Parkplätzen weiter verschärft. Wie wird verhindert, dass die Leute welche keinen Parkplatz mieten können ihr Auto einfach im Quartier parkieren? Wird es so wie die Situation in St. Gallen? Wo ein Parkplatz in der blauen Zone zu finden beinahe unmöglich ist? Bedenken Sie auch die Situation im Zusammenhang mit dem Stadion Bergholz (Badi, Fussball etc).	**Anpassung Unterlagen** Art. 7 der Vorschriften wird entsprechend angepasst. **Antwort** Siehe Masterantwort "Anzahl Parkplätze". Die vorgesehene Reduktion des Parkfelderbedarfs mit dem Faktor 0.8 wird als standortgerecht erachtet und beibehalten. Sie trägt der guten Erschliessung des Areals mit dem öffentlichen Verkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr Rechnung. Die Parkierung ist innerhalb des Areals vorzusehen. Die Auswirkungen auf die Parkplatzsituation im umliegenden Quartier werden dabei berücksichtigt. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
207411	**Antrag** Quartiertreff **Begründung** Im Richtprojekt ist ein Quartiertreff im Norden (angrenzend an die Tödistrasse) geplant. Wie wird sichergestellt, dass sich dies nicht zu einer Lärmbelästigung wird? Kann dieser Treffpunkt nicht ins Zentrum der neuen Überbauung verlegt werden? Ich als Anwohnerin der Linden-, bzw. Tödistrasse habe kein Interesse an solch einem Quartiertreff. Meine Befürchtung ist ein Hotspot für Rumhängende junge Menschen (siehe auch Ottos Parkplatz an der Toggenburgerstrasse oder im Larag-Areal).	**Anpassung Unterlagen** Anpassung in Unterlagen (Planungsbericht etc.) sowie Überarbeitung Teilprojekt. **Antwort** Siehe Masterantwort "Begegnungsort Quartiertreff". Die Positionierung des Treffs erfolgt aufgrund übergeordneter Überlegungen. Sie dient nicht nur den Bewohnenden des Kindlimann-Areals, sondern steht dem gesamten Quartier zur Verfügung. Daher ist sie direkt an der Querachse Buchenstrasse angeordnet. Die dort bestehende Halle ist in ihrer Dimension zur Umnutzung geeignet. Der Treffpunkt liegt auch am Rand, da er später von der Stadt Wil übernommen werden soll. Ein genaues Konzept, wie und von wem dieser Treffpunkt betrieben wird und welche Nutzungen und Einrichtungen hier

ID	Rückmeldung	Reaktion
		angeboten werden, existiert zu diesem Zeitpunkt noch nicht und wird im weiteren Verfahren von der Stadt Wil ausgearbeitet. Es sollte dabei bedacht werden, dass ein aktiver Ort mit Betreibern eine bessere soziale Kontrolle ermöglicht als ein Freiraum ohne einen solchen. Damit soll das Entstehen eines “Hot Spots” vermieden werden. Für Jugendliche werden ausserdem Flächen im Süden des Areals vorgesehen.

ID	Rückmeldung	Reaktion
Planungsbericht - 2.3 Teilstrassenplan		
207634	**Antrag** Der Teilstrassenplan ist mit einem Velowegnetz zu ergänzen. **Begründung** Nachhaltige Mobilität ist nur mit attraktiven Veloinfrastrukturen im Sinne des Veloweggesetzes möglich. Dazu ist im Agglomerationskern mit einer Netzdichte von 200-300m zu planen. Im Teilstrassenplan fehlen essentielle Velonetzverbindungen.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Die Stadt Wil nimmt die Eingabe zur Kenntnis, berücksichtigt den Antrag jedoch nicht. Siehe Masterantwort "Velonetz". Das Veloweggesetz verlangt ein zusammenhängendes, bedarfsgerechtes Velowegnetz mit angemessener Dichte. Eine rechtlich verbindliche Netzdichte von 200 bis 300 Metern besteht jedoch nicht. Solche Angaben können lediglich als fachliche Richtwerte dienen, da das Bundesgesetz (SR 705) keine festen Werte festlegt und die angemessene Dichte nur allgemein umschreibt. Die öffentliche Durchwegung des Areals ist primär auf den Fussverkehr ausgerichtet und wird im Teilstrassenplan gesichert. Für den Veloverkehr sind Anschlüsse an die Glärnischstrasse und die Buchenstrasse vorgesehen. Zudem wird der Raum für den langfristig geplanten Fuss- und Veloweg entlang der Autobahn sowie für die Verbesserung der Verbindung zur SBB-Unterführung gesichert. Ein zusätzliches öffentliches Velowegnetz innerhalb des Areals würde über das angestrebte Erschliessungsziel hinausgehen.

ID	Rückmeldung	Reaktion
Planungsbericht - 2.4 Planungsvereinbarung		

ID	Rückmeldung	Reaktion
205300	**Antrag** Die vollständige Planungsvereinbarung zwischen der Stadt Wil und der Grundeigentümerschaft ist öffentlich zugänglich zu machen und den Mitwirkungsunterlagen beizulegen. **Begründung** Der Planungsbericht verweist mehrfach auf die Planungsvereinbarung. Diese regelt unter anderem Wohnungsanteile, Arbeitsplätze, Schulraumplanung, Mehrwertausgleich und weitere Verpflichtungen zwischen Stadt und Grundeigentümerschaft. Für eine sachgerechte Mitwirkung müssen sämtliche wesentlichen Grundlagen bekannt sein. Ohne Kenntnis der Planungsvereinbarung kann die Bevölkerung die tatsächlichen Auswirkungen des Vorhabens nicht vollständig beurteilen.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Bei dem erwähnten Dokument handelt es sich um einen privatrechtlichen Vertrag. Eine Einsichtnahme ist nach formeller Gesuchstellung an den Stadtrat (beispielsweise an den Vorsteher des zuständigen Departements BUV) möglich. Die für das Projekt massgeblichen sowie öffentlichkeitsrelevanten Inhalte sind vollständig und transparent im Planungsbericht sowie in den der öffentlichen Mitwirkung zugrunde gelegten Unterlagen enthalten. Die Beibringung des angeforderten Dokuments erweist sich daher aus fachlicher Sicht als nicht zwingend notwendig. Dem Antrag wird nicht stattgegeben.

ID	Rückmeldung	Reaktion
Planungsbericht - 2.5 Beurteilung und Abwägung		
205305	**Antrag** Die Auswirkungen der vorgesehenen Entwicklung auf die Schulraumplanung sind konkret auszuweisen. **Begründung** Gemäss den Unterlagen sind rund 400 Wohnungen mit ungefähr 1'000 zusätzlichen Einwohnern vorgesehen. Es wird lediglich erwähnt, dass die Schulraumplanung berücksichtigt werde. Nicht ersichtlich ist jedoch, mit wie vielen zusätzlichen Kindergarten- und Schulkindern gerechnet wird, ob bestehende Kapazitäten ausreichen oder welche Investitionen allenfalls notwendig werden. Diese Auswirkungen sind transparent darzustellen.	**Anpassung Unterlagen** Keine, aber für Dokumentation aufnehmen. **Antwort** Siehe Masterantwort "Schulraumplanung".
205302	**Antrag**	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort**

ID	Rückmeldung	Reaktion
	Die Beurteilung und Abwägung ist um eine nachvollziehbare Darstellung der finanziellen Auswirkungen und Folgekosten für die Stadt Wil zu ergänzen. **Begründung** Die Unterlagen behandeln ausführlich städtebauliche, freiräumliche und ökologische Aspekte. Hingegen fehlen Aussagen zu den finanziellen Auswirkungen auf die Stadt Wil. Insbesondere fehlen Angaben zu Infrastrukturkosten, zusätzlichen Aufwendungen für Schulen und Kindergärten, Unterhaltskosten öffentlicher Anlagen sowie weiteren Folgekosten. Eine ausgewogene Interessenabwägung setzt voraus, dass neben den planerischen Vorteilen auch die finanziellen Auswirkungen transparent dargestellt werden.	Es ist nicht eindeutig, auf welche Grundlagen und Annahmen sich die verlangte Ergänzung stützt und wie sie konkret umgesetzt werden soll. Zudem erscheint uns der Antrag in der vorliegenden Form nicht plausibel. Insbesondere im Hinblick auf den Zweck und den Rahmen des laufenden Verfahrens. Eine seriöse Darstellung der finanziellen Auswirkungen und Folgekosten sowie auch Folgeeinnahmen wäre auf dieser Basis nicht möglich, ohne dass wir Annahmen treffen müssten, die sich nicht belegen lassen. Dem Antrag wird somit nicht stattgegeben.

ID	Rückmeldung	Reaktion
Planungsbericht - 3.1 Erläuterungen zum Teilzonenplan		
205308	**Antrag** Vor einer planerischen Festlegung der zukünftigen Nutzung der Allmend ist ein konkretes Konzept für den Ersatz der heutigen Nutzungen vorzulegen. **Begründung** Die Allmend dient heute als Veranstaltungsfläche, Überlaufparkplatz sowie als Standort für verschiedene Anlässe. Die Unterlagen erwähnen mögliche Ersatzstandorte, zeigen jedoch nicht auf, welche Lösung tatsächlich umgesetzt werden soll und welche Kosten daraus entstehen. Diese Fragen sind vor einer endgültigen planerischen Festlegung zu klären.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Die Stadt Wil nimmt den Antrag zur Kenntnis und dankt für den Hinweis. Die heutige Funktion der Allmend als Veranstaltungsfläche und als Überlaufparkplatz, insbesondere bei Grossanlässen im Sportpark Bergholz, ist der Stadt bekannt. Der Stadtrat hat im Dezember 2024 den Grundsatzentscheid gefasst, für die bestehenden Nutzungen der Allmend geeignete Ersatzstandorte zu prüfen. Die Allmend verbleibt in ihrer heutigen Nutzung, solange kein geeigneter und verfügbarer Ersatzstandort bestimmt ist. Die konkrete Ausgestaltung der Ersatzlösung, einschliesslich der Standortfrage, der betrieblichen Anforderungen und der Kostenfolgen, wird im Rahmen der weiteren Planungs- und Projektierungsarbeiten geklärt. Das Gesamtverkehrskonzept (GVK) hält fest, dass die Anzahl öffentlicher Parkfelder nicht erhöht und, wo möglich, in den Untergrund verlegt werden soll, damit die Verkehrsbelastung im Zentrum nicht übermässig zunimmt. Der Grundsatz einer mindestens gleichwertigen Ersatzlösung hinsichtlich Kapazität und Erreichbarkeit ist mit dieser Stossrichtung vereinbar. Die im

ID	Rückmeldung	Reaktion
		GVK formulierten Ziele werden im Rahmen der Aktualisierung des kommunalen Richtplans Verkehr weiter konkretisiert und in ein behördenverbindliches Planungsinstrument überführt. Die Eingabe wird als Hinweis in die weiteren Planungsarbeiten aufgenommen.

ID	Rückmeldung	Reaktion
Erschliessungskonzept		
205312	**Antrag** Auf Aussagen zu zukünftigen Geschwindigkeitsreduktionen und verkehrsberuhigenden Massnahmen ist zu verzichten, solange deren Auswirkungen auf Leistungsfähigkeit, Erreichbarkeit und Verkehrsfluss nicht nachgewiesen sind. **Begründung** Die Unterlagen erwähnen im Zusammenhang mit der Arealentwicklung eine spätere Einführung von Tempo 30. Gleichzeitig sollen mehrere hundert Wohnungen und zusätzliche Arbeitsplätze entstehen. Bevor weitere verkehrliche Einschränkungen in Aussicht gestellt werden, sind deren Auswirkungen auf Verkehr, Gewerbe, ÖV und Erreichbarkeit nachvollziehbar darzustellen.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Die Stadt Wil nimmt den Hinweis zur Kenntnis. Allfällige Geschwindigkeitsreduktionen oder verkehrsberuhigende Massnahmen sind nicht Gegenstand des Sondernutzungsplans. Sie werden erst im Rahmen einer nachgelagerten Verkehrsplanung konkret geprüft. Dabei werden die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der betroffenen Knoten und Strassen, den Verkehrsfluss, die Erreichbarkeit, den öffentlichen Verkehr sowie das Gewerbe untersucht. Erst auf dieser Grundlage wird über konkrete Massnahmen entschieden.
205310	**Antrag** Die Annahmen zur zukünftigen Verkehrsentwicklung sind nachvollziehbar offenzulegen und mit einem unabhängigen Verkehrsbericht zu dokumentieren. **Begründung** Die Unterlagen kommen zum Schluss, dass das bestehende Strassennetz die Entwicklung von Kindlimann-Areal und Allmend bewältigen könne. Gleichzeitig werden rund 400 Wohnungen, zusätzliche Arbeitsplätze und langfristig weitere Entwicklungen im Umfeld vorgesehen. Die zugrunde liegenden	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Die Stadt Wil nimmt den Hinweis zur Kenntnis. Die verkehrliche Beurteilung und die Annahmen zur künftigen Entwicklung wurden im Erschliessungskonzept Kindlimann- Allmend-Areal als Grundlage für die Planung berücksichtigt. Dieses zeigt die vorgesehene Erschliessungsstruktur sowie die Anbindung des Kindlimann- und des Allmend-Areals an das bestehende Strassennetz auf. Die Erstellung eines weitergehenden unabhängigen Verkehrsberichts ist auf Stufe des Sondernutzungsplans weder

ID	Rückmeldung	Reaktion
	Verkehrsannahmen und Berechnungen sollten für die Bevölkerung nachvollziehbar dargestellt werden.	verhältnismässig noch stufengerecht. Detaillierte Verkehrsberechnungen sowie die konkrete Prüfung einzelner Knoten, Zufahrten und allfälliger Massnahmen erfolgen im Rahmen der nachgelagerten Projektierung und der jeweiligen Bauvorhaben.

Sondernutzungsplan

ID	Rückmeldung	Reaktion
Karte / Pläne		

207680	**Bemerkung**
	Antrag:
	
	Auf die Besucherparkplätze entlang der Buchenstrasse verzichten und diese innerhalb der Tiefgarage unterbringen.
	
	Begründung:
	
	- Die Buchenstrasse ist Teil der wichtigen Veloverbindung zwischen Lindenhof (Sportanlage, Schulen) und Bergholz (Sportanlage).
	- Die Buchenstrasse schliesst an 1 von aktuell 2 Velo-Gleisquerungen innerhalb der Stadt an.
	- Die Buchenstrasse ist Teil der nationalen Veloroute Nr. 5.
	- Die Längsparkfelder weisen aus folgenden Gründen ein erhebliches Konfliktpotential mit dem Veloverkehr auf der Buchenstrasse auf:
	  ◦ Dooring (Unfallgefahr durch unvorsichtig geöffnete Fahrzeugtüren).
	  ◦ Wendemanöver, um zurück auf die Glärnischstrasse zu gelangen.
		Anpassung Unterlagen
		Keine.
		Antwort
		Die Stadt Wil nimmt den Antrag zur Kenntnis, lehnt einen vollständigen Verzicht auf die Besucherparkplätze entlang der Buchenstrasse jedoch ab. An der Ecke Buchen-/Glärnischstrasse sind Besucherparkplätze vorgesehen. Sie dienen der kurzzeitigen Besucherparkierung und einer angemessenen Erreichbarkeit des Areals. Die Buchenstrasse hat zugleich eine wichtige Funktion als Veloverbindung zwischen dem Lindenhof- dem Südquartier. Die erhobene Belastung von rund 430 Velofahrten pro Tag in beiden Fahrtrichtungen unterstreicht die Bedeutung dieser Verbindung. Bei der weiteren Projektierung soll der Verkehrssicherheit des Veloverkehrs deshalb besonderes Gewicht beigemessen werden. Insbesondere sind die Längsparkfelder, die erforderlichen Sicherheitsabstände und die Gestaltung des Strassenraums so auszuführen, dass Konflikte durch sich öffnende Fahrzeugtüren sowie durch Ein- und Ausparkmanöver möglichst vermieden werden. Die konkrete Anzahl, Lage und Ausgestaltung der Besucherparkplätze wird im Rahmen der Detailprojektierung festgelegt. Dabei sind die massgebenden Normen sowie die Sicherheitsanforderungen für den Fuss- und Veloverkehr zu berücksichtigen.

ID	Rückmeldung	Reaktion
	- Mittels Besucherparkplätzen in der Tiefgarage kann das Konfliktpotential eliminiert werden.	
207643	**Bemerkung** Antrag: Die Buchenstrasse soll zu Lasten des Areals Kindlimann mit einer Breite von durchgehend mindestens 7 Metern bis zur SBB-Bahnlinie verlängert werden. Der Flächengewinn für die Stadt bzw. der Flächenverlust für das Areal Kindlimann ist durch die Genehmigung der Umzonung abgegolten. Zudem soll der Strassenraum gesichert werden für eine Quartierverbindungsstrasse ins Lindenhofquartier östlich der SBB-Bahnlinie.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Die Buchenstrasse dient primär der lokalen Erschliessung und ist eine wichtige Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr in Richtung Lindenhofquartier. Sie bildet zudem einen Teil der Ost-West-Verbindung zwischen dem Lindenhof- und dem Südquartier. Eine durchgehende Strassenbreite von mindestens 7 m (ohne Trottoir) ist heute bereits von der Glärnischstrasse Richtung Osten bis zur Tödistrasse) 7 m breit. Bis zur SBB-Bahnlinie ist der Buchenweg 3 m (ohne Trottoir) breit. Im Teilstrassenplanentwurf (siehe Beilagen der Mitwirkung) ist entlang des Buchenwegs ein Gemeindeweg der ersten Klasse vorgesehen. Somit ist der Buchenweg für eine Fuss- und Veloverkehrsfunktion nicht erforderlich. Die Stadt Wil nimmt den Antrag zur Kenntnis, lehnt ihn jedoch ab. Eine zusätzliche motorisierte Quartierverbindungsstrasse ist nicht vorgesehen und auch nicht Gegenstand des Sondernutzungsplans. Gemäss Sondernutzungsplan wird die erforderliche Fläche für eine künftige Verbesserung der Veloquerung sowie der Verbindung in das östlich der SBB gelegene Lindenhofquartier gesichert. Dies steht im Einklang mit dem Gesamtverkehrskonzept. Dieses sieht die Aufwertung der bestehenden Gleisunterführung Buchenstrasse/Lindengutstrasse vor, um das Lindenhof- und das Südquartier besser zu vernetzen. Siehe ebenfalls die Masterantwort "Unterführung Buchenweg".
207644	**Bemerkung** Hinweis: Zwischen der Sportanlage Bergholz und der Schulanlage ist bis 2042 (Frist Veloweggesetz) eine normgerechte Velo-Hauptverbindung zu erstellen. Die dafür notwendigen Strassenquerschnitt sind bei den weiteren	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Die Stadt Wil nimmt den Hinweis zur Kenntnis. Die Buchenstrasse und der Buchenweg bilden eine Veloverbindung und sichern die Ost-West-Verbindung

ID	Rückmeldung	Reaktion
	Planungsarbeiten zu berücksichtigen. Für die Unterquerung der SBB-Linie sind die erforderlichen Flächen und Räume zu sichern.	zwischen dem Lindenhofquartier und dem Südquartier. Die Veloroute in das östlich der SBB gelegene Lindenhofquartier ist über die bestehende SBB-Unterführung via Buchenstrasse erreichbar. Der Sondernutzungsplan berücksichtigt die Verbindung bereits im Zielbild Velo des GVK: Dieses sieht entlang der Glärnischstrasse eine Hauptveloachse sowie auf der Buchenstrasse und dem Buchenweg eine Nebenverbindung zwischen dem Lindenhofquartier und dem Südquartier vor; die Verbindung ist jedoch nicht priorisiert. Auf dem Kindlimann-Areal wird zudem Raum für eine künftige Verbreiterung des Zufahrtswegs zur bestehenden SBB-Unterführung gesichert. Die konkrete Ausgestaltung der Veloverbindung und die erforderlichen Querschnitte sind in den nachfolgenden Planungs- und Projektierungsarbeiten festzulegen. Dabei sind die massgebenden Normen zu berücksichtigen. Siehe ebenfalls die Masterantwort "Unterführung Buchenweg".
206525	**Bemerkung** Es ist ein natürliches Gewässer in Form eines Weihers oder einem Bach zu ergänzen. Ursprünglich floss der Huebbach und der Krebsbach durch das Südquartier bzw. verlandete dort. Heute gibt es im ganzen Quartier keine natürlichen Gewässer mehr. Mit der Überbauung könnte wieder ein natürliches Gewässer geschaffen werden. eine Möglichkeit wäre, mit der Regenwasserretention ein Biotop zu speisen. Diese könnte auch nur zeitweise Wasser enthalten oder dann durch einen Abzweiger des Krebsbach permanent mit einer minimalen Wassermenge versorgt werden. Eine andere Möglichkeit wäre, dass man generell einen Teil des Krebsbachs, der ja parallel oberflächig und eingedolt geführt wird, nutzt um ein Bächlein durch das Areal zu realisieren. Der Zugang zu Wasser ist von grosser Bedeutung. So hat auch der Schweizerische Städteverband am 25.06.2026 ein Positionspapier «Klimaangepasste Stadt: Was es jetzt braucht» veröffentlicht. In diesem fordert er unter anderem, dass	**Anpassung Unterlagen** Keine, aber für Dokumentation aufnehmen. **Antwort** Der Antrag wird zur Kenntnis genommen. Siehe Masterantwort " Wasserbiotop und ähnliches". Die Stadt Wil bedankt sich für den Hinweis zum Positionspapier und wird dieses im Laufe der Projektierung berücksichtigen.

ID	Rückmeldung	Reaktion
	ein freier Zugang zu Gewässern (Flüsse und Seen) und Grünräumen (Parks, Wälder, …) sichergestellt wird.	
206541	**Bemerkung** Nördlich der Gemeinschaftsanlage ist Platz für Lebhage, Bäume und Sträucher einzuplanen. Diese werden benötigt, um das bestehenden Wohnquartier mit den Einfamilienhäusern von der neuen Gemeinschaftsanlagen zu trennen und die Emissionen zu reduzieren.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Die Stadt Wil nimmt den Hinweis zur Kenntnis. Eine Bepflanzung mit Bäumen und Sträuchern nördlich der Anlage, hin zur Buchenstrasse und entlang der Wegeverbindung, ist vorgesehen.
206517	**Bemerkung** Quartziertreff: Der Standort des Quartiertreffs ist nochmals gründlich zu überdenken. Ein Standort innerhalb des Areals oder an der Südseite würde bevorzugt. Siehe auch Besondere Vorschriften → Bebauung → Quartziertreff	**Anpassung Unterlagen** Anpassung in Unterlagen (Planungsbericht etc.) sowie Überarbeitung Teilprojekt. **Antwort** Siehe Masterantwort "Begegnungsort Quartiertreff".
207373	**Bemerkung** Das südliche Ende, das momentan eine Sackgasse ist, soll für eine naturnahe “Erholungsinsel” mit grossen Bäumen und Biotopen genutzt werden. Eine Anbindung der Wege nach Süden erachte ich als äusserst schwierig, da in diesem Bereich die Autobahn und die Eisenbahnbrücke folgt. Auf der westlichen Seite der Eisenbahn eine weitere Autobahnquerung für Fussgänger*innen und Velofahrer*innen zu realisieren scheint mir unrealistisch. Evtl. gäbe es die Möglichkeit, für Fussgänger*innen und Velofahrer*innen die Eisenbahn mit einer “Unterführung entlang der Autobahn zu unterqueren.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Die Stadt Wil nimmt den Hinweis zur Kenntnis. Der südliche Bereich ist für die Gestaltung und Einbindung von Jugendlichen vorgesehen. In einem partizipativen Prozess soll ein naturnaher Freiraum entstehen, der gleichzeitig Möglichkeiten für Aneignung und flexible Nutzbarkeit bietet. Die Ausbildung eines eigenständigen Biotops wird daher insbesondere am vorgeschlagenen Standort nicht weiterverfolgt. Dem Antrag wird nicht stattgegeben.

ID	Rückmeldung	Reaktion
207371	**Bemerkung** Ich finde es sehr positiv, dass ein Gemeinschaftsbereich geschaffen wird und dafür der Bestand erhalten bleibt. Für die Nutzung habe ich viele Ideen. Neben einer gemütlichen Ecke für die Quartierbewohner könnte ein echter Mehrwert für das Südquartier und das Lindenhofquartier entstehen. Es fehlen uns: - Arbeits- und Bastelräume - Mehrzweckräume für Sitzungen, Vereinstreffen, Spiel- und Krabbelgruppen - Freizeiträume etc. - Lagerräume für Vereins- und Quartiermaterial Es wird wohl so sein, dass mit der Eröffnung des Areals die Nutzung der Gemeinschaftsräume noch nicht vollständig geklärt ist. Ich denke aber, dass einige Nutzungen schon sehr früh definiert und vorbereitet werden können. Ich finde es auch wichtig, dass die Nutzung nicht im Vornherein definiert wird, sondern dass sie anhand der Bedürfnisse der Areal- und Quartierbewohnenden entstehen. kann Gerne unterstütze ich im Prozess der Gestaltung, dem Aufbau und im Betrieb des Gemeinschaftsbereichs mit.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Siehe Masterantwort " Begegnungsort Quartiertreff".

Sondernutzungsplan - Vorschriften

ID	Rückmeldung	Reaktion
Allgemeines		
207682	**Antrag** Anpassungen oder Ergänzungen des SNP **Begründung**	**Anpassung Unterlagen** Respektive in "Antwort" zu sehen. **Antwort** Die Projektbeteiligen freuen sich über dieses Statement.

ID	Rückmeldung	Reaktion
	Die [redacted] dankt den Projektverantwortlichen für die ausgearbeiteten Planungsdokumente, die in vielen Punkten unsere Vorstellung einer modernen und nachhaltigen Arealentwicklung erfüllen, und dankt für die Möglichkeit zur Mitwirkung. Unsere Kommentare zum SNP Kindlimannareal sind im beiliegenden Dokument gesammelt.	Art. 6 hält fest: Die Menge an MIV auf der Glärnischstrasse ergibt sich unabhängig von der Anzahl Zufahrten. Der SNP ermöglicht verschiedene Erschliessungsvarianten. Die konkrete Anzahl und Lage wird auf Stufe Bauprojekt festgelegt. Eine Beschränkung auf die funktional notwendige Zahl an Zufahrten zugunsten des Flächengewinns für andere Nutzungen liegt auch im Interesse der Stadt Wil und der Grundeigentümerschaft. Eine abschliessende Festlegung auf genau zwei Zufahrten im SNP erfolgt hingegen nicht, um die für die Ausführung erforderliche Flexibilität (Verteilung, interne Zirkulation, Etappierung) zu wahren. Für Art. 7 verweisen wir auf die Masterantwort "Anzahl Parkplätze"; darüber hinaus würde eine weitergehende Reduktion auf den Faktor 0.4 den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen der künftigen Bewohnenden sowie der Lage des Areals im Südquartier nicht ausreichend Rechnung tragen. Art. 7 der Vorschriften wird entsprechend angepasst. Darüber hinaus würde eine weitergehende Reduktion auf den Faktor 0.4 den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen der künftigen Bewohnenden sowie der Lage des Areals im Südquartier nicht ausreichend Rechnung tragen. Art. 8: Der Bedarf, die Anordnung und die Ausstattung der Abstellplätze für Fahrräder richten sich nach den Empfehlungen des Kantons St. Gallen und der VSS-Norm 40066. Art. 8 wird entsprechend angepasst. Damit werden neu die geforderten Richtwerte sowie die Aufteilung nach Standorten und Velotypen verbindlich verankert (inkl. 20%-Anteil Spezialvelos). Soweit diese höheren Anforderungen vorsehen, bleiben die Vorschriften der Stadt Wil massgebend. Die Abstellplätze für Fahrräder des Richtprojekts wurden bereits anhand dieser kantonalen Merkblätter und der VSS- Norm dimensioniert, angeordnet und gestaltet. Anpassung der Unterlagen: Art. 8 der Vorschriften wird angepasst. Art. 11: Die städtebauliche Zielsetzung basiert auf dem Testplanungsverfahren, das vor zehn Jahren stattgefunden hat. Das Gremium hatte dabei den Entwurf von Hosoya Schäfer als den für den städtebaulichen Kontext des Südquartiers am besten geeigneter Ansatz beurteilt. Diese Grundlage wurde aufgegriffen und im Hinblick auf aktuelle Verdichtungsziele weiterentwickelt. Das Projekt wurde zudem mehrmals der Stadtbildkommission sowie der Fachkommission Städtebau des Kantons St. Gallen vorgestellt. Bezüglich der Bebauungsstrukturen des vorliegenden Projekts wurden keine Beanstandungen geäussert. Dem Antrag zum Art. 11 wird nicht stattgegeben.

ID	Rückmeldung	Reaktion
		Art. 13 nimmt Bezug den Art. 85 PBG und betrifft den Dachraum. Wir gehen davon aus, dass Sie jedoch den Artikel 23 ergänzen möchten. Die erforderlichen Substrataufbauten für eine ökologisch wertvolle Dachbegrünung werden in der Planung berücksichtigt und in Art. 23 neu mit 15 cm vorgegeben. Art. 23 wird ergänzt. Für Art. 16 verweisen wir auf Masterantwort "Begegnungsort Quartiertreff". Die Vorgeschlagene Nutzungen werde in die weiteren Planungsschritten geprüft. Art. 16 Abs. 2 sieht vor, dass in den Baubereichen A entlang der Glärnischstrasse und der Buchenstrasse im Erdgeschoss keine Wohnnutzungen zulässig sind. Diese Bereiche orientieren sich zum öffentlichen Raum und sollen insbesondere Gewerbenutzungen, Gemeinschaftsräumen und weiteren publikumsorientierten Angeboten vorbehalten bleiben. Gleichzeitig sollen auf dem Areal Freiräume entstehen, die in erster Linie den Bewohnerinnen und Bewohnern dienen und deren Bedürfnis nach siedlungsbezogenen Aussenräumen Rechnung tragen. Diese Freiräume sollen durch ihre Lage und Gestaltung eine entsprechende Aufenthaltsqualität und Zuordnung schaffen, ohne dass bauliche Abschrankungen oder harte Abgrenzungen gegenüber dem übrigen Areal erforderlich sind. Bei Wohnnutzungen im Erdgeschoss besteht ein nachvollziehbares Bedürfnis nach einer gewissen Distanz und Privatsphäre gegenüber öffentlich oder gemeinschaftlich genutzten Bereichen. Wird diesem Bedürfnis nicht ausreichend Rechnung getragen, besteht die Gefahr, dass sich die Wohnungen durch dauerhaft geschlossene Storen oder Sichtschutzfolien vom Aussenraum abschotten. Das Freiraumkonzept sowie die Regelungen in den besonderen Vorschriften tragen diesem Spannungsfeld Rechnung und ermöglichen eine angemessene Abstufung zwischen privaten, siedlungsbezogenen und öffentlich orientierten Bereichen. Art. 18: Gemäss Artikel 18 soll die Gestaltung des Aussenraumes vorzüglich sein. Die Überprüfung durch die Stadtbildkommission ist damit gegeben. Flächen zur Sondernutzung dürfen durch Lebhäge abgegrenzt werden. Diese sind als Teil der gemeinschaftlichen Umgebung ausserhalb der Sondernutzungsflächen anzulegen. Innerhalb der Sondernutzungsflächen sind nur punktuell höhere Sträucher zulässig. Darüber hinaus geben die besonderen Vorschriften das Richtprojekt inkl. Freiraum weiter und ist richtungsweisend. Dem Freiraum wird in der Planung eine hohe Bedeutung beigemessen. Der Gleispark ist mehrheitlich unterbauungsfrei und bietet

ID	Rückmeldung	Reaktion
		bereits als zentrales Element damit beste Voraussetzungen für die Pflanzung grösserer Bäume sowie für versickerungsfähige Flächen. Die Abstimmung zwischen Tiefgarage und Freiraumgestaltung betrifft insbesondere die Innenhöfe. Eine solche Vorgabe erfordert eine entsprechend stärkere statische Dimensionierung der unterirdischen Bauteile und führt zugleich zu einem erhöhten Aushub- und Materialaufwand, weshalb die 0.6 m verhältnismässig erscheinen. Punktuell sind höhere Überdeckungen für Baumbepflanzungen bis 1.2 m umzusetzen, auch um geeigneter durchwurzelbarer Raum für Bauwachstum zu schaffen die Hitzeminderung sicherzustellen. Der Antrag wird teilweise stattgegeben. Anpassung der Unterlagen: Art. 18 Abs. 5 der Vorschriften wird um eine minimale Überdeckung von 1.2 m im Bereich von Baumpflanzungen ergänzt. Art. 20: Siehe Masterantwort "Zugang Gleispark". Art. 20 Gleispark, Abs. 1: Der im Plan bezeichnete Gleispark ist für die Allgemeinheit zwischen 10:00 und 22:00 Uhr für eine aktive Nutzung zugänglich zu halten. Den Ansprüchen an ein ruhiges Wohnumfeld widersprechende Nutzung sind unzulässig. Antwort zur "Anmerkung Bebauung": Das Projekt wurde der Stadtbildkommission mehrfach vorgestellt und mit ihr eingehend diskutiert. Die Kommission beurteilt die vorgesehene bauliche Dichte als stimmig und empfiehlt, auf eine weitere Erhöhung zu verzichten. Auch die Stadt Wil sowie die Investorin sind der Meinung, dass die geplante Dichte optimal ist und quartierverträglich bleibt. Das von Hosoya Schaefer Architects mit Studio Vulkan weiterentwickelte Richtprojekt entstammt aus einer Testplanung, weshalb keine weiteren Wettbewerbe notwendig sind. Der Erhalt oder Teilerhalt der Gebäude für die Gemeinschaftsanlage ist geplant und entsprechend in die Regelung der besonderen Vorschriften eingeflossen. Der Gewerbebau im Baufeld C soll den heutigen Standards entsprechen. Soweit verhältnismässig und möglich sollen heute vor Ort vorhandene Bauteile genutzt werden. Anpassung der Unterlagen: Keine. Antwort zur "Anmerkung bezahlbarer Wohnraum": Der Stadtrat anerkennt diese strukturelle Problematik, die auch auf nationaler Ebene festzustellen ist. Obwohl die Volksabstimmung «Wil will Wohnen» von der Stimmbevölkerung abgelehnt wurde, ist die Förderung von preisgünstigem Wohnraum und die Schaffung attraktiver Standortbedingungen für Wohnbaugenossenschaften in

ID	Rückmeldung	Reaktion
		Wil auf Richtplanebene verankert. Im Rahmen der Grundeigentümerstrategie wird zudem ein gesamtstädtisches Leitbild erarbeitet, das präzise definiert, was zumutbar ist und auf welchem Weg die Ziele im preisgünstigen Wohnungsbau erreicht werden sollen (wie etwa auf die Allmend oder Zeughausareal). Da sich diese Arbeiten noch in der Erarbeitung und Konkretisierungsphase befinden, können derzeit keine weitergehenden Auskünfte erteilt werden; der Stadtrat wird zu gegebener Zeit entsprechend informieren. Der Beitrag des Kindlimann-Areals zur Schaffung von preisgünstigem Wohnraum und zur Realisierung eines vielfältigen Wohnungsmix ist im Rahmen der gesamtstädtischen Anstrengungen als ausreichend zu bewerten. Die Stadt Wil und die Investorin haben sich auf einen Anteil von 15% preisgünstigen Wohnungen auf dem Kindlimann-Areal geeinigt. Anpassung der Unterlagen: Keine. Antwort zur "Anmerkung Strasse/Erschliessung": Sobald die Sondernutzungsplanung genehmigt ist und eine konkrete Baueingabe bewilligt ist, soll die Einführung von Tempo 30 angestrebt werden. Das Projekt Glärnischstrasse und das Richtprojekt Kindlimann-Areal wurden aufeinander abgestimmt und verfolgen das gemeinsame langfristige Ziel der Stadt Wil und der Investorin, in diesem Abschnitt Tempo 30 umzusetzen. Anpassung der Unterlagen: Keine. Antwort zur "Anmerkung Gemeinschaft": Die Umsetzung der Quartiermacher ist der Stadt Wil und der Investorin wichtig. Deshalb wurde dies im Artikel 16 Absatz 1 über alle Baufelder hinweg geregelt: Das pro Baubereich zulässige, oberhalb des zulässig gestalteten Terrains liegende Bauvolumen exklusive An-, Vor- und Kleinbauten richtet sich nach den Planeinträgen. Nutzungen gemäss Art. 13 dieses Erlasses werden nicht angerechnet. Für diese Nutzungen ist ein Bauvolumen von zusätzlich 0.7% bis 1.5% des maximalen Bauvolumens von 230'200 m3 nachzuweisen. Keine Anpassung der Unterlagen. Antwort zu "Anmerkungen Freiraum/Grünraum": Siehe u.a. Masterantwort "Gleispark". Durch die Kombination mit schattenspendenden Bäumen und Vegetationsflächen sowie einer klimaangepassten Materialwahl werden mögliche Hitzeinseleffekte reduziert. Anpassung der Unterlagen: Präzisierung im Planungsbericht zur hitzeresilienten Gestaltung im Gleispark.

ID	Rückmeldung	Reaktion
207652	**Antrag** Ergänzung von Art. 2 Zweck: Der SNP sichert die Flächen und Räume zur Ermöglichung einer umweltgerechten und ressourcenschonenden Mobilität. **Begründung** Das zentrale Thema der Agglomerationsprogramme ist die Abstimmung der Entwicklung von Siedlung und Verkehr. Die Siedlungsentwicklung ist der wichtigste Treiber für die Gestaltung der Mobilität. Darum muss das Thema Mobilität in allen Bereichen mit einbezogen werden.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Der Zweckartikel ist eine Ziel- und Auslegungsnorm und für sich allein nicht unmittelbar justiziabel. Materielle Anforderungen – wie jene an eine umweltgerechte und ressourcenschonende Mobilität – sind daher nicht im Zweck, sondern in den besonderen Vorschriften zu regeln. Die entsprechenden Anforderungen sind in den Vorschriften gesichert: vollständig unterirdische Parkierung in Sammelgaragen und Reduktion oberirdischer Verkehrsflächen zugunsten unversiegelter Flächen (Art. 4, 6, 7), Vorbereitung des bidirektionalen Ladens (Art. 7 Abs. 3), Veloabstellplätze (Art. 8) sowie Förderung des Fuss- und Veloverkehrs über Gleispark und Vorzone Strassenraum (Art. 20, 22). Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr erfolgt zudem verfahrensseitig: Der SNP ist mit dem koordiniert aufgelegten Teilstrassenplan und dem Strassenbauprojekt Glärnischstrasse abgestimmt und stützt sich auf das Erschliessungskonzept.
206497	**Antrag** Die durch das Areal ausgelöste Zusatzbelastung, insbesondere auf Infrastrukturen muss vor dem Erstbezug abgefangen werden. Dazu gehören insbesondere Schulanlagen, Parkplätze, Unterführung Hubstrasse, sowie für Velos die Eisenbahnunterführungen am Bahnhof (Posttunnel) und der Buchenstrasse. **Begründung** Für einige Bewohner*innen ist das Südquartier bereits heute an der Belastungsgrenze oder hat diese vor längerem überschritten. Sie leiden unter dem Lärm und dem Verkehr. In den letzten Jahrzehnten ist die Bevölkerung stark gewachsen. An der Infrastruktur sind bisher aber nur sehr wenig Anpassungen erfolgt. Es ist uns bewusst, dass einige gute Ideen in Planung sind. Diese helfen uns aber erst dann, wenn sie umgesetzt sind. Es wird teilweise auch in Frage gestellt, ob die laufenden Projekte für die zukünftigen Herausforderungen ausreichend sind. In Anbetracht der langen	**Anpassung Unterlagen** Planungsbericht soll allenfalls ergänzt werden (prüfen, dass die Inhalte klar und vollständig sind) . **Antwort** Die Stadt verfolgt das Ziel, eine harmonische Quartierentwicklung zu gewährleisten und gleichzeitig die Verdichtung zu fördern. Wie bereits mitgeteilt, werden parallel konkrete Lösungen für die durch die Arealentwicklungen verursachten Zusatzbelastungen erarbeitet. Die neuen Bundesregelungen beschleunigen die Regulierung in den Bereichen Lärmschutz. Das Mobilitätsverhalten bzw. die Verkehrsmittelwahl wird über die Reduktion von Parkplätzen und die Erhöhung des Bustakts auf der Glärnischstrasse gesteuert. Im Rahmen des Richtplans Verkehr (Mitwirkung 2027) werden die wachstumsbedingten Veränderungen aus den Arealentwicklungen gesamthaft mittels Simulationen und Verkehrsdaten überprüft. Damit lassen sich die realen Strassenkapazitäten und die Zeiträume mit Anpassungsbedarf im Verkehr bestimmen. Zum Thema Schulraum wird auf die Masterantwort "Schulraumplanung" verwiesen. Im Planungsbericht wird ein

ID	Rückmeldung	Reaktion
	Realisierungszeiten, währen grössere Projekt zu prüften, die unter ganzheitlicher Betrachtung und Einbezug aller Durchgangsstrassen (Hubstrasse, Wilenstrasse Glärnischstrasse und auch Toggenburgerstrasse, sowie für Velos Buchenstrasse, Posttunnel und Westquerungen) angegangen werden, wobei auch grossräumige Einbahnstrassen, die Platz für alle Verkehrsteilnehmer schaffen würden, in Betracht zu ziehen wären. Weil das Südquartier durch die Eisenbahnlinie und die Autobahn eingeschlossen ist, muss alles innerhalb dieses Gebietes erfolgen. Mit dem Bevölkerungszuwachs um 20%, den alleine die Arealentwicklung Kindlimann mit sich bringt, entsteht ein grosser, zusätzlicher Druck auf die Infrastruktur. Beispielsweise das Schulhaus müsste zusätzlich zur bereits geplanten Erweiterung weiter vergrössert werden. Es stellt sich dabei die Frage, wir gross eine Schuleinheit maximal sein soll. Bereits jetzt ist die Belastung durch Lärm, Littering und Vandalismus, insbesondere in Sommernächten, für die direkten Anstösser eine starke Belastung und sie würden sich über eine Vergrösserung ohne griffigen Begleitmassnahmen sehr stören. Ein weiteres Thema ist da Verkehrsaufkommen. Dieses wird beim Auto, Schienen- und Veloverkehr zunehmen. Am Beispiel der Wilenstrasse hat man erlebt, dass selbst mit der Realisierung einer Tempo-30-Zone die Probleme nicht gelöst werden konnten. (Das Thema der Velostrasse Wilenstrasse wird hier explizit nicht einbezogen.) Viele Verkehrsteilnehmende halten sich schlicht nicht an das Tempolimit, und andere Verkehrsregeln, solange nicht immer wieder Geschwindigkeitskontrollen und allgemeine Verkehrskontrollen durchgeführt werden. Auch die Kapazitäten der Strassen, insbesondere bei der Unterführung Hubstrasse bzw. für Velos bei den Bahnunterführungen wird als kritisch betrachtet. Eine gut ausgebaute Veloinfrastruktur würde auch von Lastenrädern und Velos mit Anhänger genutzt werden, welche direkt Autos ersetzen. Weiter wird befürchtet, dass Blaulichtorganisationen im Einsatz gestört werden. Auch ein allfälliger «Schleichverkehr» vom Kindlimann-Areal über die Lindenstrasse, Feldstrasse und Hubstrasse Richtung Gloten und	entsprechender Abschnitt erstellt.

ID	Rückmeldung	Reaktion
	Wilwest könnte es geben, wodurch es direkt zu grösserer Gefährdung der Kinder auf dem Schulweg gäbe. Solche Schleichwegfahrten sind zu unterbinden. Zudem ist das Parkieren ein Ärgernis. Solange es im Quartier Parkplätze der blauen Zone gibt, werden einige Autofahrer auf der Suche nach einem freien Gratisparkplatz durch das Quartier fahren, was sehr störend ist. Als Gegenmassnahme wird von den Quartierbewohnern dafür immer wieder eine flächendeckende Parkplatzbewirtschaftung gewünscht. Ebenfalls eine Belastung wird bei der Luftqualität, insbesondere Feinstaub, gesehen. Durch die Verkehrszunahme wird diese weiter verschlechtert werden. Auch zu dieser Belastung werden Minderungs-, oder Kompensationsmassnahmen gefordert.	
206502	**Antrag** Entwicklung wird als Chance gesehen, hat aber noch Luft nach oben. **Begründung** Die Transformation des Kindlimann-Areals in ein attraktives Wohnquartier, ist ein Projekt das dem ganzen Quartier und der Stadt viel Freude bringen kann. Aber es gibt noch Luft nach oben und die Bauherrschaft darf noch zukunftsträchtiger agieren, insbesondere in ökosozialer Hinsicht.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Die Arealentwicklung leistet mit der vorgesehenen Verdichtung einen Beitrag zu einer ökologisch und sozial nachhaltigen Arealentwicklung, indem sie einen haushälterischen Umgang mit dem Boden ermöglicht, bestehende Infrastrukturen effizient nutzt und gleichzeitig die Voraussetzungen für ein vielfältiges Wohnungsangebot und eine soziale Durchmischung schafft. Der vorgesehene Gewerbeanteil trägt zusätzlich zu einer funktionalen Durchmischung und Belebung des Areals bei und schafft ein ausgewogenes Nebeneinander von Wohnen, Arbeiten und gemeinschaftlichen Nutzungen. Zudem wird die Anzahl der Parkplätze gegenüber dem nach geltenden Reglement zulässigen Umfang reduziert, womit der Flächenverbrauch und der motorisierte Individualverkehr begrenzt und nachhaltigere Mobilitätsformen unterstützt werden. Mit dem vorgesehenen Wohnungsmix hinsichtlich Wohnungsgrössen, preisgünstigem Wohnraum und Stockwerkeigentum sowie der Ausrichtung auf unterschiedliche Zielgruppen – von jungen Menschen über Familien bis hin zu Personen in der zweiten Lebenshälfte – wird eine breite soziale und generationenübergreifende Durchmischung angestrebt. Der differenzierte Wohnungsmix schafft Angebote für unterschiedliche

ID	Rückmeldung	Reaktion
		Altersgruppen, Haushaltsformen und wirtschaftliche Möglichkeiten und fördert damit eine breite soziale, generationenübergreifende und sozioökonomische Durchmischung des Areals. Siehe auch Masterantwort "SNBS". Art. 24 SNBS-Areal Zertifizierung wird angepasst.
206496	**Antrag** Grundlegende Einstellung zur Notwendigkeit der Verdichtung und den vorangegangenen raumplanerischen Entscheidungen. **Begründung** Die meisten, die eine Rückmeldungen für die Mitwirkung als Quartierverein abgegeben haben, stehen der Entwicklung grundsätzlich positiv gegenüber und begrüssen die Verdichtung an zentraler Lage, oder sehen zumindest deren Notwendigkeit. Es gibt aber auch Bewohner*innen, die das Projekt grundsätzlich ablehnen. Sie würden es begrüssen, wenn die Verdichtung andernorts, z.B. am Hofberg, erfolgen würde, oder es gar keine Verdichtung geben würde. Gründe für die Ablehnung sind z.B., dass die zusätzlichen Wohnungen mehr Verkehr verursachen werden. Auch der erhalt der bestehenden Gebäude würde begrüsst werden und es gibt vereinzelte Ideen, wie den Werkhof und ein Hochhaus mit Grünanlagen im Areal zu realisieren oder den Gleisanschluss wieder in Betrieb zu nehmen und neue Industrie anzusiedeln. Auch die Reduktion der maximalen Bauhöhe auf die Hälfte wird einzeln gewünscht. In diesem Sinne wird nicht das Projekt in Frage gestellt, sondern die vorangegangenen Entscheide, welche das Wachstum zu optimistisch bewerteten, den notwendigen Infrastrukturausbau vernachlässigten und daraus resultierend das Kindlimann Areal zu einer Schwerpunktzone gemacht haben.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Es ist verständlich, dass hierzu unterschiedliche Auffassungen bestehen. Die Siedlungsentwicklung nach innen bzw. die Verdichtung stellt nicht nur in den europäischen Ländern aufgrund der damit verbundenen vielfältigen Vorteile, insbesondere hinsichtlich der haushälterischen und effizienten Nutzung der Ressourcen, ein etabliertes raumplanerisches Entwicklungsmodell dar. Sie ist vielmehr auch ein gesetzlicher Auftrag des Bundes, der im Raumplanungsgesetz verankert ist und vom Kanton St. Gallen übernommen und konkretisiert wird. Der Kanton verpflichtet die Gemeinden entsprechend dazu, diesen Auftrag im Rahmen ihrer Ortsplanung umzusetzen. Neben den genannten Vorteilen bringt die Verdichtung, wie jedes Entwicklungsmodell, auch gewisse Nachteile mit sich. Diese sind bei der Gesamtbeurteilung jedoch gegenüber den langfristigen raumplanerischen, ökologischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Vorteilen abzuwägen. Entscheidend ist letztlich die Frage, welches Modell der Siedlungsentwicklung verfolgt werden soll und welche Auswirkungen dieses auf die Gesamtentwicklung der Stadt hat. Das im vorliegenden Fall verfolgte Modell der Siedlungsentwicklung nach innen basiert insbesondere auf einer guten Erreichbarkeit mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln wie dem Fuss- und Veloverkehr, auf der Nutzung des öffentlichen Verkehrs sowie auf ergänzenden Mobilitätsangeboten wie Carsharing. Der motorisierte Individualverkehr soll demgegenüber möglichst auf das notwendige Mass beschränkt werden. Wie im Erschliessungskonzept dargelegt und auch von den Verkehrsexperten aufgezeigt, ist die Situation in Wil jedoch differenziert zu betrachten. Wil ist keine Grossstadt, sondern ein regional bedeutendes Zentrum mit nach wie vor ländlich geprägten Gebieten. Vor diesem Hintergrund erscheint ein vollständiger Verzicht auf das private Auto zum

ID	Rückmeldung	Reaktion
		heutigen Zeitpunkt weder realistisch noch zweckmässig. Im Rahmen der Ortsplanungsrevision wurden zudem jene Quartiere und Parzellen identifiziert, welche sich aufgrund ihrer städtebaulichen Ausgangslage sowie unter ökologischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Gesichtspunkten besonders für die Aufnahme der künftigen Siedlungsentwicklung eignen. Dabei sind auch die Wachstumsprognosen des Bundes und des Kantons zu berücksichtigen. Die Stadt Wil ist gehalten, auf die prognostizierte Entwicklung angemessen zu reagieren und die notwendigen Voraussetzungen für zusätzlichen Wohnraum, Arbeitsplätze sowie ausreichend Frei- und Naturräume zu schaffen. Dies entspricht einem übergeordneten, gemeinsam von Bund, Kanton und Gemeinden zu erfüllenden raumplanerischen Auftrag. Das Quartier Hofberg weist bereits heute eine vergleichsweise hohe bauliche Dichte auf. Aufgrund seiner Topografie sowie der bestehenden städtebaulichen Struktur, insbesondere hinsichtlich der Gebäudetypologien und der Strassenräume, eignet es sich jedoch nicht in gleichem Mass für grössere bauliche Entwicklungen. Vielmehr sind dort punktuelle Verdichtungsmassnahmen, beispielsweise durch Aufstockungen, sinnvoll und städtebaulich verträglich. Im Zusammenhang mit dem Areal wird zudem die Wiederbelebung der industriellen Nutzung angesprochen. Die Lage des Areals ist aufgrund der Entwicklung der Stadt in den vergangenen Jahrzehnten und der zunehmenden Siedlungsentwicklung über die Gemeindegrenzen hinaus heute als besonders privilegiert einzustufen. Insbesondere die unmittelbare Nähe zum Bahnhof spricht für eine städtebaulich intensive und gemischte Nutzung. Es wäre daher aus raumplanerischer und nachhaltiger Sicht kaum sinnvoll, den an diesem Standort knappen und gut erschlossenen Boden ausschliesslich für industrielle Nutzungen vorzusehen, deren betriebliche und wirtschaftliche Anforderungen häufig andere Standortvoraussetzungen und ein entsprechendes Umfeld voraussetzen. Industrielle und gewerbliche Nutzungen sind in der Region weiterhin vorhanden, wie beispielsweise bei Kindlimann in Tobel-Tägerschen. Das geplante Projekt sieht jedoch weiterhin einen wesentlichen Anteil an gewerblichen Nutzungen vor. Damit wird die ursprüngliche industrielle bzw. gewerbliche Prägung des Areals in gewisser Weise gewürdigt und in die zukünftige Entwicklung integriert. Gleichzeitig wird das Areal entsprechend den heutigen Anforderungen an eine nachhaltige, gemischt genutzte und qualitätsvolle Siedlungsentwicklung

ID	Rückmeldung	Reaktion
		weiterentwickelt.
207253	**Antrag** **Grundsätzliches Statement** Ich finde das Projekt grundsätzlich sehr positiv und zukunftsorientiert Es ist nun wichtig, dass der präsentierte Charakter des Areals mit den Ideen und der nachhaltigen Erscheinung auch im Detail umgesetzt wird. Insbesondere bei der Nachhaltigkeit dürfen keine Abstriche gemacht werden und es sind die Details auszuarbeiten. Zudem ist bei der Biodiversität und der Anpassung an den Klimawandel im Projekt och wenig konkret festgehalten. **Begründung**	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Die Vorgaben wurden mit dem Richtprojekt und den besonderen Vorschriften gesetzt. Die weitere Konkretisierung und Detaillierung des Projekts erfolgt stufengerecht im Rahmen der nachfolgenden SIA-Phasen.

ID	Rückmeldung	Reaktion
Erschliessung und Parkierung		
206879	**Antrag** Abstellplätze für Fahrräder Es sind mindestens die Anzahl Fahrradabstellplätze zu realisieren, welche im Handbuch «Veloparkierung – Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb» als Richtwerte angegeben sind. Auch die Aufteilung hat sich nach dieser Empfehlung zu richten. **Begründung** Bei Wohnungen entspricht der Minimalwert z.B einem Fahrradabstellplatz pro Zimmer. Davon sind 70% als langzeitparkplätze überdacht und bevorzugt abschliessbar zu realisieren. 30% sind als Kurzzeit Parkplätze, als offene Anlagen bevorzugt überdacht zu errichten. jeweils 20% sind für	**Anpassung Unterlagen** Art. 8 der Vorschriften wird angepasst. **Antwort** Wir danken für die Eingaben; das Anliegen wird berücksichtigt. Der Bedarf, die Anordnung und die Ausstattung der Abstellplätze für Fahrräder richten sich nach den Empfehlungen des Kantons St. Gallen und der und der VSS- Norm 40066. Art. 8 wird entsprechend angepasst. Damit werden neu die geforderten Richtwerte sowie die Aufteilung nach Standorten und Velotypen verbindlich verankert. Soweit diese höheren Anforderungen vorsehen, bleiben die Vorschriften der Stadt Wil massgebend. Die Abstellplätze für Fahrräder des Richtprojekts wurden bereits anhand dieser kantonalen Merkblätter und der VSS-Norm dimensioniert, angeordnet und gestaltet.

ID	Rückmeldung	Reaktion
	Spezialfahrräder vorzusehen. Gute Veloinfrastruktur ist eine wichtige Voraussetzung für eine nachhaltige Mobilität. Man sollte sich an allgemein anerkannte Empfehlungen halten. Im Rahmen eines SNP ist es wichtig, dass man gerade in solchen Punkten über die allgemeinen Vorschriften hinaus geht.	
207386	**Antrag** Die Fahrradabstellplätze sind mit Ladeinfrastruktur gemäss den Zielwerten der SIA 2060 auszustatten. **Begründung** E-Bikes sind eine gute Alternative zum Auto, müssen aber noch für den breiten Einsatz im Alltag gefördert werden. Eine einfache Steckdose und ein Halter für das Ladegerät in den gesicherte Fahrradabstellplätzen hilft hier schon viel weiter.	**Anpassung Unterlagen** Wird in den besonderen Vorschriften ergänzt. **Antwort** Siehe Masterantwort "Ladeinfrastruktur Autos / Velos".
206877	**Antrag** Die maximale Anzahl an Parkplätzen pro Wohnung ist im SNP konkret festzuhalten. Es sollen <0.8. **Begründung** Für Wohnbauten sind gemäss SNBS Hochbau in Agglomerationen pro Wohnung <0.8 Parkplätze zu realisieren, um die maximale Punktzahl des Kriteriums zu erreichen. In Anbetracht der guten Lage des Areals erachten wir es als angebracht, dass dieser Wert direkt eingefordert wird.	**Anpassung Unterlagen** Art. 7 der Vorschriften wird entsprechend angepasst. **Antwort** Vielen Dank. Dies wird so in den besonderen Vorschriften aufgenommen. Siehe Masterantwort "Anzahl Parkplätze". Art. 7 der Vorschriften wird angepasst.
206905	**Antrag** Die Parkplätze sind mit Ladeinfrastruktur gemäss den Zielwerten für Neubauten nach der Norm SIA 2060 auszustatten.	**Anpassung Unterlagen** Wird in den besonderen Vorschriften ergänzt. **Antwort**

ID	Rückmeldung	Reaktion
	Begründung Es hat sich gezeigt, dass sich die Elektromobilität im Strassenverkehr durchsetzen wird. eines der Hindernisse ist noch das Laden bei Mietwohnungen. Dabei ist aber aktuell eine Anpassung des Energiegesetzes in Vernehmlassung, welche das Recht auf Laden für Mieter einführen wird. Mit dem Einfordern der Zielwerte gemäss SIA 2060 werden daher lediglich die ohnehin in Zukunft erforderlichen Infrastruktur eigefordert, was unter dem Strich Planungssicherheit und langfristige Investitionsvorteile für den Investor mit sich bringt.	Siehe Masterantwort " Ladeinfrastruktur Autos / Velos".
207383	**Antrag** Es sind mindestens zwei Sharing-Fahrzeuge für die öffentliche Nutzung zu realisieren. Die Arealbewohner*innen können Vorrangrechte haben. **Begründung** In der Stadt Wil gibt es einige Carsharing Angebote, aber keines im Südquartier. Es sind zusätzliche Sharing-Fahrzeuge einzuführen oder bestehende an einen Standort im Südquartier zu verschieben.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Siehe Masterantwort "Car-Sharing".
207683	**Antrag** Diskrepanz zwischen Sondernutzungsplan und Planungsbericht (Erschliessungskonzept) auflösen. **Begründung** - Art. 5 im Sondernutzungsplan verbietet die Nutzung der quartierinternen Wege als öffentliche Radwege - Planungsbericht: Erschliessungskonzept Fussverkehr / Veloverkehr: Zudem soll der Raum für einen künftigen Anschluss an den langfristig geplanten Fuss- und Veloweg entlang der Autobahn gesichert werden. Aus den Unterlagen ist nicht ersichtlich, wie der Anschluss gesichert werden soll, insbesondere unter Berücksichtigung Art. 5 SNP. Erfolgt der Anschluss	**Anpassung Unterlagen** Im Dossier gem. Antwort Planungsbericht Kap. 2.1.17 und Erschliessungskonzept sind anzupassen. Art. 5 bleibt unverändert. **Antwort** Die Stadt Wil nimmt den Hinweis zur Kenntnis. Ein öffentlicher Radweg durch das Kindlimann-Areal ist nicht vorgesehen. Siehe Masterantwort "Velonetz". Die quartierinternen Wege dienen der arealinternen Erschliessung und dem Fussverkehr. Artikel 5 des Sondernutzungsplans bleibt unverändert. Die Aussage zur Sicherung eines Anschlusses an einen langfristig geplanten Fuss- und Veloweg entlang der Autobahn ist missverständlich und steht nicht im Einklang mit Artikel 5. Die entsprechenden Aussagen im Planungsbericht (Kap. 2.1.17) und im Erschliessungskonzept werden daher angepasst bzw. gestrichen. Der Sondernutzungsplan sichert weder einen öffentlichen Radweg durch das Areal noch eine Verbindung entlang der SBB-Geleise. Eine allfällige

ID	Rückmeldung	Reaktion
	rein über die Glärnischstrasse? Oder soll auch ein Anschluss entlang der Geleise ermöglicht werden?	künftige Anbindung an einen Fuss- und Veloweg entlang der Autobahn ist ausserhalb des Sondernutzungsplans und in einer separaten Planung zu prüfen.
207653	**Antrag** Art. 5 muss überarbeitet werden. Es sind öffentlich zugängliche Velowege innerhalb des Areals Kindlimann zu bezeichnen. **Begründung** Um eine zukunftsgerechte Mobilität (gemäss Veloweggesetz) zu ermöglichen ist der Agglomerationskern Wil auf ein dichtes Velowegnetz angewiesen. Wegen der ausserordentlichen Grösse des Areals Kindlimann muss innerhalb des Areals mindesten eine öffentliche Nord-Süd und eine West-Ost-Verbindung vorzusehen. Auch soll das Areal direkt und sicher (attraktiv) an die geplante Veloverbindung entlang der Autobahn angeschlossen werden.	**Anpassung Unterlagen** Keine **Antwort** Die Stadt Wil nimmt den Antrag zur Kenntnis, lehnt ihn jedoch ab. Siehe Masterantwort "Velonetz". Die Veloverbindungen im Umfeld des Areals werden über das bestehende öffentliche Strassennetz und die übergeordneten Velorouten geführt. Öffentliche Nord-Süd- oder West-Ost-Veloverbindungen durch das Areal sind nicht Bestandteil des Sondernutzungsplans. Die Aussagen im Planungsbericht und im Erschliessungskonzept zur möglichen Anbindung an den langfristig geplanten Fuss- und Veloweg entlang der Autobahn werden angepasst bzw. gestrichen. Eine allfällige künftige Anbindung ist im Rahmen einer separaten Planung zu prüfen.
207655	**Antrag** Art. 7 Abstellplätze: Für die Festlegung der Anzahl Autoabstellplätze für die Wohnnutzungen ist ein Reduktionsfaktor von 0.5 vorzusehen. **Begründung** Die spezifischen Lage des Areals Kindlimann (das Südquartier ist allseitig eingegrenzt von Bahnlinie und Autobahn mit wenigen Zugangsmöglichkeiten) erfordert eine gezielte Förderung der umwelttauglichen Verkehrsmittel. Wegen der geografischen Nähe zu Bahnhof und Zentrum und zu den bestehenden und künftigen Arbeitsplätzen im Zentrum von Wil und auf dem eigenen Areal wäre auch eine autoarme Wohnüberbauung machbar. Wir sehen für das Kindlimann Areal deshalb einen Reduktionsfaktor für die Wohnnutzung von 0.5.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Die Stadt Wil nimmt den Antrag zur Kenntnis, lehnt ihn jedoch ab. Siehe Masterantwort "Anzahl Parkplätze". Art. 7 der Vorschriften wird angepasst. Eine weitergehende Reduktion auf den Faktor 0.5 würde den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen der künftigen Bewohnenden sowie der Lage des Areals im Südquartier nicht ausreichend Rechnung tragen.

ID	Rückmeldung	Reaktion
207657	**Antrag** Art. 7: Alle Abstellplätze werden mit Ladestationen für bidirektionales Laden ausgestatten. **Begründung** Wil ist Energiestadt und Wil hat sich der Nachhaltigkeit verpflichtet (Art. 1 Gemeindeordnung).	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Siehe bitte die Masterantwort " Ladeinfrastruktur Autos / Velos". Die besonderen Vorschriften werden in den Unterlagen ergänzt.
206510	**Antrag** Das Areal ist Fahrradfreundlich zu realisieren. Zum einen sind witterungsgeschützte Abstellplätze für Velos, Veloanhänger, Kinderwagen und weitere Alltagsgefährte nahe bei den Gebäudeeingängen zu realisieren. Zum andern sind auch einfach zu nutzende, abgesicherte Veloparkplätze z.B. in der Tiefgarage, wo sie aus allen Gebäuden gut erreichbar sind, zu erstellen. **Begründung** Die gängigen Vorgaben der Stadt reichen nicht aus, um den Fuss und Veloverkehr angemessen zu fördern. Im Rahmen eines Sondernutzungsplans ist es unabdingbar, dass man über die gängigen Anforderungen hinaus geht und zusätzliche Massnahmen fordert. Nur so kann gefördert werden, dass die Fahrt in die Stadt mit dem Velo zurückgelegt wird und somit das gross Plus der zentralen Lage des Areals genutzt wird.	**Anpassung Unterlagen** Art. 8 der Vorschriften wird angepasst. **Antwort** Dezentral angeordnete, oberirdische und gedeckte Veloabstellplätze sind im Richtprojekt vorgesehen und werden durch die besonderen Vorschriften ausdrücklich ermöglicht. Ergänzend sind im Untergeschoss weitere, gut zugängliche Veloabstellmöglichkeiten geplant, die über Velorampen komfortabel erschlossen werden. Gleichzeitig soll die Qualität der Freiräume gewahrt bleiben; deshalb wird die Fläche der oberirdischen Veloabstellanlagen auf insgesamt 350 m² begrenzt. Der Bedarf, die Anordnung und die Ausstattung der Abstellplätze für Fahrräder richten sich nach den Empfehlungen des Kantons St. Gallen und der und der VSS- Norm 40066. Art. 8 wird entsprechend angepasst. Damit werden neu die Gestaltung, Richtwerte sowie die Aufteilung nach Standorten und Velotypen verbindlich verankert.
206507	**Antrag** Die Anzahl Parkplätze pro Wohnung sind als Vorgabe niederzuschreiben und es sind Massnahmen und Verantwortlichkeiten zu definieren, wenn darauf Probleme entstehen. **Begründung** In den Projektpräsentationen wurde erwähnt, dass pro Wohnung 0.8 Parkplätze vorgesehen werden. Einigen Bewohnern sind dies zu viele Parkplätze und sie empfehlen, die Anzahl zu reduzieren und dafür mehr	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Siehe Masterantwort "Anzahl Parkplätze". Anpassung der Unterlagen: Art. 7 der Vorschriften wird entsprechend angepasst. Die Parkierung ist grundsätzlich in gemeinschaftlichen Tiefgaragen vorgesehen. Ergänzende Mobilitätsangebote sowie die konkrete Ausgestaltung eines allfälligen Mobilitätsmanagements sind im Rahmen der weiteren Projektierung beziehungsweise des Baugesuchs zu regeln. Eine detaillierte Festlegung von

ID	Rückmeldung	Reaktion
	ergänzende Massnahmen, Carsharing sowie öV- und Velo-Förderung umzusetzen. Mehreren ist die Anzahl Parkplätze pro Wohnung jedoch deutlich zu niedrig und sie fänden es nötig oder zukunftsweisend, wenn pro Wohnung einer oder sogar zwei Parkplätze errichtet würden. Hintergrund für mehr Parkplätze ist insbesondere die Nähe zur Autobahn, wodurch auch Autopendler angezogen werden dürften und die Tatsache, dass die Wiler*innen (noch) nicht wie die Zürich*innen unterwegs sind. Auf welche Anzahl Parkplätze man sich schlussendlich auch einigt, es ist wichtig, dass die Vorgabe an Parkplätze und die Verantwortlichkeiten und Massnahmen bei Folgeproblemen, klar im Sondernutzungsplan verankert wird.	Massnahmen und Verantwortlichkeiten für alle denkbaren späteren betrieblichen Probleme ist auf Stufe Sondernutzungsplan nicht stufengerecht.
206518	**Antrag** Die Erschliessung mit dem Bus ist vor dem Erstbezug zu einem 15min Takt zu verbessern. **Begründung** Die beiden Haltestellen gemäss BK Glärnischstrasse sind gut, aber eine Takterhöhung auf durchgehend 15-Minuten-Takt ist zu realisieren. Gemäss BGK Glärnischstrasse ist eine Bushaltestelle beim Schulhaus Matt und eine auf der Höhe Nelkenstrasse vorgesehen. Diese Positionierung wir auch in Zusammenhang mit dem Kindlimann Areal als zweckmässig erachtet. Der Takt ist aber auf 15min zu erhöhen. Dies ist wichtig für die Bewohner*innen und das Gewerbe im Kindlimann-Areal, aber auch für die Anbindung der Ersatzparkplätze der Allmend. Die Anpassung des Takts vor Erstbezug des Kindlimann Areals ist wichtig, da aus der Verhaltensökonomie bekannt ist, dass Menschen Ihre Verhalten praktisch nur bei ändernden Rahmenbedingungen, wie einem Wohnortwechsel, verändern. Wenn sie dann schon ein paar Monate am neuen Ort wohnen werden Angebote wie eine bessere Busverbindung deutlich weniger gut angenommen.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Siehe u.a. Masterantwort "Buslinie Takt 15"': Das Gesamtverkehrskonzept (GVK siehe https://www.stadtwil.ch/storage/793fa962056a7ef6a2121de344ccca858c3c7f8badd75e6604f5c9bc0d9ab07a) sieht für Siedlungsgebiete grundsätzlich eine ÖV-Erschliessung im 15-Minuten-Takt vor. Angebotsausbauten sind jedoch im Rahmen der kantonalen Angebotsplanung und unter Berücksichtigung der bestehenden Erschliessung zu prüfen, sofern Verbesserungsmassnahmen als notwendig erachtet werden. Die Anschlüsse des öffentlichen Verkehrs sollen dabei möglichst auf den Bahnknoten Wil ausgerichtet werden. Das Gebiet Kindlimann-Allmend liegt in erweiterter Gehdistanz von rund 700 m zum Bahnhof Wil. Es ist durch eine direkte Buslinie zum Bahnhof sowie in Richtung Kirchberg/Gähwil im Halbstundentakt erschlossen; zu Spitzenzeiten verdichten Verstärkungskurse das Angebot bereits auf einen 10- bis 20-Minuten-Takt. Das Erschliessungskonzept zum Areal beurteilt die bestehende ÖV-Erschliessung als ausreichend und sieht derzeit keine zusätzlichen Massnahmen vor. Ein möglicher Angebotsausbau sowie Fragen zu Betriebsbeiträgen sind bei fortschreitender Arealentwicklung gemeinsam mit dem Kanton und den Transportunternehmen zu prüfen. Die Eingabe wird in die

ID	Rückmeldung	Reaktion
		weiteren Planungsarbeiten einbezogen.
206538	**Antrag** Die Ladeinfrastruktur für E-Mobilität ist gemäss den Zielwerten für Neubauten der Norm SIA 2060 auszuführen. Dabei sind alle Arten der Elektromobilität, inklusive E-Bikes einzubeziehen. Bidirektionales Laden muss Vorbereitet werden und ein Energiemanagementsystem, die Ladestationen, sowie die lokale Stromproduktion, lokaler Bedarf und externe Preissignale für Bezug und Rücklieferung verarbeiten kann, ist zu realisieren. **Begründung** Dass die Elektromobilität sich bei den Personen Wagen durchsetzen wird, hat sich in den letzten Jahren deutlich gezeigt. Aktuell befindet sich eine Überarbeitung des Energiegesetzes in Vernehmlassung, welche das Recht auf Laden für Mieter einführen wird. Die Forderung nach Ladeinfrastruktur ist daher quasi nicht mehr als das Einfordern von mittelfristiger Investitionssicherheit. Bidirektionales Laden gibt es bereits heute und ist in der Schweiz erlaubt. Die Interoperabilität zwischen verschiedenen Ladestationen und verschiedenen Fahrzeugen ist heute aber noch nicht gegeben. Dennoch ist eine Vorbereitung sinnvoll. Die Vorbereitung betrifft in erster Linie das Energiemanagementsystem, welches auch für unidirektionales Laden mit Lastmanagement benötigt wird. Da bereits heute dynamische Energiebezugspreise möglich sind und ab 2027 die Rückliefertarife für PV-Strom ebenfalls im Stundenbereich dynamisch werden. muss ein zeitgemässes Energiemanagementsystem fähig sein diese Preissignale zu verarbeiten. Einordnung der Grössen der ladeinfrastruktur: Voraussichtlich wird es 320 Autos im Areal geben, welche wie alle Autos in der Schweiz durchschnittlich 23 Stunden pro Tag stehen und in Zukunft alle	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Siehe u.a. Masterantwort "Ladeinfrastruktur Autos / Velos": Die Voraussetzungen für Lademöglichkeiten für E-Autos mit (Art. 7 Abs. 3) und für E-Bikes (Ergänzung Art. 8) werden geschaffen: Die Abstellplätze für Bewohnende und Beschäftigte sind so vorzubereiten, dass individuelle Ladestationen für bidirektionales Laden angeschlossen werden können. Der Stand der Technik sowie die tatsächliche Nachfrage werden zum Zeitpunkt der Realisierung erneut überprüft. Im Sinne eines ressourcenschonenden und bedarfsgerechten Ausbaus wird anschliessend eine angemessene Anzahl Abstellplätze vollständig mit Ladeinfrastruktur ausgestattet. Die Grundinstallation für eine Ladeinfrastruktur für einen angemessenen Teil der Velos wird im Sondernutzungsplan vorgeschrieben und ist vorgesehen.

ID	Rückmeldung	Reaktion
	lektrisch betrieben sein werden. Die durchschnittliche Fahrleistung pro Tag beträgt 30km und der Verbrauch ca. 20kWh/100km. Somit ergibt sich ein Ladebedarf pro Tag in Areal von 1'920 kWh. Elektroautos haben heute Batteriekapazität von 80kWh. Von denen wird im Tag weniger als 10kWh aktiv genutzt und es gibt Bereiche bei maximaler und minimaler Ladung, die zur Schonung der Batterien weniger genutzt werden sollen. Es bleiben somit ca. 40 kWh pro Auto, welche als Batteriespeischer mittels Bidirektionalem Laden dynamisch genutzt werden können. Bei 320 Fahrzeugen ergibt sich so eine nutzbare Kapazität von beinahe 13 MWh. Zum Vergleich, heutige Quartierspeichern, wie sic von Energieversorgungsunternehmen in Form von Schiffscontainern installiert werden haben Kapazitäten von ca. 2 bis 5 MWh. Die E-Fahrzeuge könnten daher vom Energieversorgungsunternehmen gut für die Netzstabilisierung eingesetzt werden.	
206508	**Antrag** Die Tiefgarage ist so zu planen, dass sie bei Unterbelegung (die zu definieren und zu überprüfen ist) umgenutzt werden kann oder durch einen Umbau eine Folgenutzung möglich ist. Als Nutzung kämen beispielsweise eine Veloparkanlage, eine Gemeinschaftswerkstatt, zusätzliche Lagerräume etc. in Frage. **Begründung** Parkgaragen sind sehr aufwändig im bau und es wird angestrebt, dass diese immer weniger genutzt werden. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass bereits bei der Planung mögliche Umnutzungen vorgesehen werden.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Bei mangelnder Nachfrage hat die Investorin Interesse, die Parkplätze anderweitig zu nutzen und vermieten. In der Tiefgarage ist die Umnutzung zu Abstellplätzen für E-Moped, Lastenvelos etc. möglich. Ebenso ist der Einbau von Lagerräumen etc. denkbar, sofern dies dannzumal feuerpolizeilich möglich ist.
206509	**Antrag** Es solle ein Mobility-Standort mit mindestens zwei Fahrzeugen, die auch öffentlich genutzt werden können im Areal realisiert werden.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort**

ID	Rückmeldung	Reaktion
	Begründung Für eine Autoarme Stadt sind alternative Angebote von grosser Bedeutung. In Wil gibt es aktuell 5 Mobility Standorte mit total 8 Fahrzeugen. Keines der Fahrzeuge befindet sich im Südquartier. Es ist wichtig, mit dem Bau des Areals auch das Mobility Angebot ins Quartier zu bringen.	Siehe Masterantwort "Car-Sharing".
206503	**Antrag** Infrastrukturen, die durch die Arealentwicklung tangiert sind, müssen zwingend vor dem Erstbezug des Areals angepasst werden. **Begründung** Zu den betroffenen Infrastrukturen gehören: o die Glärnischstrasse, o der Buchenweg mit der Eisenbahnunterführung, o die Bahnhofsunterführung die aktuell nicht mit Velos befahren werden darf o das Schulhaus mit Kindergarten und Tagesstruktur, o die Allmend mit ihren verschiedenen Nutzungen o und ggf. noch weitere Anlagen. All diese Infrastrukturen werden durch den Bau des Areals stärker ausgelastet und beansprucht, so dass deren Kapazität vor Erstbezug des Areals erhöht bzw. deren Zustand vorgängig aufgewertet werden muss.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Die Stadt Wil teilt das Anliegen, dass die von der Arealentwicklung tangierten Infrastrukturen entsprechend angepasst werden müssen. Ein Vorteil des parallellaufenden Verfahrens von Arealentwicklungen und Ortsplanungsrevision (OPR) besteht gerade darin, dass die Entwicklung einheitlich und aufeinander abgestimmt geplant werden kann. Zu den einzelnen genannten Infrastrukturen: Wie im Planungsbericht dargelegt, besteht für die Sanierung der Glärnischstrasse bereits ein Drittprojekt. Die lokale Veloverbindung "Buchenweg mit Eisenbahnunterführung" ist im Gesamtverkehrskonzept (GVK) konzeptionell vorgesehen und wird im Richtplan Verkehr verankert. Darauf aufbauend wird in einem späteren Schritt geprüft, wie ein Bauprojekt entwickelt werden könnte. Zu den Bildungseinrichtungen siehe Masterantwort "Schulraumplanung". Die verschiedenen Nutzungen der Allmend werden im Rahmen eines separaten, parallellaufenden Projekts behandelt. Es wurde bereits kommuniziert, dass verbindliche und konkrete Lösungen für Ersatzstandorte der heutigen Nutzungen unabdingbar sind. Die entsprechenden Abklärungen sind derzeit im Gange. Der zeitliche Ablauf bzw. zu welchem Zeitpunkt welche Infrastruktur aufgewertet bzw. angepasst wird, wird im weiteren Planungsverlauf (Vorprojekt- bis Bauprojektphase) konkretisiert.
205311	**Antrag**	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Die Stadt Wil nimmt den Hinweis zur Kenntnis. Eine vollständige Vermeidung

ID	Rückmeldung	Reaktion
	Es ist aufzuzeigen, wie verhindert wird, dass durch die vorgesehene Parkierungspolitik zusätzlicher Parkierungsdruck in den umliegenden Quartieren entsteht. **Begründung** Die Unterlagen sehen eine gegenüber klassischen Wohnüberbauungen reduzierte Parkierung vor. Es ist darzulegen, mit welchen Massnahmen verhindert wird, dass Fahrzeuge in die angrenzenden Wohnquartiere verdrängt werden.	von Ausweichparkierungen im öffentlichen Raum kann mit dem Sondernutzungsplan nicht sichergestellt werden. Die Entwicklung der Parkplatzsituation in den angrenzenden Quartieren wird jedoch im Rahmen der weiteren Projektierung beobachtet. Falls sich ein zusätzlicher erheblicher Parkierungsdruck zeigt, sind im dafür vorgesehenen Verfahren geeignete Bewirtschaftungs- oder Verkehrsregelungsmassnahmen zu prüfen. Eine detaillierte Regelung dieser Massnahmen ist auf Stufe Sondernutzungsplan nicht stufengerecht.
207250	**Antrag** **Abstellplätze für Fahrräder** Der Absatz ist anzupassen in : Es sind mindestens die Anzahl Fahrradabstellplätze zu realisieren, welche im Handbuch «Veloparkierung – Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb» als Richtwerte angegeben sind. Auch die Aufteilung Nach Standorten und Velotypen hat sich nach dieser Empfehlung zu richten. Ladeinfrastruktur für Fahrräder ist gemäss den Zielwerten der SIA 2060 zu installieren. **Begründung** Das Areal bietet mit seiner guten Lage grosses Potenzial, autoarm zu sein und könnte sogar autofrei betrieben werden. Um möglichst wenig Autos auf dem Areal zu haben ist eine Veloförderung durch gute Infrastruktur sehr wichtig. Es reicht nicht aus, die üblichen Vorschriften der Stadt einfach zu übernehmen. In einem SNP sind besondere Vorschriften zu definieren, welche themenbezogen gezielt über die üblichen Vorschriften hinaus gehen. Mit dem anwenden von Handbüchern und Empfehlungen der Interessenverbände, können auf einfache weise starke und dennoch zweckmässige Anforderungen einbezogen werden.	**Anpassung Unterlagen** Art. 8 der Vorschriften wird umformuliert. **Antwort** Wir danken für die Eingaben; das Anliegen wird berücksichtigt. Siehe Masterantworten "Abstellplätze Fahrräder": Der Bedarf, die Anordnung und die Ausstattung der Abstellplätze für Fahrräder richten sich nach den Empfehlungen des Kantons St. Gallen und der und der VSS-Norm 40066. Art. 8 wird entsprechend angepasst. Damit werden neu die geforderten Richtwerte sowie die Aufteilung nach Standorten und Velotypen verbindlich verankert. Soweit diese höheren Anforderungen vorsehen, bleiben die Vorschriften der Stadt Wil massgebend. Die Abstellplätze für Fahrräder des Richtprojekts wurden bereits anhand dieser kantonalen Merkblätter und der VSS-Norm dimensioniert, angeordnet und gestaltet und "Ladeinfrastruktur Autos / Velos":Die Voraussetzungen für Lademöglichkeiten für E-Autos mit (Art. 7 Abs. 3) und für E-Bikes (Ergänzung Art. 8) werden geschaffen: Die Abstellplätze für Bewohnende und Beschäftigte sind so vorzubereiten, dass individuelle Ladestationen für bidirektionales Laden angeschlossen werden können. Der Stand der Technik sowie die tatsächliche Nachfrage werden zum Zeitpunkt der Realisierung erneut überprüft. Im Sinne eines ressourcenschonenden und bedarfsgerechten Ausbaus wird anschliessend eine angemessene Anzahl Abstellplätze vollständig mit Ladeinfrastruktur ausgestattet. Die Grundinstallation für eine Ladeinfrastruktur für einen angemessenen Teil der Velos wird im Sondernutzungsplan vorgeschrieben und ist vorgesehen.

ID	Rückmeldung	Reaktion
207251	**Antrag** **Abstellplätze für Personenwagen:** Der Abschnitt ist zu ergänzen mit: Die Unterirdische Parkierung ist so zu planen, dass bei abnehmendem Bedarf an Parkplätzen eine Umnutzung zu Lager-, Abstell- oder Werkstatträumen erfolgen kann. Die Zugänglichkeit ist so zu realisieren, dass auch eine Nutzung durch Dritte, die nicht im Areal wohnen möglich wäre. Die zufahrt muss auch für Fahrräder mit Anhänger und Spezialfahrräder möglich sein. **Begründung** Es wird angestrebt, dass immer weniger Parkplätze benötigt werden und der Bau von Tiefgaragen ist sehr aufwändig und teuer. Es ist daher zweckmässig und vorausschauend, wenn eine Umnutzung bereits im Bau berücksichtigt wird. Dies kann z.B. Einfluss auf die Raumhöhe, Brandschutzkonzepte und Einteilung von Belüftung und Beleuchtung haben.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Bei mangelnder Nachfrage hat die Investorin Interesse, die Parkplätze anderweitig zu nutzen und vermieten. In der Tiefgarage ist die Umnutzung zu Abstellplätzen für E-Moped, Lastenvelos etc. möglich. Ebenso ist der Einbau von Lagerräumen etc. denkbar, sofern dies dannzumal feuerpolizeilich möglich ist. Die Zufahrtsrampen zur Unterniveaugarage können durch Fahrräder mit Anhänger und Spezialfahrräder über dieselbe Rampe erschlossen werden wie mit Personenwagen.
207234	**Antrag** **Abstellplätze für Personenwagen** Dar Abschnitt ist anzupassen in: “Pro Wohnung sind weniger als 0.8 Abstellplätze für Personenwagen zu erreichten. Sämtliche Abstellplätze sind unterirdisch in Sammelgaragen nachzuweisen. Davon ausgenommen sind Abstellplätze für Besuchende sowie Anlieferung innerhalb der Baubereiche und der im Plan bezeichneten Bereiche. Die Abstellplätze für Bewohnende und Beschäftigte sind mit Ladeinfrastruktur auszurüsten, welche für bidirektionales Laden vorbereitet ist. Der Ausrüstungsstand hat den Zielwerten der SIA 2060 für Neubauten zu entsprechen.	**Anpassung Unterlagen** Art. 7 der Vorschriften wird entsprechend angepasst. **Antwort** Der Antrag wird berücksichtigt. Siehe u.a. Masterantwort "Anzahl Parkplätze": Gemäss den seit Herbst 2025 in den Informationsveranstaltungen sowie im Rahmen der Mitwirkung zum Richtplan Siedlung und Grün-/Freiraum dargelegten Unterlagen beabsichtigt die Stadt, eine Teilanpassung des Baureglements hinsichtlich der Parkierungsvorschriften vorzunehmen. Ziel dieser Teilanpassung ist die Aufrechterhaltung der Bestandesgarantie bei gleichzeitiger Reduktion der Mindest- und Höchstzahlen an Parkfeldern für Neubauten. Die Grundlage hierfür bildet eine in Koordination der Bereiche Siedlung und Verkehr erarbeitete Studie. Konkret befindet sich das Vorhaben gemäss der angewandten Methodik (unter Berücksichtigung der geltenden Vorschriften des Kantons St. Gallen sowie der massgebenden ÖV-Güteklassen) in einer Reduktionszone, nämlich im Gebiet B. Die Vorgabe für das Gebiet B zu den Abstellplätzen für Bewohnende beträgt maximal 0.8

ID	Rückmeldung	Reaktion
	Die Ladeinfrastruktur ist in ein Energiemanagementsystem für das ganze Areal zu integrieren. **Begründung** In Anbetracht der sehr guten Lage des Areals, und den Möglichkeiten für begleitende Massnahmen wie Carsharing, öV Verbesserung und Veloförderung in verschiedener Art, dürfte ein Parkplatz pro Wohnung ausreichend sein. Bein SNBS Hochbau erhält man die Maximalwertung bei der Parkierung nur, wenn weniger als 0.8 Parkplätze pro Wohnung realisiert werden. Die SIA 2060 macht klare Vorgaben, welche Ladeinfrastruktur für einen zukunftsfähige Neubau zu realisieren ist. Im Kanton St.Gallen ist die Berücksichtigung der SIA 2060 aber nicht vorgeschrieben. Daher ist s wichtig, dass man dies im Rahmen des SNP einfordert. Zudem ist aktuell eine Anpassung des Energiegesetz in Vernehmlassung, welche vorsieht, dass Mieter das Recht auf Laden haben. Eine gute Vorbereitung der Infrastruktur sorgt hier für Investitionssicherheit. Bidirektionales Laden ist heute im Vergleich zu unidirektionalem Laden noch unverhältnismässig teuer, so das mir ein starres einfordern der Technologie nicht angebracht scheint. Dennoch ist es gut, wenn diese Technologie im SNP angesprochen wird. Unidirektionales Laden bietet schon sehr viele Möglichkeiten, wenn es gut in ein Energiemanagementsystem integriert wird.	Parkfeldern pro Wohnung. Es wird in den besonderen Vorschriften (Art. 7 Abs 1) präzisiert, dass die Anzahl Parkfelder für Bewohnende den Stand von maximal 0.8 künftig nicht überschreiten darf Es kommen die zum Zeitpunkt der Bewilligung geltenden Vorschriften der Stadt Wil zur Anwendung. Art. 7 der Vorschriften wird entsprechend angepasst. und "Ladeinfrastruktur Autos / Velos": Die Voraussetzungen für Lademöglichkeiten für E-Autos mit (Art. 7 Abs. 3) und für E-Bikes (Ergänzung Art. 8) werden geschaffen: Die Abstellplätze für Bewohnende und Beschäftigte sind so vorzubereiten, dass individuelle Ladestationen für bidirektionales Laden angeschlossen werden können. Der Stand der Technik sowie die tatsächliche Nachfrage werden zum Zeitpunkt der Realisierung erneut überprüft. Im Sinne eines ressourcenschonenden und bedarfsgerechten Ausbaus wird anschliessend eine angemessene Anzahl Abstellplätze vollständig mit Ladeinfrastruktur ausgestattet. Die Grundinstallation für eine Ladeinfrastruktur für einen angemessenen Teil der Velos wird im Sondernutzungsplan vorgeschrieben und ist vorgesehen. Wird in den besonderen Vorschriften ergänzt.
207252	**Antrag** Zusätzlichen Artikel einführen: **Carsharing** Es ist ein öffentlich nutzbarer Carsharing Standort mit mindestens zwei Fahrzeugen zu realisieren. Eine bevorzugte der Arealbewohner*Innen bei den Nutzung ist möglich.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** u.a. Masterantwort "Car-Sharing": Die Nachfrage bei Carsharing-Anbietern wird im Rahmen der Erarbeitung der weiteren Planung für das Kindlimann-Areal geprüft. Sofern ein entsprechendes Interesse und ein Bedarf bestehen, sollen Carsharing-Angebote auf dem Areal umgesetzt werden – unabhängig davon, ob die Stadt Wil an anderer Stelle im Südquartier vergleichbare

ID	Rückmeldung	Reaktion
	Begründung Wil Verfügt über mehrere Mobility Standorte mit teilweise mehreren Fahrzeugen. Es befindet sich aber kein Mobility Standort im Südquartier, was die Nutzung des Sharing-Angebots für viele im Quartier umständlicher mache. Mit dem Areal bietet sich die Möglichkeit, das Defizit zu beseitigen und einen neuen Standort zu eröffnen. Dadurch muss die Anzahl an Mobility Fahrzeugen in der Stadt nicht zwangsläufig steigen, auch eine Verschiebung von einzelnen Fahrzeugen aus dem Bahnhofparkhaus wäre denkbar.	Angebote realisiert.

ID	Rückmeldung	Reaktion
Bebauung		
207659	**Antrag** neuer Art. : Die Wohnbauten werden als Holzbauten erstellt. **Begründung** Was an den Informationsveranstaltungen in den Raum gestellt wurde, ist ein grosses Anliegen der Bevölkerung. Holzbauten sind nicht nur ein Trend, sondern entsprechen einem breiten Bedürfnis in der Bevölkerung.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Holzbauten sind mit den möglichen Regelungen möglich. Aktuell sind Holzbauten oder Holz-Hybridbauten geplant. Die letzten Jahre waren von teilweise von Lieferengpässen und grossen Preisschwankungen geprägt. Der Sommer 2026 hat gezeigt, dass das sommerliche Innenklima in den Wohnungen und die Speichermasse ebenfalls eine wichtige Rolle spielen. Deshalb soll der Spielraum grösser sein. Generell wird eine nachhaltige Bauweise angestrebt und SNBS Areal muss erfüllt werden.
206512	**Antrag** Begegnungsräume in den Gebäuden und Zimmer zur flexiblen Nutzung sind zu ergänzen. **Begründung** Im Aussenbereich sind Begegnungsräume zu finden. Von Begegnungsräumen im Innern ist nichts erwähnt. Es ist wichtig, dass für die 400 Wohnungen auch Gemeinschaftsräume in den Wohngebäuden realisiert werden. Auch das	**Anpassung Unterlagen** Dokumentation und aufnehmen für weitere Schritte. **Antwort** Die Haltung wird geteilt und es sind entsprechende Vorgaben eingeflossen. Es wird eine Gemeinschaftsanlage realisiert. Die genaue Nutzung und Gestaltung wird überprüft. Siehe Masterantwort "Begegnungsort Quartiertreff": Die Gemeinschaftsanlage (gemäss Sondernutzungsplanung) soll dem Südquartier und somit auch dem Kindlimann-Areal dienen. Es werden ein Konzept und ein Raumprogramm festgelegt, darunter die Freiraumgestaltung

ID	Rückmeldung	Reaktion
	Konzept von dazu mietbare Zimmer, wie es sie in Genossenschaftlichen Wohnbauten gibt, wird als vielversprechend erachtet.	und der Nutzung, sodass diese den Bedürfnissen der Stadt und des Quartiers inkl. Areals angemessen und gemäss den Anforderungen gerecht werden. Lärmarme Nutzungen werden geprüft. Dabei werden die vorgesehene Nutzungskonzeption und Raumprogramm als Treffpunkt berücksichtigt. Für den Fall Treffpunkt wird gegebenenfalls ein Betriebskonzept mit entsprechendem Reglement (inkl. Ver- und Entsorgungskonzept zu Vermeidung von Littering) und entsprechenden Betriebszeiten erstellt. Die Betreiberin wird dabei in die Pflicht genommen. Die Lage an der Buchenstrasse, welche für die Bewohnenden des Quartiers und auch von der Schule her gut erreichbar ist, kann allenfalls in der Grösse etwas reduziert werden zugunsten von Nutzungen die zum gegebenen Zeitpunkt definiert werden. Das Interesse und der Bedarf müssen gegeben und die Anlage kostentragend sein. Eine immergrüne Bepflanzung entlang der Buchenstrasse als Lärmfilter kann bei der Anlage vorgesehen werden. Anpassung in Unterlagen (Planungsbericht etc.) sowie Überarbeitung Teilprojekt. Desweiteren muss ein gewisser Anteil an Quartiermacher (Art. 13: Gemeinschaftliche Räume, nicht dem dauernden Aufenthalt dienende Elemente wie Pergolen von Dachgärten) auf den Gebäuden realisiert werden (Art. 16 0.7% bis 1.5% des maximalen Bauvolumens).
206500	**Antrag** Der Anteil an Gewerbefläche und das Preissegment der Wohnungen ist zu überdenken **Begründung** Es gibt bedenken, dass zu viel Gewerbeflächen geschaffen werden und es dann zu Leerständen kommt, wie man es auch andernorts in Wil sieht. Ausserdem wird angenommen, dass die Wohnungen im oberen Preissegment angesiedelt sein werden und dann entgegen den Erwartungen des Investors schwer zu vermieten sind. Eine möglichst grosse Anzahl an Wohnungen zur Kostenmiete ist daher anzustreben. und im SNP fest zu verankern.	**Anpassung Unterlagen** Keine **Antwort** Die zulässigen Nutzungen sowie deren jeweiliger Anteil werden durch den kantonalen Richtplan vorgegeben. Das Projekt hat entsprechend im Einklang mit diesen übergeordneten raumplanerischen Vorgaben zu stehen. Wie bereits anlässlich der Informationsveranstaltungen erläutert und in den entsprechenden Planungsunterlagen ausgewiesen, ist ein definierter Wohnungsmix vorgesehen. Zudem ist ein Anteil von 15% preisgünstigem Wohnraum verbindlich festgelegt.

ID	Rückmeldung	Reaktion
206499	**Antrag** Massnahmen zum Abfangen einer stark zyklischen Nutzung sind umzusetzen. **Begründung** Massnahmen zum Abfangen einer stark zyklischen Nutzung sind umzusetzen. Wenn Areale neu gebaut werden, oder neues Bauland ausgeschieden wird, entsteht im ersten Moment vorwiegend Wohnraum der oberen Preisklasse. Dies führt zu einer homogenen Belegung durch sehr ähnliche Nutzer*innen. Mit zunehmendem Alter der Wohnungen verschlechtert sich deren Zustand, die Preise fallen und die Nutzung ändert sich. Ein Beispiel dafür ist das Lindenhofquartier. Es besteht dann die Gefahr, dasses zu einer «Ghettoisierung» kommt. Dies würde sich dann auch negativ auf die kulturelle Durchmischung und Integration auswirken. Es sind Massnahmen zu ergreifen, um dem entgegenzuwirken. Mögliche Massnahmen wären z.B. von Anfang an ein breites Spektrum an Wohnungen in Bezug auf Preisniveau, Grösse, Altersgerechtigkeit, Familientauglichkeit, Nutzungsflexibilität etc. anzubieten.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Mit dem vorgesehenen Wohnungsmix hinsichtlich Wohnungsgrössen, preisgünstigem Wohnraum und gegebenenfalls Stockwerkeigentum sowie der Ausrichtung auf unterschiedliche Zielgruppen – von jungen Menschen über Familien bis hin zu Personen in der zweiten Lebenshälfte – wird eine breite soziale und generationenübergreifende Durchmischung angestrebt. Der differenzierte Wohnungsmix aufgrund der Arealgrösse schafft Angebote für unterschiedliche Altersgruppen, Haushaltsformen und wirtschaftliche Möglichkeiten und fördert damit eine breite soziale, generationenübergreifende und sozioökonomische Durchmischung des Areals.
206516	**Antrag** Quartziertreff: Der Standort des Quartiertreffs ist nochmals gründlich zu überdenken. Ein Standort innerhalb des Areals oder an der Südseite würde bevorzugt. Auch das Nutzungskonzept ist zu überdenken. Die präsentierte Nutzung wird als unnötig betrachtet. Es bestehen aber viele Ideen für andere Nutzungen und der Verein Südquartier bietet sich an, aktiv bei der Ideensammlung und der Gestaltung des Quartiertreffs mitzuwirken. Schlussendlich muss eine Lösung gefunden werden, damit sich die Lärmbelastung und das Littering in einem akzeptablen Rahmen halten, wozu die Eckpunkte wie Nutzungsideen, ausgeschlossene Nutzungen oder Anforderung an Verantwortung und Ruhezeiten bereits im Sondernutzungsplan festzuhalten sind. **Begründung**	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** u.a. Masterantwort " Begegnungsort Quartiertreff": Die Gemeinschaftsanlage (gemäss Sondernutzungsplanung) soll dem Südquartier und somit auch dem Kindlimann-Areal dienen. Es werden ein Konzept und ein Raumprogramm festgelegt, darunter die Freiraumgestaltung und der Nutzung, sodass diese den Bedürfnissen der Stadt und des Quartiers inkl. Areals angemessen und gemäss den Anforderungen gerecht werden. Lärmarme Nutzungen werden geprüft. Dabei werden die vorgesehene Nutzungskonzeption und Raumprogramm als Treffpunkt berücksichtigt. Für den Fall Treffpunkt wird gegebenenfalls ein Betriebskonzept mit entsprechendem Reglement (inkl. Ver- und Entsorgungskonzept zu Vermeidung von Littering) und entsprechenden Betriebszeiten erstellt. Die Betreiberin wird dabei in die Pflicht genommen. Die Lage an der Buchenstrasse, welche für die Bewohnenden des Quartiers und auch von der Schule her gut erreichbar ist, kann allenfalls in der Grösse etwas

ID	Rückmeldung	Reaktion
	Der Quartiertreff war das Thema, dass am meisten zu diskutieren gab. Zum einen ist man begeistert davon, dass ein so grosses Gebäude für die Allgemeinheit als Treff zur Verfügung stehen wird. Zum andern wird in Frage gestellt, ob dieser, in der Art wie er präsentiert wurde, überhaupt benötigt wird. Mit dem Schulhaus Matt und dem Sportpark Bergholz inklusive Piratenspielplatz bestehen bereits verschiedene Angebote wo man sich treffen und zusammen spielen kann. Auch kulturell bestehen mit dem Care de Lion, dem Centro Italiano und der Lok Remise schon einige kulturelle Angebote und in den letzten Jahren hat auch das eine und andere Restaurant schliessen müssen. In der gezeigten Form als offene Halle besteht eine grosse Gefahr, dass sich dort unerwünschte Personen aufhalten. So treiben sich bereits heute des Öfteren Personen herum, die Alkohol und Drogen konsumieren oder handeln. Mit der Umgestaltung muss dies gelöst werden. Bei der vorgesehenen Nutzung für öffentliche Veranstaltungen wie Konzerte etc., bestehen Bedenken bezüglich zusätzlichen Belastungen durch Verkehr, Parkierung, Littering, Nachtruhestörung.	reduziert werden zugunsten von Nutzungen die zum gegebenen Zeitpunkt definiert werden. Das Interesse und der Bedarf müssen gegeben und die Anlage kostentragend sein. Eine immergrüne Bepflanzung entlang der Buchenstrasse als Lärmfilter kann bei der Anlage vorgesehen werden. Anpassung in Unterlagen (Planungsbericht etc.) sowie Überarbeitung Teilprojekt. Die Stadt bedankt sich für das Engagement des Quartiervereins Südquartier. Die vorgeschlagenen Nutzungsideen werden geprüft und in die weitere Planungsschritten einfliessen.
	Die einen bevorzugen es, wenn ein Quartiertreff weiter südlich im Areal oder sonst wo im Quartier (mit Understützung der Arealbetreiber) realisiert würde. Es ist nicht verständlich, dass ausgerechnet das Gebäude des Areals, welches voraussichtlich am meisten Lärm und auch Littering verursachen wird, ausgerechnet im Norden direkt angrenzend an die Einfamilienhausquartier positioniert wird und nicht innerhalb des Quartiers. Andere finden es aus historischen Gründen und bezüglich Schonung von Ressourcen sehr wertvoll, wenn wenigstens ein Teil der Bauten bestehen bleiben kann und umgenutzt wird. Zum Schutz der bestehenden Einfamilienhäuser vor Lärm und weiteren lästigen Auswirkungen, sind aber Massnahmen umzusetzen wie eine zweckmässige räumliche Ausrichtung und überlegte Öffnung des Gebäudes,	

ID	Rückmeldung	Reaktion
	sowie Massnahmen zur Abschirmung durch bauliche Massnahmen oder Hecken und Bäume. Für die Nutzung bestehen bereits viele spontane Ideen, wie z.B.: -Eine Gartenhalle mit Tischen, Bänken Grillplatz und WC, die man mieten kann. (Das Mieten hat den Vorteil, dass es klare Nutzungsregeln gibt und sich immer jemand verantwortlich fühlt.) -Grillplatz -Eine Quartierwerkstat bzw. ein Hobikeller, wo man gemeinsam verschiedenste Dinge reparieren und bauen kann. -Räume für Krabelgruppen, Senioren-Mittagstische, Vereinstreffen und andere Der Verein Südquartier würde Hand bieten Ideen für die Nutzung eines Quartiertreffs zu erarbeiten und sich für den Betrieb einsetzen.	

ID	Rückmeldung	Reaktion
Freiraum		
206881	**Antrag** Die Zugänglichkeit des Gleisparks ist zeitlich nicht zu begrenzen. **Begründung** Der Gleispark dient der Vernetzung des Areals mit dem Quartier. Eine zeitliche Begrenzung der Zugänglichkeit würde die Nutzung stark einschränken und die Gefahr mit sich bringen, dass das Areal sich vom Rest des Quartiers abschottet. Anstelle einer Nutzungsbeschränkung würden besser direkt die erwarteten Probleme wie nächtliche Lärmbelästigung oder Littering mit Gegenmassnahmen direkt vermieden werden.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** u.a. Masterantwort "Gleispark": Der Gleispark befindet sich inmitten einer Wohnüberbauung. Entsprechend ist dem berechtigten Ruhebedürfnis der Bewohnerinnen und Bewohner angemessen Rechnung zu tragen. Die Eigentümerschaft soll daher die Möglichkeit haben, bei Bedarf geeignete Massnahmen zur Sicherung der Wohn- und Aufenthaltsqualität zu ergreifen. Eine aktive Nutzung des Gleisparks bis 22.00 Uhr erscheint grundsätzlich vertretbar. Danach soll das berechtigte Bedürfnis nach Nachtruhe respektiert und bei Bedarf auch durchgesetzt werden können. Die Nutzung der Wege

ID	Rückmeldung	Reaktion
		ohne dauernden Aufenthalt ist jederzeit möglich. Anpassung: Art. 20 Gleispark, Abs1: Der im Plan bezeichnete Gleispark ist für die Allgemeinheit zwischen 10:00 bis 22:00 Uhr für eine aktive Nutzung zugänglich zu halten. Den Ansprüchen an ein ruhiges Wohnumfeld widersprechende Nutzung sind unzulässig.
206548	**Antrag** Der Gleispark ist permanent und nicht nur von 10:00 bis 22:00Uhr zugänglich zu halten. **Begründung** Der Gleispark und die damit ermöglichte Durchquerung des Areals ist ein Schlüssel für die Einbindung und Vernetzung des Areals mit dem ganzen Quartier. Wird die Nutzung Zeitliche eingeschränkt, verliert er seine Wirkung vollständig. Viele Nutzungen wie Arbeitsweg, Morgenspaziergang Joggingrunde etc. würden dadurch verunmöglicht.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** u.a. Masterantwort "Gleispark": Der Gleispark befindet sich inmitten einer Wohnüberbauung. Entsprechend ist dem berechtigten Ruhebedürfnis der Bewohnerinnen und Bewohner angemessen Rechnung zu tragen. Die Eigentümerschaft soll daher die Möglichkeit haben, bei Bedarf geeignete Massnahmen zur Sicherung der Wohn- und Aufenthaltsqualität zu ergreifen. Eine aktive Nutzung des Gleisparks bis 22.00 Uhr erscheint grundsätzlich vertretbar. Danach soll das berechtigte Bedürfnis nach Nachtruhe respektiert und bei Bedarf auch durchgesetzt werden können. Die Nutzung der Wege ohne dauernden Aufenthalt ist jederzeit möglich. Anpassung: Art. 20 Gleispark, Abs1: Der im Plan bezeichnete Gleispark ist für die Allgemeinheit zwischen 10:00 bis 22:00 Uhr für eine aktive Nutzung zugänglich zu halten. Den Ansprüchen an ein ruhiges Wohnumfeld widersprechende Nutzung sind unzulässig.
206511	**Antrag** Die Grünflächen und Bepflanzungen sind mindestens in dem Umfang, wie auf den Visualisierungen dargestellt, umzusetzen. **Begründung** Auf den Plänen und Visualisierungen sind viele Grünflächen mit Bäumen zu sehen. Das finden wir sehr positiv und ein Mehrwert für das ganze Quartier. Es ist uns wichtig, dass dies bei der Projektumsetzung umgesetzt wird und keine Abstriche gemacht werden.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Vielen Dank für die positive Rückmeldung. Das Richtprojekt dient als Richtschnur. Sie ist also die Leitlinie, an die sich die Umsetzung zu orientieren hat. Die Aussagen des Richtprojekts werden in Art. 18 verbindlich vorgeschrieben.

ID	Rückmeldung	Reaktion
206504	**Antrag** Hochbeete, Dachgärten und andere Formen des Urban Gardenings sind zu fördern. **Begründung** Urban Gardening ist nicht nur ein Trend, sondern eine Möglichkeit, Bewohner*innen in verdichteten Wohnräumen mehr Nähe zur Natur zu ermöglichen und so das Verständnis für Umwelt und Natur zu fördern. Eine Arealentwicklung ist eine der wenigen Möglichkeiten, bei denen Urban Gardening effektiv gefördert werden kann.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Ein gewisser Anteil an Quartiermacher (Art. 13: Gemeinschaftliche Räume, nicht dem dauernden Aufenthalt dienende Elemente wie Pergolen von Dachgärten) muss auf den Gebäuden realisiert werden (Art. 16 0.7% bis 1.5% des maximalen Bauvolumens). Damit wird dies gefördert. Zusätzlich ist im südlichen Bereich des Areals eine Fläche für die Mitgestaltung durch Jugendliche vorgesehen. In einem partizipativen Prozess können dort beispielsweise Gemüse- und Kräutergärten oder andere Formen des Urban Gardenings entwickelt werden. Die konkrete Ausgestaltung soll gemeinsam mit den Jugendlichen im Rahmen dieses Prozesses entwickelt werden.
206505	**Antrag** Innerhalb des Areals, aber auch innerhalb der Gebäude sind unterschiedliche Wohnungen gut durchmischt anzubieten. **Begründung** Es wird als wichtig erachtet, dass innerhalb des Areals, aber auch innerhalb der Gebäude unterschiedliche Wohnungen angeboten werden, so dass es eine gute Durchmischung von Familien, sowie jungen und älteren Einzelpersonen gibt. Nur so kann ein intergenerationelles Wohnen und eine Caring Community geschaffen werden, bei der sich ältere Menschen um Kinder von berufstätigen Ehepaaren kümmern und diese wiederum z.B. Einkäufe für die älteren erledigen.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Mit dem vorgesehenen Wohnungsmix hinsichtlich Wohnungsgrössen, preisgünstigem Wohnraum und gegebenenfalls Stockwerkeigentum sowie der Ausrichtung auf unterschiedliche Zielgruppen – von jungen Menschen über Familien bis hin zu Personen in der zweiten Lebenshälfte – wird eine breite soziale und generationenübergreifende Durchmischung angestrebt. Der differenzierte Wohnungsmix schafft Angebote für unterschiedliche Altersgruppen, Haushaltsformen und wirtschaftliche Möglichkeiten und fördert damit eine breite soziale, generationenübergreifende und sozioökonomische Durchmischung des Areals.
207360	**Antrag** **Gleichpark** Anpassen zu:	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Siehe bitte die Masterantwort "Gleispark": Der Gleispark befindet sich inmitten einer Wohnüberbauung. Entsprechend ist dem berechtigten Ruhebedürfnis der Bewohnerinnen und Bewohner angemessen Rechnung zu tragen. Die Eigentümerschaft soll daher die Möglichkeit haben, bei Bedarf geeignete

ID	Rückmeldung	Reaktion
	Der im Plan bezeichnete Gleichpark ist für die Allgemeinheit permanent zugänglich zu halten. Den Ansprüchen an eine … **Begründung** Der Gleispark dient auch der Einbindung des Areals in das Quartier. Quartierbewohner müssen permanent durch den Gleispark laufen können, zb. wenn sie am Morgen zur Arbeit laufen, Joggen gehen oder mit dem Hund auf einen Spaziergang gehen. Wenn es zeitliche Beschränkungen gibt, entsteht direkt eine Hürde für die Nutzung, psychologisch auch in der Zeit, wo er begehbar wäre. Es soll daher keine zeitliche Beschränkung geben. Selbstverständlich muss zu jeder Zeit beim Begehen des Gleisparks aber Rücksicht auf die Ansprüche der Arealbewohnenden genommen werden.	Massnahmen zur Sicherung der Wohn- und Aufenthaltsqualität zu ergreifen. Eine aktive Nutzung des Gleisparks bis 22.00 Uhr erscheint grundsätzlich vertretbar. Danach soll das berechtigte Bedürfnis nach Nachtruhe respektiert und bei Bedarf auch durchgesetzt werden können. Die Nutzung der Wege ohne dauernden Aufenthalt ist jederzeit möglich. Anpassung: Art. 20 Gleispark, Abs1: Der im Plan bezeichnete Gleispark ist für die Allgemeinheit zwischen 10:00 bis 22:00 Uhr für eine aktive Nutzung zugänglich zu halten. Den Ansprüchen an ein ruhiges Wohnumfeld widersprechende Nutzung sind unzulässig.
207369	**Antrag** Zusätzlichen Artikel einfügen **Zugang zu Wasser** Mit Brunnen, Wasserspielen und Abflüssen an der Oberfläche ist allen der Zugang zu Wasser zu ermöglichen. **Begründung** Für die Anpassung an den Klimawandel ist der Zugang zu Wasser sehr wichtig. Dieser ist aber nicht immer so einfach zu realisieren, so dass insbesondere Bei Neubauten jede Gelegenheit genutzt werden muss, um diesen Zugang zu ermöglichen.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** u.a. Masterantwort "Wasserbiotop und ähnliches": Das Anliegen, Wasser als wichtigen Bestandteil in die Freiraumplanung einzubeziehen, wird unterstützt. Die Möglichkeiten zur Schaffung eines Fliessgewässers wurden im Rahmen der Freiraumplanung geprüft. Die Prüfung hat gezeigt, dass die Realisierung eines natürlichen Fliessgewässers innerhalb des Areals aus verschiedenen Gründen nicht zweckmässig beziehungsweise nicht realisierbar ist. Auch eine Speisung aus dem Krebsbach wäre mit zusätzlichen technischen Voraussetzungen verbunden, die im Rahmen der Arealentwicklung nicht umgesetzt werden können. Darüber hinaus ist die im südlichen Bereich des Areals zur Diskussion stehende Fläche bereits für eine andere wichtige Funktion vorgesehen. Dort soll die Beteiligung von Jugendlichen an der Gestaltung und Aneignung des Freiraums ermöglicht werden. Das Thema der Regenwasserretention ist auch ohne die Erstellung eines Weihers oder Fliessgewässers ein zentrales Element der Freiraumgestaltung. Sie bestimmt alle Freiräume des Areals und wird wo immer möglich oberirdisch und kombiniert mit der Integration von Biodiversitätsflächen angeboten. Wasser-/Trinkgelegenheiten werden im Rahmen der weiteren Projektierung überprüft und umgesetzt. Das Thema Wasser wird im Rahmen der weiteren

ID	Rückmeldung	Reaktion
		Freiraumplanung berücksichtigt und insbesondere über die Regenwasserbewirtschaftung/Retention integriert. Es ist ein Wasserelement vor der Gemeinschaftsanlage geplant.

ID	Rückmeldung	Reaktion
Umwelt		
206890	**Antrag** Anpassen zu: “Das Areal ist nach SNBS-Areal” oder “SNBS Hochbau” mit Level Gold zu zertifizieren. **Begründung** Der Standard SNBS beinhaltet eine Vielzahl an wichtigen Anforderungen, welche für eine nachhaltiges Areal von grosser Bedeutung sind. Wir das Areal aber nicht n ach zertifiziert, sondern richtet sich nur nach dem Standard, so ist die Umsetzung der Massnahmen nicht garantiert. Sie können zu einem späteren Zeitpunkt in der Realisierung wegdiskutiert werden. Ausserdem ist es für die städtische Verwaltung praktisch nicht möglich, die Vielzahl an wichtigen Anforderungen des SNBS Standards einzufordern, geschweige denn deren Umsetzung zu prüfen. Aus diesen Gründen erachten wir eine Zertifizierung als unabdingbar.	**Anpassung Unterlagen** gem. Antwort. **Antwort** Der Antrag wird stattgegeben. Siehe u.a. Masterantwort "SNBS": Der Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz (SNBS) für Areale bzw. SNBS-Areal wird erreicht und eine Zertifizierung wird entsprechend angestrebt. Somit wird das bereits Geplante konkretisiert. SNBS-Areal Zertifizierung wird aufgenommen in Art. 24.
206884	**Antrag** Anpassen zu: “Nicht als Terrassen oder Dachgärten genutzte Dachflächen müssen begrünt UND auf der gleichen Fläche mit Photovoltaikanlagen zur Sonnenenergienutzung ausgerüstet werden. Die Begrünung hat extensiv und auch teils intensiv zu erfolgen. Grössere Fassadenflächen sind ebenfalls zur Sonnenergienutzung mit Photovoltaikmodulen oder thermischen Sonnenkollektoren auszustatten. **Begründung**	**Anpassung Unterlagen** BesVo Gem. Antwort anpassen. **Antwort** Wir danken für die Eingaben; das Anliegen wird teilweise berücksichtigt und der Art. 23 wird angepasst. Siehe bitte Masterantwort "Dachgestaltung (PV- und Begrünung)": Auf den nicht als Terrassen oder Dachgärten genutzten Dachflächen sind extensive Begrünung und Anlagen zur Sonnenenergienutzung kombiniert anzuordnen, soweit dies unter Berücksichtigung der Windlasten insbesondere bei den Häusern bis 30 m möglich ist. Die von den Eingaben angesprochene gemeinsame Nutzung

ID	Rückmeldung	Reaktion
	Auch wenn der Ausbau der Sonnenenergienutzung in den letzten Jahren gut voran schritt, ist ein weiterer Ausbau für die Erreichung der Klimaziele unabdingbar. Heutige Systeme erlauben es, Sonnenenergienutzung und Dachbegrünungen auf der gleichen Fläche gut zu kombinieren. Mit bewusster Ost-West-Ausrichtung und steilen Anstellwinkeln bis vertikalen Anlagen, kann die Stromproduktion auf Morgen, sowie Abendproduktion und Sinterstromproduktion optimiert werden. Zur netzschonenden Integration kann heute gut eine Reduktion der Einspeiseleistung auf 50% oder sogar bis auf 30% der installierten Peakleistung realisiert werden.	derselben Fläche wird damit aufgenommen. Anlagen zur Sonnenenergienutzung an den Fassaden werden mit dem SNP ermöglicht, jedoch nicht vorgeschrieben. Die Prüfung des Bedarfs und die Abstimmung mit der konkreten Fassadengestaltung erfolgt in einer späteren Projektierungsphase. Entsprechende Anlagen können somit im Rahmen des Bauprojekts vorgesehen werden. Art. 23 wird angepasst, sodass auf den Dachflächen extensive Begrünung und Anlagen zur Sonnenenergienutzung kombiniert anzuordnen sind.
206906	**Antrag** Das Areal als Zusammenschluss zum Eigenverbrauch (ZEV) oder Eigenverbrauchsgemeinschaft (EVG) zu Realisieren. Es ist ein Energiemanagementsystem (EMS) zu implementieren, welches Photovoltaik, Ladestationen, sowie Dynamische Preise für Energiebezug, Netznutzung und Stromrücklieferung verarbeitet. Den Bewohner*innen muss das System Echtzeitwerte anzeigen, so dass diese Ihr Handeln danach ausrichten können. **Begründung** Der Energiehandel wird laufend dynamischer und Flexibilitäten gewinnen stetig an Wert. Bereits heute können Energiebezug und Netznutzung mit dynamischen Tarifen erfolgen. Ab 2027 wird die Rücklieferung von PV-Strom sich nach den stündlichen Day-Ahead Preisen richten. Ohne EMS und angemessener Visualisierung ist es nicht möglich, sein Handeln nach den aktuellen Rahmenbedingungen auszurichten.	**Anpassung Unterlagen** keine. **Antwort** Ein übergeordnetes Energiekonzept wird im weiteren Verlauf der Projektplanung entwickelt und die Themen wie Eigenverbrauch, Photovoltaik, Ladestationen gesamtheitlich betrachtet. Dazu gehört auch die Fragestellung zu einem Energiemanagement. Siehe u.a. Masterantwort "EMS": Im Rahmen der weiteren Projektierung ist durch die zuständigen Fachspezialisten eine optimale Lösung zu erarbeiten. Diese hat die künftigen Eigentumsverhältnisse, den Stand der Technik sowie die Anforderungen des SNBS Areal-Standards zu berücksichtigen.
206894	**Antrag** Ergänzen mit: Das Areal sieht Massnahmen zur Anpassung an den Klimawandel vor. Dazu gehören insbesondere:	**Anpassung Unterlagen** m Planungsbericht präzisieren, Dokumentation und Hinweis aufnehmen. **Antwort** Dem Antrag wird stattgegeben. Die Themen Biodiversität und Klimaanpassung werden im weiteren Planungsprozess konkretisiert. Ein hoher Kronenüberdeckungsgrad, geringe Versiegelung, begrünte Dachflächen,

ID	Rückmeldung	Reaktion
	-Die Vermeidung von Hitzeinseln -Regenwasserbewirtschaftung (Wasser als Ressource behandeln) -Sommerlicher Wärmeschutz -Freien Zugang zu Wasser sicherstellen **Begründung** Die Anpassung an den Klimawandel ist eine der grossen Herausforderungen, welche uns in den nächsten Jahrzehnten beschäftigen wird. Neubauareale bieten grosse Chancen, die erforderlichen Massnahmen direkt umzusetzen und damit Vorteile für das Areal und das angrenzende Gebiet zu schaffen. Im Bestandsbau wäre ist die Anpassung deutlich schwieriger. Der Städteverband hat zu diesem Thema am 25.06.2026 ein Positionspapier veröffentlicht. Dessen Empfehlungen sind in den SNP aufzunehmen.	Wärmeschutz durch Verschattung sowie entsprechende Massnahmen an Gebäuden, vielfältige u. standortgerechte Bepflanzung etc. sind Bestandteil der Planung.
206895	**Antrag** Im Areal sind natürliche Gewässer und Biotope zu schaffen. **Begründung** Ursprünglich floss der Krebsbach und der Hubbach durch das Südquartier bzw. verlandete in diesem Gebiet. heute gibt es im Südquartier keine natürlichen Gewässer mehr. Das Areal bietet die einmalige Gelegenheit, wieder ei natürliches Gewässer ins Südquartier zu bringen. Dies kann in Zusammenhang mit der Regenwasserbewirtschaftung, sowie mit dem eingedolten Krebsbauch auf der andern Gleisseite erfolgen.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Siehe bitte Masterantwort "Wasserbiotop und ähnliches": Das Anliegen, Wasser als wichtigen Bestandteil in die Freiraumplanung einzubeziehen, wird unterstützt. Die Möglichkeiten zur Schaffung eines Fliessgewässers wurden im Rahmen der Freiraumplanung geprüft. Die Prüfung hat gezeigt, dass die Realisierung eines natürlichen Fliessgewässers innerhalb des Areals aus verschiedenen Gründen nicht zweckmässig beziehungsweise nicht realisierbar ist. Auch eine Speisung aus dem Krebsbach wäre mit zusätzlichen technischen Voraussetzungen verbunden, die im Rahmen der Arealentwicklung nicht umgesetzt werden können. Darüber hinaus ist die im südlichen Bereich des Areals zur Diskussion stehende Fläche bereits für eine andere wichtige Funktion vorgesehen. Dort soll die Beteiligung von Jugendlichen an der Gestaltung und Aneignung des Freiraums ermöglicht werden. Das Thema der Regenwasserretention ist auch ohne die Erstellung eines Weihers oder Fliessgewässers ein zentrales Element der Freiraumgestaltung. Sie bestimmt alle Freiräume des Areals und wird wo immer möglich oberirdisch und

ID	Rückmeldung	Reaktion
		kombiniert mit der Integration von Biodiversitätsflächen angeboten. Wasser-/Trinkgelegenheiten werden im Rahmen der weiteren Projektierung überprüft und umgesetzt.
207660	**Antrag** Art. 24 Nachhaltigkeit / Neuformulierung: Das Areal setzt mindestens den Standard “SNBS-Areal” um. **Begründung** Mit Formulierungen wie “orientiert sich am” haben wir schlechte Erfahrungen gemacht. Vorschriften müssen klar und eindeutig sein.	**Anpassung Unterlagen** Anpassung Formulierungen. **Antwort** Dem Antrag wird stattgegeben. Siehe u.a. Masterantwort "SNBS": Der Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz (SNBS) für Areale bzw. SNBS-Areal wird erreicht und eine Zertifizierung wird entsprechend angestrebt. Somit wird das bereits Geplante konkretisiert. SNBS-Areal Zertifizierung wird aufgenommen in Art. 24.
206521	**Antrag** Art. 24 anpassen zu: Das Areal wird nach SNBS-Areal oder SNBS Hochbau Gold zertifiziert. **Begründung** Eine nachhaltige Planung und Realisierung des Kindlimann-Areals ist den Bewohner*innen des Südquartiers wichtig. Dabei sollen die drei Aspekte der Nachhaltigkeit (Wirtschaft, Soziales und Ökologie) gut aufeinander abgestimmt sein. Für den Laien und auch die Verwaltung der Stadt ist es sehr schwierig und Aufwändig, wenn nicht sogar unmöglich, die richtigen Aspekte für eine Nachhaltige Entwicklung des Areals zu benennen, einzufordern und deren Umsetzung zu kontrollieren. Aus diesem Grund wurden Labels wie der Standard nachhaltiges Bauen entwickelt. Sie sind von Fachleuten erarbeitet, breit abgestützt und garantieren durch die Zertifizierung eine Umsetzung gemäss den geforderten Kriterien. Mit der Forderung , dass sich das Areal am SNBS orientiert, wird schlussendlich überhaupt nichts gefordert. Jede Anforderung kann im Laufe der Entwicklung wegdiskutiert werden. Wir fordern	**Anpassung Unterlagen** Anpassung Formulierungen. **Antwort** Dem Antrag wird stattgegeben, es wird jedoch die Zertifizierung für das SNBS-Areal verfolgt. Siehe u.a. Masterantwort "SNBS": Der Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz (SNBS) für Areale bzw. SNBS-Areal wird erreicht und eine Zertifizierung wird entsprechend angestrebt. Somit wird das bereits Geplante konkretisiert. SNBS-Areal Zertifizierung wird aufgenommen in Art. 24.

ID	Rückmeldung	Reaktion
	daher, dass das Areal auch zertifiziert wird. Dadurch haben wir Sicherhit, dass eine nachhaltige Arealentwicklung geplant und umgesetzt wird	
206519	**Antrag** Artikel 23 anpassen zu: Nicht als Terrassen oder Dachgärten genutzte Dachflächen müssen extensiv oder stärker begrünt werden und gleichzeitig mit einer Photovoltaikanlage ausgestattet werden. Auch grössere Fassadenflächen nach Osten, Süden oder Westen sind mit PV-Anlagen auszustatten. **Begründung** Auch wenn der Ausbau von Photovoltaikanlagen in den letzten Jahren gute Fortschritte erzielte, ist ein weiterer Ausbau unabdingbar. Heute gibt es bewährte Systeme von aufgeständerten oder sogar vertikalen PV-Anlagen, welche sich sehr gut mit verschiedenen Dachbegrünungen kombinieren lassen. Bei der Ausrichtung der Module wird zunehmend auf die Eigenverbrauchsoptimierung und Winterstromproduktion geachtet, so dass die Anlagen nichtmehr nach Süden, sondern nach Osten und Westen ausgerichtet werden und in einem sehr steilen Winkel montiert werden.	**Anpassung Unterlagen** Art. 23 wird angepasst, sodass auf den Dachflächen extensive Begrünung und Anlagen zur Sonnenenergienutzung kombiniert anzuordnen sind. **Antwort** Wir danken für die Eingaben; das Anliegen wird teilweise berücksichtigt. Siehe bitte Masterantwort "Dachgestaltung (PV- und Begrünung)": Auf den nicht als Terrassen oder Dachgärten genutzten Dachflächen sind extensive Begrünung und Anlagen zur Sonnenenergienutzung kombiniert anzuordnen, soweit dies unter Berücksichtigung der Windlasten insbesondere bei den Häusern bis 30 m möglich ist. Die von den Eingaben angesprochene gemeinsame Nutzung derselben Fläche wird damit aufgenommen. Anlagen zur Sonnenenergienutzung an den Fassaden werden mit dem SNP ermöglicht, jedoch nicht vorgeschrieben. Die Prüfung des Bedarfs und die Abstimmung mit der konkreten Fassadengestaltung erfolgt in einer späteren Projektierungsphase. Entsprechende Anlagen können somit im Rahmen des Bauprojekts vorgesehen werden. Art. 23 wird angepasst, sodass auf den Dachflächen extensive Begrünung und Anlagen zur Sonnenenergienutzung kombiniert anzuordnen sind.
206523	**Antrag** Die Grünflächen sind so zu realisieren, dass sie der fortschreitenden Klimaerwärmung Rechnung tragen und die Biodiversität fördern. **Begründung** Die Zusätzliche Grünflächen sind eine Aufwertung für das ganze Quartier. Es ist wichtig, dass bei der Realisierung Pflanzen gewählt werden, welche die Biodiversität fördern und an den Klimawandel angepasst sind. Zudem sind Begrünungen ein essenzieller Baustein für die Anpassung an den	**Anpassung Unterlagen** Vorschrift zur Bepflanzung wird geschärft oder ergänzt. **Antwort** Vielen Dank für den Hinweis. Dem Antrag wird stattgegeben

ID	Rückmeldung	Reaktion
	Klimawandel. Bei richtiger Planung und Umsetzung tragen sie durch die Beschattung und Verdunstung massgeblich zur Vermeidung von Hitzeinseln bei und verbessern zudem die Luftqualität.	
206506	**Antrag** Es sind Nistplätze insbesondere für Mauer- und Alpensegler, sowie Fledermäuse an allen Gebäuden zu installieren. **Begründung** Im Südquartier gibt es Mauersegler und im Hof zu Wil sogar Alpensegler. beide benötigen Nistplätze in grosser Höhe. Die hohen Gebäude sind dafür prädestiniert. Auch Fledermäuse sind mit zunehmender Zahl an Fassadenmodernisierungen immer mehr auf künstliche Schlafplätze angewiesen. Bei einem Neubau können Nist- und Fledermauskästen ohne grossen Mehraufwand installiert werden. Bei fachgerechter Ausführung sind sowohl Seglernistkästen, wie auch Fledermauskästen praktisch ohne Unterhaltsaufwand.	**Anpassung Unterlagen** Im Planungsbericht erwähnen. **Antwort** Vielen Dank für den geschätzten Input. Dies wird an einzelnen Gebäuden im Verlauf der weiteren Projektierung vorgesehen.
206501	**Antrag** Sharing Economy ist zu fördern. **Begründung** In vielen Arealen ist das Teilen ein wichtiger Aspekt des Zusammenlebens und des sich Kennenlernen. Das gegenseitige Nutzen von Autos, Werkzeuge, Waschmaschinen , Küchengeräte usw. hilft zudem gegen Einsamkeit im Handyzeitalter. Auch im Quartierverein würden wir diesen Ansatz des Teilens anstatt besitzen gerne unterstützen und würden uns freuen, wenn gemeinsam Lösungen entwickelt werden können.	**Anpassung Unterlagen** Keine. Für nächste Planungsschritte. **Antwort** Es besteht grundsätzlich Offenheit für Initiativen, z.B. in Bezug auf Werkzeuglager, Nähmaschinen, Waffeleisen, Fritteusen in Gemeinschaftsanlage uvm. Die Bewohnenden können den Austausch selber organisieren. Je nach Wohnsegement werden gemeinsame Wasch-/Trockenräume geprüft.
206524	**Antrag**	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort**

ID	Rückmeldung	Reaktion
	Wasser ist als Ressource in die Planung einzubinden. Das Prinzip der Schwammstadt ist umzusetzen und Wassern mit von Brunnen, Wasserspielen und Gewässern allen zugänglich zu machen. **Begründung** Wasser wird mit der fortschreitenden Klimaveränderung immer wichtiger. Es wird zunehmend wichtiger, Starkregen abzufangen, Grundwasservorkommen zu regenerieren und Wasser wieder allen zugänglich zu machen. Das erhöht die Aufenthaltsqualität massgeblich, ist gesundheitsfördernd und trägt zur Biodiversität bei.	Siehe bitte Masterantwort "Wasserbiotop und ähnliches": Das Anliegen, Wasser als wichtigen Bestandteil in die Freiraumplanung einzubeziehen, wird unterstützt. Die Möglichkeiten zur Schaffung eines Fliessgewässers wurden im Rahmen der Freiraumplanung geprüft. Die Prüfung hat gezeigt, dass die Realisierung eines natürlichen Fliessgewässers innerhalb des Areals aus verschiedenen Gründen nicht zweckmässig beziehungsweise nicht realisierbar ist. Auch eine Speisung aus dem Krebsbach wäre mit zusätzlichen technischen Voraussetzungen verbunden, die im Rahmen der Arealentwicklung nicht umgesetzt werden können. Darüber hinaus ist die im südlichen Bereich des Areals zur Diskussion stehende Fläche bereits für eine andere wichtige Funktion vorgesehen. Dort soll die Beteiligung von Jugendlichen an der Gestaltung und Aneignung des Freiraums ermöglicht werden. Das Thema der Regenwasserretention ist auch ohne die Erstellung eines Weihers oder Fliessgewässers ein zentrales Element der Freiraumgestaltung. Sie bestimmt alle Freiräume des Areals und wird wo immer möglich oberirdisch und kombiniert mit der Integration von Biodiversitätsflächen angeboten. Wasser-/Trinkgelegenheiten werden im Rahmen der weiteren Projektierung überprüft und umgesetzt. Das Thema Wasser wird im Rahmen der weiteren Freiraumplanung berücksichtigt und insbesondere über die Regenwasserbewirtschaftung/Retention integriert. Es ist ein Wasserelement vor der Gemeinschaftsanlage geplant.
207362	**Antrag** **Dach- und Fassadengestaltung** Der Absatz ist anzupassen in: Nicht als Terrassen oder Dachgärten genutzte Dachflächen müssen zumindest extensiv begrünt werden und zudem mit Anlagen zur Sonnenergienutzung ausgerüstet werden. An grössere Fassadenflächen sind ebenfalls Anlagen zur Solarenergienutzung zu installieren. **Begründung**	**Anpassung Unterlagen** Art. 23 wird angepasst, sodass auf den Dachflächen extensive Begrünung und Anlagen zur Sonnenenergienutzung kombiniert anzuordnen sind. **Antwort** Wir danken für die Eingaben; das Anliegen wird teilweise berücksichtigt. Siehe Masterantwort "Dachgestaltung (PV- und Begrünung)": Auf den nicht als Terrassen oder Dachgärten genutzten Dachflächen sind extensive Begrünung und Anlagen zur Sonnenenergienutzung kombiniert anzuordnen, soweit dies unter Berücksichtigung der Windlasten insbesondere bei den Häusern bis 30 m möglich ist. Die von den Eingaben angesprochene gemeinsame Nutzung derselben Fläche wird damit aufgenommen. Anlagen zur Sonnenenergienutzung an den Fassaden werden mit dem SNP ermöglicht,

ID	Rückmeldung	Reaktion
	Auch wenn der Photovoltaikausbau in den letzten Jahren gute Fortschritte erreicht hat, ist ein weiterer Ausbau unabdingbar. Dabei ist aber darauf zu achten, das Der Strom vermehrt auch im Winter und zu den Morgen- und Abendstunden produziert wird. Dachbegrünung und Photovoltaikanlagen lassen sich heute gut kombinieren. Es gibt dazu entsprechende Unterkonstruktionen, für erhöhte Module oder sogar vertikal aufgestellte Module. Auch Fassadenanlagen sind heute Stand der Technik. Vertikale Anlagen und Fassadenanlage haben eine positive Produktionscharakteristik und Produzieren im Winter, sowie in den Morgen- und Abendstunden, was in Anbetracht des zunehmenden Stromüberschusses zu den Mittagsstunden sehr positiv ist.	jedoch nicht vorgeschrieben. Die Prüfung des Bedarfs und die Abstimmung mit der konkreten Fassadengestaltung erfolgt in einer späteren Projektierungsphase. Entsprechende Anlagen können somit im Rahmen des Bauprojekts vorgesehen werden. Art. 23 wird angepasst, sodass auf den Dachflächen extensive Begrünung und Anlagen zur Sonnenenergienutzung kombiniert anzuordnen sind.
207235	**Antrag** **Es ist ein zusätzlicher Artikel einzuführen:** Das Areal ist mit einem Energiemanagementsystem (EMS) auszustatten, dass über alle Gebäude hinweg funktioniert. Das EMS hat die Solarstromproduktion, HLK-Systeme, Ladeinfrastruktur für Elektroautos und ggf. lokale Batteriespeicher mit einzubeziehen. Es berücksichtigt dynamische Werte für Rücklieferung, Energiebezug und Netznutzung. und bietet den Bewohnenden eine Übersicht, in Echtzeit zum Areal und ihrer Wohnung. Nebst dem Strom sind auch die Verbrauchswerte für Wasser und Wärme in guter Auflösung und Echtzeit dargestellt werden. **Begründung** Flexibilitäten werden in der Stromversorgung immer wichtiger um die Verteilnetze zu entlasten. Verteilnetzbetreiber können bereits heute dynamische Preise für Energiebezug und Netznutzung anwenden. Zudem wird am 1.1.2027 die Rückliefervergütung von Solarstrom ebenfalls dynamisch auf Stundenwerten erfolgen. Nur mit einem Energiemanagementsystem können	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Siehe u.a. Masterantwort "EMS": Im Rahmen der weiteren Projektierung ist durch die zuständigen Fachspezialisten eine optimale Lösung zu erarbeiten. Diese hat die künftigen Eigentumsverhältnisse, den Stand der Technik sowie die Anforderungen des SNBS Areal-Standards zu berücksichtigen.

ID	Rückmeldung	Reaktion
	die Verbraucher und Speicher so angesteuert werden, dass diesen dynamischen Preisen Rechnung getragen wird. Nebst den steuerbaren Lasten, welche durch ein EMS beeinflusst werden können, gibt es noch viele zusätzliche Verbraucher, bei denen die Bewohnenden entscheiden wann diese eingeschaltet sind. Mit der Visualisierung der Energiedaten wird ihnen diese Möglichkeit bewusst gemacht und sie erhalten die Möglichkeit, sich diesbezüglich unterstützend zu verhalten. Gleichzeitig führen Visualisierungen von Energiedaten auch zu einem bewussteren und sparsameren Umgang, weshalb auch die Verbrauchswerte für Fernwärme und Wasser anzuzeigen sind. Die gute Auflösung der Werte in Echtzeit ist wichtig, damit die Bewohnenden ohne Unterstützung von Experten, realisieren welche Handlungen einen grossen Verbrauch verursachen.	
207367	**Antrag** **Nachhaltigkeit** Der Abschnitt ist anzupassen in: Das Areal wird nach dem Standard SNBS-Areal oder die einzelnen Gebäude nach dem Standard SNBS-Hochbau Gold zertifiziert. **Begründung** Die Aussage “Orientiert sich am Standard “SNBS-Areal” ist völlig wertlos. Was heisst “Orientiert sich”? Wer definiert, wo Abweichungen erfolgen dürfen? Wer kontrolliert, dass tatsächlich alle Aspekte einbezogen werden? Es gibt sehr viele sinnvolle Anforderungen im Standard SNBS, welche ohne Zertifizierung von der Stadt überhaupt nicht überprüft werden können.	**Anpassung Unterlagen** Umformulierung Abschnitt SNBS. **Antwort** Der Antrag wird stattgegeben, es wird jedoch die Zertifizierung für das SNBS-Areal verfolgt. Siehe u.a. Masterantwort "SNBS": Der Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz (SNBS) für Areale bzw. SNBS-Areal wird erreicht und eine Zertifizierung wird entsprechend angestrebt. Somit wird das bereits Geplante konkretisiert. SNBS-Areal Zertifizierung wird aufgenommen in Art. 24.

ID	Rückmeldung	Reaktion
	Das Kindlimann Areal hat sehr gute Herausforderungen für eine Zertifizierung. Es ist gut gelegen und das Vorprojekt greift schon sehr viele Punkte richtig auf. Es wäre daher eine vertane Chance für das Areal, wenn es nicht zertifiziert würde. Ausserdem wird die Zertifizierung im Kanton St.Gallen gut gefördert. Würde man tatsächlich auf die Zertifizierung verzichten, so müssten an Stelle von “orientiert sich am” eine abschliessende Liste mit den Kriterien, welche zu erfüllen sind., eingefügt werden. Bei der Energieagentur haben wir eine Wegleitung ausgearbeitet, welche beschreibt wie man das machen könnte. Die Idee dabei ist aber eher, dass die Anforderungen vom SNBS auch auf kleinere Objekte angewendet können, wo sine Zertifizierung bezüglich des Verhältnis Zertifizierungsaufwand zu Areal- bzw. Gebäudegrösse nicht sinnvoll ist. (Siehe Beilage)	
207368	**Antrag** Artikel hinzufügen. Es sind Biotope mit Wasser zu schaffen. Einige davon müssen dauerhaft mit Wasser gefüllt sein. Die Speisung kann aus dem Regenwasser, oder vom Krebsbach, erfolgen. **Begründung** Im Südquartier gibt es kein natürliches Gewässer mehr. Das Kindlimann Areal könnte die letzte Chance sein, wieder natürliches Wasser ins Quartier zu bringen. Dies wäre für die Lebensqualität, die Anpassung an den Klimawandel und die Biodiversität von grosser Bedeutung.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** u.a. Masterantwort "Wasserbiotop und ähnliches": Das Anliegen, Wasser als wichtigen Bestandteil in die Freiraumplanung einzubeziehen, wird unterstützt. Die Möglichkeiten zur Schaffung eines Fliessgewässers wurden im Rahmen der Freiraumplanung geprüft. Die Prüfung hat gezeigt, dass die Realisierung eines natürlichen Fliessgewässers innerhalb des Areals aus verschiedenen Gründen nicht zweckmässig beziehungsweise nicht realisierbar ist. Auch eine Speisung aus dem Krebsbach wäre mit zusätzlichen technischen Voraussetzungen verbunden, die im Rahmen der Arealentwicklung nicht umgesetzt werden können. Darüber hinaus ist die im südlichen Bereich des Areals zur Diskussion stehende Fläche bereits für eine andere wichtige Funktion vorgesehen. Dort soll die Beteiligung von Jugendlichen an der Gestaltung und Aneignung des Freiraums ermöglicht werden. Das Thema der Regenwasserretention ist auch ohne die Erstellung eines Weihers oder

ID	Rückmeldung	Reaktion
		Fliessgewässers ein zentrales Element der Freiraumgestaltung. Sie bestimmt alle Freiräume des Areals und wird wo immer möglich oberirdisch und kombiniert mit der Integration von Biodiversitätsflächen angeboten. Wasser-/Trinkgelegenheiten werden im Rahmen der weiteren Projektierung überprüft und umgesetzt.

Teilstrassenplan Situation 1:500

ID	Rückmeldung	Reaktion
Karte / Pläne		
206903	**Antrag** Die Busverbindung zu den beiden neuen Haltestellen ist vom heutigen 30 Minuten Takt auf einen 15 Minuten Takt zu erhöhen. Diese Anpassung hat vor dem Erstbezug des Kindlimann Areals zu erfolgen. **Begründung** Damit die 1'000 neuen Bewohnerinnen ein angemessenes öV Angebot vorfinden, ist die Taktverdichtung zwingend notwendig. Die Anpassung hat vor dem Erstbezug zu erfolgen, damit sich die Bewohner*innen zum Zeitpunkt des Umbruchs (Erstbezug) auf ein neues Mobilitätsverhalten umstellen können und nicht auf unerwünschte Muster wie die MIV Nutzung einschwenken. eine nachträgliche Verhaltensänderung wäre nur sehr schwer oder gar nicht umzusetzen. Der 15min Takt könnte durch Verdichtung der bestehenden Linie oder durch die Schaffung einer neuen Linie über die Glärnischstrasse nach Wilen erfolgen.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Siehe Masterantwort " Buslinie Takt 15"': Das Gesamtverkehrskonzept (GVK siehe https://www.stadtwil.ch/storage/793fa962056a7ef6a2121de344ccca858c3c7f8badd75e6604f5c9bc0d9ab07a) sieht für Siedlungsgebiete grundsätzlich eine ÖV-Erschliessung im 15-Minuten-Takt vor. Angebotsausbauten sind jedoch im Rahmen der kantonalen Angebotsplanung und unter Berücksichtigung der bestehenden Erschliessung zu prüfen, sofern Verbesserungsmassnahmen als notwendig erachtet werden. Die Anschlüsse des öffentlichen Verkehrs sollen dabei möglichst auf den Bahnknoten Wil ausgerichtet werden. Das Gebiet Kindlimann-Allmend liegt in erweiterter Gehdistanz von rund 700 m zum Bahnhof Wil. Es ist durch eine direkte Buslinie zum Bahnhof sowie in Richtung Kirchberg/Gähwil im Halbstundentakt erschlossen; zu Spitzenzeiten verdichten Verstärkungskurse das Angebot bereits auf einen 10- bis 20-Minuten-Takt. Das Erschliessungskonzept zum Areal beurteilt die bestehende ÖV-Erschliessung als ausreichend und sieht derzeit keine zusätzlichen Massnahmen vor. Ein möglicher Angebotsausbau sowie Fragen zu Betriebsbeiträgen sind bei fortschreitender Arealentwicklung gemeinsam mit dem Kanton und den Transportunternehmen zu prüfen. Die Eingabe wird in die weiteren Planungsarbeiten einbezogen.

ID	Rückmeldung	Reaktion
206901	**Antrag** Die Eisenbahnunterführung Buchenweg muss modernisiert werden, so dass Fahrradfahrer*innen und Fussgänger*innen in der angestrebten Anzahl und mit den heute und künftig geforderten Qualität und Sicherheit passieren können. Der Ausbau hat vor Erstbezug des Kindlimann Areal zu erfolgen. Eine Öffnung der Unterführung für Autos darf auf keinen Fall erfolgen. **Begründung** Die Modernisierung der Unterführung ist schon lange pendent. Würde diese erst nach dem Erstbezug fertiggestellt werden, so würden sich die Bewohner*innen des Kindlimann-Areals bereits auf andere Routen und Verkehrsmittel ausrichten. Ein nachträgliche Veränderung des Verhaltens wäre nur sehr schwer oder gar nicht zu erreichen. In den Diskussionen taucht immer wieder einmal die Idee auf, die Eisenbahnunterführung Buchenstrasse auch für Autos zu öffnen. Dies muss unbedingt vermieden werden, weil dadurch die Quartiere mit mehr Verkehr belastet würden und die Sicherheit der Fussgänger*innen und Fahrradfahrer*innen verschlechtert würde.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Siehe Masterantwort "Unterführung Buchenweg": Die Stadt Wil nimmt den Hinweis zur Kenntnis. Die Aufwertung der bestehenden Bahnunterführung Buchenstrasse/Lindengutstrasse zur Verbesserung der Vernetzung zwischen dem Südquartier und dem Lindenhofquartier ist im Gesamtverkehrskonzept vorgesehen. Die Unterführung soll weiterhin dem Fuss- und Veloverkehr dienen und als sichere und attraktive Verbindung, insbesondere im Rahmen der Ost-West-Veloverbindung über die Buchenstrasse und den Buchenweg, erhalten. Eine weitere Aufwertung der Unterführung wird geprüft. Eine Öffnung der Unterführung für den motorisierten Individualverkehr ist nicht vorgesehen. Die konkrete Ausgestaltung, der Umfang der Aufwertung sowie der Zeitpunkt der Umsetzung sind im Rahmen einer separaten Projektierung zu prüfen und in Abstimmung mit der SBB festzulegen. Eine verbindliche Vorgabe zur Umsetzung vor dem Erstbezug des Kindlimann-Areals beziehungsweise der ersten Wohnungen kann im Sondernutzungsplan nicht festgelegt werden.
206898	**Antrag** Die Wege sind für alle zugänglich und erlauben es, mit dem Fahrrad bis zu den Hauseingang zu gelangen. Der Winterdienst ist auch auf den Fuss- und Fahrradwegen sicherzustellen. **Begründung** Die vorgesehenen Wege sind für alle zugänglich zu machen und deren Unterhalt, insbesondere der Winterdienst durch die Stadt zu gewährleisten. Es muss sichergestellt werden, dass die Bewohner*innen mit ihren Fahrrädern bis zu den Gebäudeeingängen fahren können und dort Witterungsgeschützte Fahrradabstellmöglichkeiten haben. Nur so, kann der gewünschte Wechsel vom Auto auf das Fahrrad erfolgen.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Die öffentliche Durchwegung des Areals wird im Teilstrassenplan als Weg 1. und 2. Klasse klassiert. Damit sind die Zugänglichkeit für alle sowie der Unterhalt gesichert; nach Art. 9 StrG werden diese Wege durch die Stadt unterhalten, was den Winterdienst einschliesst. Die letzten Meter der klassierten Wegen bis zu den Hauseingängen werden nicht klassiert, da sie allein der privaten Feinerschliessung der einzelnen Gebäude dienen und keine öffentliche Durchgangsfunktion aufweisen; der Unterhalt inklusive Winterdienst wird durch die Grundeigentümerschaft sichergestellt. Die Veloinfrastruktur des Richtprojekts ist nach den Anforderungen der VSS-Norm und der kantonalen Merkblätter geplant. Die Vorgaben werden neu in Art. 8 vorgeschrieben. Der SNP lässt zudem ausserhalb der Baubereiche

ID	Rückmeldung	Reaktion
		Kleinbauten zur Unterbringung von Velos explizit zu und sichert einen ebenerdigen Zugang zu ausreichend dimensionierten Abstellflächen. Zugänglichkeit, Veloinfrastruktur und Winterdienst sind folglich sichergestellt.
206900	**Antrag** Es sind Verbindungswege für Fussgänger*innen und Fahrradfahrer*innen zum Südlichen Ende des Areals vorzusehen, welche dann in das übergeordnete Wegnetz angebunden werden. **Begründung** Der Südliche Teil in Richtung Autobahn ist aktuell nicht erschlossen. Es besteht nach aktueller Planung keine Möglichkeit, das Areal in diese Richtung zu verlassen.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Die Stadt Wil nimmt den Antrag zur Kenntnis. Das Erschliessungskonzept sieht eine öffentliche Durchwegung des Kindlimann-Areals vor, welche von der Buchenstrasse auf Höhe Tödistrasse das Areal von Norden nach Süden quert und im Westen auf Höhe Nelkenstrasse an die Glärnischstrasse anschliesst. Zusätzliche Querverbindungen sind ebenfalls vorgesehen. Darüber hinaus wird der Raum für einen künftigen Anschluss an den langfristig geplanten Fuss- und Veloweg entlang der Autobahn gesichert. Die Verbindung in Richtung des südlichen Arealabschlusses wird damit planerisch antizipiert. Die konkrete Realisierung dieser südlichen Anbindung ist abhängig vom Fortschritt der übergeordneten Planung und im Rahmen einer nachgelagerten Planung umzusetzen.
207646	**Antrag** Der Teilstrassenplan ist um ein Velowegnetz zu ergänzen. **Begründung** Das Areal Kindlimann erstreckt sich über eine grosse Fläche (rund 160m × 360m). Um eine für einen Agglomerationskern angemessene Netzdichte (200m) für die Velowege sicherzustellen, ist eine Nord-Süd und eine Ost-West-Verbindung innerhalb des Areals in den Teilstrassenplan aufzunehmen.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Die Stadt Wil nimmt den Antrag zur Kenntnis, lehnt ihn jedoch ab. Siehe u.a. Masterantwort "Velonetz": Das öffentliche Velonetz stellt die angrenzenden Strassen dar. Dies, abgestützt mit dem Gesamtverkehrskonzept (GVK) welches vom Stadtrat im April 2026 beschlossen wurde: https://www.stadtwil.ch/storage/793fa962056a7ef6a2121de344ccca858c3c7f8badd75e6604f5c9bc0d9ab07a). Die Anbindung der internen Wege ist gewährleistet. Der Teilstrassenplan sichert eine öffentliche Fusswegverbindung durch das Kindlimann-Areal. Diese dient der Verbesserung der Fussverkehrserschliessung und ist umzusetzen. Eine öffentliche Velowegverbindung durch das Kindlimann-Areal ist südlich des Areals vorgesehen; die Erschliessung wird dabei mit jener der angrenzenden

ID	Rückmeldung	Reaktion
		Nachbarparzelle kombiniert. Die Veloverbindungen werden zudem über das bestehende öffentliche Strassennetz sowie die übergeordneten Velorouten ausserhalb des Kindlimann-Areals geführt. Die weiteren innerhalb des Areals vorgesehenen Wege dienen der Erschliessung; ergänzend wird die öffentliche Fusswegverbindung zur Verbesserung der Erschliessung umgesetzt (Artikel 5 des Sondernutzungsplans bleibt unverändert) Eine Ergänzung des Teilstrassenplans um ein öffentliches Velowegnetz ist daher nicht angezeigt. Ein öffentliches Velowegnetz mit einer Nord-Süd- und einer Ost-West-Verbindung innerhalb des Kindlimann-Areals ist nicht vorgesehen. Die quartierinternen Wege dienen der arealinternen Erschliessung und dem Fussverkehr; Artikel 5 des Sondernutzungsplans bleibt unverändert. Die Veloverbindungen werden über das bestehende öffentliche Strassennetz und die übergeordneten Velorouten geführt. Eine Ergänzung des Teilstrassenplans um öffentliche Velowege innerhalb des Areals ist daher nicht angezeigt. Die entsprechenden Aussagen im Planungsbericht und im Erschliessungskonzept werden bereinigt.
207651	**Antrag** Die Veloabstellanlagen sind in den Teilstrassenplan aufzunehmen. **Begründung** Veloabstellanlagen sind gemäss Veloweggesetz ein essentieller Teil der Veloinfrastruktur. Die Abstellanlagen für alle Arten von Velos (inkl. Lastenvelos oder Velos mit Anhänger) müssen durch geeignete Velowege erreichbar sein.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Die Veloabstellanlagen wurden bei der Planung des Teilstrassenplans bereits berücksichtigt. Eine zusätzliche Darstellung beziehungsweise Aufnahme der Anlagen in den Teilstrassenplan ist gemäss den kantonalen Vorgaben nicht erforderlich. Der Antrag wird daher nicht weiter berücksichtigt.
207649	**Antrag** Es ist eine Velowegverbindung von der Kreuzung Nelkenstrasse-Glärnischstrasse durch das Areal Kindlimann bis zum geplanten Veloweg entlang der Autobahn (von der Toggenburgerstrasse-Wilenstrasse) in den Teilstrassenplan aufzunehmen. **Begründung**	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Siehe u.a. Masterantwort "Velonetz": Das öffentliche Velonetz stellt die angrenzenden Strassen dar. Dies, abgestützt mit dem Gesamtverkehrskonzept (GVK) welches vom Stadtrat im April 2026 beschlossen wurde: https://www.stadtwil.ch/storage/793fa962056a7ef6a2121de344ccca858c3c7f8badd75e6604f5c9bc0d9ab07a. Die Anbindung der internen Wege ist

ID	Rückmeldung	Reaktion
	Das ergibt sich aus den Ausführungen im Planungsbericht: 2.1.17 Erschliessungskonzept: Im Süden entlang der Autobahn ist langfristig ein neuer Fuss- und Veloweg geplant.	gewährleistet. Der Teilstrassenplan sichert eine öffentliche Fusswegverbindung durch das Kindlimann-Areal. Diese dient der Verbesserung der Fussverkehrserschliessung und ist umzusetzen. Eine öffentliche Velowegverbindung durch das Kindlimann-Areal ist südlich des Areals vorgesehen; die Erschliessung wird dabei mit jener der angrenzenden Nachbarparzelle kombiniert. Die Veloverbindungen werden zudem über das bestehende öffentliche Strassennetz sowie die übergeordneten Velorouten ausserhalb des Kindlimann-Areals geführt. Die weiteren innerhalb des Areals vorgesehenen Wege dienen der Erschliessung; ergänzend wird die öffentliche Fusswegverbindung zur Verbesserung der Erschliessung umgesetzt (Artikel 5 des Sondernutzungsplans bleibt unverändert) Eine Ergänzung des Teilstrassenplans um ein öffentliches Velowegnetz ist daher nicht angezeigt. Die Stadt Wil nimmt den Antrag zur Kenntnis, lehnt ihn jedoch ab. Durch das Kindlimann-Areal ist ein öffentlicher Fussweg vorgesehen. Eine öffentliche Veloverbindung durch das Areal ist hingegen nicht geplant. Die weiteren innerhalb des Areals liegenden Fuss- und Velowege dienen der privaten Arealerschliessung. Die privaten Fuss- und Velowege werden an das öffentliche Fuss- und Velowegnetz ausserhalb des Areals angebunden. Eine durchgehende öffentliche Veloverbindung von der Nelkenstrasse/Glärnischstrasse bis zum geplanten Fuss- und Veloweg entlang der Autobahn wird mit dem Teilstrassenplan nicht gesichert. Die missverständlichen Aussagen im Planungsbericht, insbesondere in Kapitel 2.1.17, sowie im Erschliessungskonzept werden entsprechend angepasst.
206514	**Antrag** Die Auswirkung der beidseitigen Arealentwicklung auf das Bild der Glärnischstrasse ist zu berücksichtigen. **Begründung** Durch die Arealentwicklungen mit Hochhäusern auf beiden Seiten der Glärnischstrasse wird die Glärnischstrasse sehr eng wirken, oder auch tatsächlich zu eng sein und es könnte wie ein Ghetto wirken.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Die Strassenabstände gemäss Baureglement sind eingehalten. Zusätzlich ist eine Aufwertung der Strassenfront durch Baumbepflanzung geplant. Beide Projekte wurden planerisch miteinander abgestimmt. Das Projekt wurde der Stadtbildkommission sowie der kantonalen Fachkommission Städtebau zur Beurteilung unterbreitet, um die eng wirkende Raumwirkung zu reduzieren.

ID	Rückmeldung	Reaktion
206498	**Antrag** Die Bahnunterführung Buchenstrasse darf weiterhin nur von Velofahrenden und Fussgängern genutzt werden. Zudem ist es wichtig, dass diese vor dem Bezug der ersten Wohnungen ausgebaut ist. **Begründung** Menschen sind «Gewohnheitstiere» und eine der wenigen Situationen, bei denen sie sich überhaupt verändern können, ist der Wohnortswechsel. Dies geht aus der Verhaltensökonomie klar hervor. Bereits zum Zeitpunkt des Erstbezugs müssen sehr gute Rahmenbedingungen für Fussgänger*innen und Velofahrer*innen bestehen. Dadurch werden deutlich mehr ihre Autonutzung reduzieren oder auf ein Auto verzichten, als wenn die Infrastruktur erst ein Jahr später realisiert wird. Erfolgt der Ausbau und die Eröffnung der Infrastruktur für Fussgänger*innen und Velofahrer*innen ein Jahr oder sogar nur Monate zu spät, haben die Menschen bereits wieder ihre Gewohnheiten eingeschliffen und eine Verhaltensänderung wird massiv schwieriger. Es wird gelegentlich von einzelnen gewünscht, dass die Eisenbahnunterführung Buchenweg für Autos geöffnet wird. Dies erachten viele als kein guter Ansatz und wünschen sich klar, dass die Buchenwegunterführung auch weiterhin nur für den Velo- und Fussverkehr ist. Sie muss aber für deren zukünftigen Bedürfnisse ausgebaut werden.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Siehe Masterantwort "Unterführung Buchenweg": Die Stadt Wil nimmt den Hinweis zur Kenntnis. Die Aufwertung der bestehenden Bahnunterführung Buchenstrasse/Lindengutstrasse zur Verbesserung der Vernetzung zwischen dem Südquartier und dem Lindenhofquartier ist im Gesamtverkehrskonzept vorgesehen. Die Unterführung soll weiterhin dem Fuss- und Veloverkehr dienen und als sichere und attraktive Verbindung, insbesondere im Rahmen der Ost-West-Veloverbindung über die Buchenstrasse und den Buchenweg, erhalten. Eine weitere Aufwertung der Unterführung wird geprüft. Eine Öffnung der Unterführung für den motorisierten Individualverkehr ist nicht vorgesehen. Die konkrete Ausgestaltung, der Umfang der Aufwertung sowie der Zeitpunkt der Umsetzung sind im Rahmen einer separaten Projektierung zu prüfen und in Abstimmung mit der SBB festzulegen. Eine verbindliche Vorgabe zur Umsetzung vor dem Erstbezug des Kindlimann-Areals beziehungsweise der ersten Wohnungen kann im Sondernutzungsplan nicht festgelegt werden.
206522	**Antrag** Eine zusätzlich Verbindung an den südlichen Ausgang des Quartiers für Fussgänger und Velofahrer ist vorzusehen. **Begründung** Der Südliche Teil, an dem die Gleisanlage beginnt und viel Grünraum besteht ist bisher nicht erschlossen. Der Grünraum als Park und die Gleisanlage als	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Vielen Dank. Hier wird langfristig das gleiche Ziel angestrebt. Der südliche Teil wird detailliert weiterentwickelt und umgesetzt, wenn das Areal Miauton erschliesssungsmässig einen Anschluss bietet und die Wege nicht in einer Sackgasse enden.

ID	Rückmeldung	Reaktion
	Anbindung weiterer Verkehrswege sind für den Fuss- und Veloverkehr zu erschliessen.	
206513	**Antrag** Es ist sicherzustellen, dass die Durchgangswege zu jederzeit für von allen genutzt werden dürfen und nicht den Bewohner'"*innen des Areals vorbehalten sind. **Begründung** Die Wege müssen öffentlich zugänglich sein, so dass sich das Areal in das Quartier einbetten kann. Ansonsten besteht die Gefahr, dass es zu einer Geschlossenen Community und wie ein Fremdkörper im Quartier wird. Ein Teil der Wege sollen auch von den bisherigen Quartierbewohner im Alltag genutzt werden. Dies würde der Offenheit und der Integration dienen.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Die Durchwegung des Areals wird im Teilstrassenplan als Weg 1. und 2. Klasse klassiert und ist damit für alle Quartierbewohner*innen öffentlich zugänglich. Das öffentliche Wegenetz ist mit einer für das Areal angemessenen Maschenweite vorgesehen und schliesst an das umliegende Wegnetz des Quartiers an. Siehe auch Masterantwort "Gleispark": Der Gleispark befindet sich inmitten einer Wohnüberbauung. Entsprechend ist dem berechtigten Ruhebedürfnis der Bewohnerinnen und Bewohner angemessen Rechnung zu tragen. Die Eigentümerschaft soll daher die Möglichkeit haben, bei Bedarf geeignete Massnahmen zur Sicherung der Wohn- und Aufenthaltsqualität zu ergreifen. Eine aktive Nutzung des Gleisparks bis 22.00 Uhr erscheint grundsätzlich vertretbar. Danach soll das berechtigte Bedürfnis nach Nachtruhe respektiert und bei Bedarf auch durchgesetzt werden können. Die Nutzung der Wege ohne dauernden Aufenthalt ist jederzeit möglich. Anpassung: Art. 20 Gleispark, Abs1: Der im Plan bezeichnete Gleispark ist für die Allgemeinheit zwischen 10:00 bis 22:00 Uhr für eine aktive Nutzung zugänglich zu halten. Den Ansprüchen an ein ruhiges Wohnumfeld widersprechende Nutzung sind unzulässig
207381	**Antrag** Die Busverbindung ist auf den Zeitpunkt des Erstbezugs des Kindlimann Areals auf einen 15 Minuten Takt zu erhöhen. **Begründung** Mit den zusätzlichen 1’000 Bewohner*innen steigt der Bedarf nach öV Verbindungen deutlich. Stehen diese nicht von Anfang an zur Verfügung,	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Siehe Masterantwort " Buslinie Takt 15"': Das Gesamtverkehrskonzept (GVK siehe https://www.stadtwil.ch/storage/793fa962056a7ef6a2121de344ccca858c3c7f8badd75e6604f5c9bc0d9ab07a) sieht für Siedlungsgebiete grundsätzlich eine ÖV-Erschliessung im 15-Minuten-Takt vor. Angebotsausbauten sind jedoch im Rahmen der kantonalen Angebotsplanung und unter Berücksichtigung der

ID	Rückmeldung	Reaktion
	suchen sich die Leute Alternativen, von denen sie danach nur schwer wieder auf den öV umschwenken.	bestehenden Erschliessung zu prüfen, sofern Verbesserungsmassnahmen als notwendig erachtet werden. Die Anschlüsse des öffentlichen Verkehrs sollen dabei möglichst auf den Bahnknoten Wil ausgerichtet werden. Das Gebiet Kindlimann-Allmend liegt in erweiterter Gehdistanz von rund 700 m zum Bahnhof Wil. Es ist durch eine direkte Buslinie zum Bahnhof sowie in Richtung Kirchberg/Gähwil im Halbstundentakt erschlossen; zu Spitzenzeiten verdichten Verstärkungskurse das Angebot bereits auf einen 10- bis 20-Minuten-Takt. Das Erschliessungskonzept zum Areal beurteilt die bestehende ÖV-Erschliessung als ausreichend und sieht derzeit keine zusätzlichen Massnahmen vor. Ein möglicher Angebotsausbau sowie Fragen zu Betriebsbeiträgen sind bei fortschreitender Arealentwicklung gemeinsam mit dem Kanton und den Transportunternehmen zu prüfen. Die Eingabe wird in die weiteren Planungsarbeiten einbezogen.
207378	**Antrag** Die Eisenbahnunterführung des Buchenwegs ist auszubauen, bevor der Erstbezug im Kindlimann Areal stattfindet. **Begründung** Die Eisenbahnunterführung entspricht nicht dem heutigen Stand für den Fuss und Veloverkehr. Die Unterführung ist so auszubauen, dass sie der zukünftig angestrebten Nutzung durch den FVV entspricht. Eine Öffnung für Autos ist auf jeden Fall zu vermeiden. Die frühe Realisierung ist notwendig, damit die Arealbewohner*innen von Anfang an gute Bedingungen für den FVV vorfinden und ihre Mobilitätsgewohnheiten mit dem Wohnungswechsel direkt anpassen. Eine spätere Anpassung der Gewohnheiten wäre nur sehr schwer zu erreichen.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Die Stadt Wil nimmt den Hinweis zur Kenntnis. Siehe Masterantwort "Unterführung Buchenweg": Die Stadt Wil nimmt den Hinweis zur Kenntnis. Die Aufwertung der bestehenden Bahnunterführung Buchenstrasse/Lindengutstrasse zur Verbesserung der Vernetzung zwischen dem Südquartier und dem Lindenhofquartier ist im Gesamtverkehrskonzept vorgesehen. Die Unterführung soll weiterhin dem Fuss- und Veloverkehr dienen und als sichere und attraktive Verbindung, insbesondere im Rahmen der Ost-West-Veloverbindung über die Buchenstrasse und den Buchenweg, erhalten. Eine weitere Aufwertung der Unterführung wird geprüft. Eine Öffnung der Unterführung für den motorisierten Individualverkehr ist nicht vorgesehen. Die konkrete Ausgestaltung, der Umfang der Aufwertung sowie der Zeitpunkt der Umsetzung sind im Rahmen einer separaten Projektierung zu prüfen und in Abstimmung mit der SBB festzulegen. Eine verbindliche Vorgabe zur Umsetzung vor dem Erstbezug des Kindlimann-Areals beziehungsweise der ersten Wohnungen kann im Sondernutzungsplan nicht festgelegt werden. Eine verbindliche Vorgabe, wonach der Ausbau zwingend vor dem Erstbezug des Kindlimann-Areals erfolgen muss, kann im Sondernutzungsplan jedoch

ID	Rückmeldung	Reaktion
		nicht festgelegt werden.
207376	**Antrag** Die Wege sind bis zu den Eingängen der Gebäude für Velofahrer*innen nutzbar zu machen. **Begründung** Das Areal soll Autoarm werden. Dafür sind Massnahmen zur Veloförderung erforderlich. eine der Grundlegenden Massnahmen ist, dass die Bewohnenden mit den Velos bis zur Haustür fahren können und dort einen wettergeschützten Abstellplatz vorfingen.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Die öffentliche Durchwegung des Areals wird im Teilstrassenplan als Weg 1. und 2. Klasse klassiert und ist damit für Bewohnende, die mit dem Velo unterwegs sind, nutzbar. Ein öffentlicher Veloweg ist nicht vorgesehen. Die letzten Meter von den klassierten Wegen bis zu den Hauseingängen werden nicht klassiert, da sie allein der privaten Feinerschliessung der einzelnen Gebäude dienen und keine öffentliche Durchgangsfunktion aufweisen; der Unterhalt inklusive Winterdienst wird durch die Grundeigentümerschaft sichergestellt. Die Veloinfrastruktur des Richtprojekts ist nach den Anforderungen der VSS-Norm und der kantonalen Merkblätter geplant. Die Vorgaben werden neu in Art. 8 vorgeschrieben. Der SNP lässt zudem ausserhalb der Baubereiche Kleinbauten zur Unterbringung von Velos explizit zu und sichert einen ebenerdigen Zugang zu ausreichend dimensionierten Abstellflächen. Wettergeschützte Abstellmöglichkeiten nahe den Eingängen sind damit gewährleistet. Die Befahrbarkeit bis zu den Hauseingängen und das autoarme Konzept sind folglich sichergestellt.
207375	**Antrag** Die Wege sind so zu klassieren, dass nicht nur Arealbewohner*innen, sondern auch Quartierbewohner*innen diese immer nutzen dürfen. **Begründung** Die Wege sind ein wesentlicher Teil, für die Einbindung des Areals in das Quartier. Wenn diese nicht allen zugänglich gemacht werden, ist die Chance von Abschottung gross.	**Anpassung Unterlagen** Keine. **Antwort** Die Durchwegung des Areals wird im Teilstrassenplan als Weg 1. und 2. Klasse klassiert und ist damit für alle Quartierbewohner*innen öffentlich zugänglich. Das öffentliche Wegenetz ist mit einer für das Areal angemessenen Maschenweite vorgesehen und schliesst an das umliegende Wegnetz des Quartiers an.