

9. Dezember 2025

Interpellation 349 / Adrian Bachmann FDP, Benjamin Büsser SVP, Reto Gehrig Die Mitte
eingereicht am 10. November 2025 – Wortlaut siehe Beilage

Gefahrenherd Velostrasse Wilenstrasse

Adrian Bachmann, Benjamin Büsser und Reto Gehrig reichten am 10. November 2025 eine Interpellation zum Thema "Gefahrenherd Velostrasse Wilenstrasse" ein und wünschten die Beantwortung von sechs Fragen.

Beantwortung

1. Teilt der Stadtrat die Auffassung, dass Velostrassen in der weiteren Region gleich ausgeführt sein sollen, damit diese eine breite Akzeptanz und Wiedererkennung haben und somit für die Verkehrsteilnehmer klar verständlich sind?

Diese Ansicht wird geteilt. Derzeit gibt es aber noch wenige Erfahrungen. Deshalb hat ein Austausch mit Gossau stattgefunden mit dem Ziel, eine einheitliche Gestaltung der Velostrassen im Kanton sicherzustellen. Die farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen (FGSO) wird in Gossau ebenfalls verwendet werden. Bei der Gestaltung müssen aber die lokalen Gegebenheiten des Strassenraums berücksichtigt werden. Zusätzlich sind die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr des Kantons St. Gallen sowie die Kantonspolizei St. Gallen im Fachgremium des Pilotprojekts vertreten.

2. Warum ist der Stadtrat beim Versuchsaufbau von den Empfehlungen des ASTRA und der Beratungsstelle für Unfallverhütung abgewichen?

Die Empfehlungen des ASTRA (Handbuch Velobahnen, 2025 und "Pilotversuch Velostrassen", 2018) und die der Beratungsstelle für Unfallverhütung (Fachdokumentation Velostrasse, 2022 und Fachdokumentation Tempo-30-Zonen) wurden beim Pilotprojekt der Velostrasse berücksichtigt und auf die ortsspezifischen Gegebenheiten an der Wilenstrasse übertragen.

Die Massnahmen auf der Wilenstrasse sind in zwei Kategorien einzurichten:

Massnahmen Velostrasse (Optimierung für Veloverkehr)

- Bei Velostrassen handelt es sich um Quartierstrassen in Tempo-30-Zonen, auf denen der Komfort und die Sicherheit für Velofahrende erhöht wird. Zudem wird die Velostrasse gegenüber seitlichen Einmündungen

vortrittsberechtigt geführt. Der Rechtsvortritt an Knoten kann somit aufgehoben werden, die angepasste Vortrittsregelung muss aber signalisiert und markiert werden.

- Beidseitige, durchgehende Farbbänder reduzieren den Fahrbahnquerschnitt optisch und dienen zur Erkennbarkeit der Velostrasse.
- Zur Verbesserung der Erkennbarkeit der Velostrasse wurden grosse Velo-Piktogramme auf der Fahrbahn markiert.
- Parkfelder können zu möglichen Konflikten für vorbeifahrende Velos führen (Unfall beim Türöffnen). Da ein Sicherheitsabstand aufgrund der Fahrbahnbreite nicht möglich war, wurden die Parkfelder grösstenteils aufgehoben. Einzelne Parkfelder zugunsten des Gewerbes wurden belassen.

Massnahmen Tempo-30-Zone (Einhaltung Geschwindigkeitsregime)

Aufgrund der Reduktion der Anzahl Parkfelder mussten anderweitige Massnahmen zur Sicherstellung von Tempo 30 getroffen werden. Deshalb wurden Leitpfosten mit umrandeter Abweislinie (Horizontalversätze) platziert. Diese sind so ausgestaltet, dass die Durchfahrt des Veloverkehrs in Fahrtrichtung des Versatzes ohne Verschwenken möglich ist und dessen Fahrfluss nicht gestört wird. Das Kreuzen im Bereich des Versatzes von zwei motorisierten Fahrzeugen ist bewusst nicht vorgesehen und entspricht der vorherigen Situation im Bereich von Parkfeldern. Die Anordnung der Horizontalversätze beruht dabei auf der VSS-Norm für Verkehrsberuhigungselemente.

3. Wie viele verschiedene Modelle zur Umsetzung von Velostrassen, die in anderen Städten realisiert wurden, hat der Stadtrat vor dem Projekt "Wilenstrasse" geprüft?

Bei der Planung der Velostrasse wurden mehrere umgesetzte oder geplante Projekte aus Schweizer Städten (u.a. St. Gallen, Winterthur, Zürich, Bern) als Grundlage für die Velostrasse in Wil untersucht. Daraus wurden verschiedene Varianten im Rahmen der Erarbeitung des Pilotprojekts für die Umsetzung in Wil geprüft und in einem Fachgremium diskutiert.

4. Ist der Stadtrat der Meinung, dass der Versuchsaufbau der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer genügt und sich die Verkehrssicherheit durch den Pilotversuch gegenüber früher verbessert hat?

Das Pilotprojekt wird mit einem Controlling begleitet, um die Auswirkungen des neuen Verkehrsregimes zu überprüfen. Dabei wird auch die Verkehrssicherheit der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden sorgfältig beurteilt. Ein Austausch mit der Kantonspolizei hat bereits im Rahmen der Erarbeitung des Pilotprojekts stattgefunden und ist auch weiterhin vorgesehen. Für ein Fazit zur Wirkung der Velostrasse ist es jedoch noch zu früh.

5. Werden beim Pilotversuch Velostrasse auch Unfälle erfasst? Wenn ja, wie viele Unfälle und Materialbeschädigungen sind zulässig, damit der Stadtrat den Pilotversuch noch als erfolgreich bewertet?

Bei der Polizei gemeldete Unfälle sowie Rückmeldungen vom Werkhof werden erfasst und fliessen in das Controlling mit ein. Dem Stadtrat sind bislang keine Unfälle mit Personenschäden bekannt. Eine Beurteilung wird nach dem durchgeführten Pilotversuch vorgenommen.

6. Ist der Stadtrat bereit, den Versuchsaufbau durch Entfernen der Leitpfosten gemäss den Empfehlungen des ASTRA anzupassen?

Die bisherigen Leitpfosten werden im Laufe des Dezembers durch ein anderes Modell ersetzt. Ein Zwischenfazit zum Pilotversuch wird im Frühjahr 2026 getroffen. Falls sich aus dem Controlling Optimierungen ableiten lassen, sind mögliche Anpassungen im laufenden Pilotprojekt grundsätzlich denkbar und werden im Fachgremium des Pilotprojekts besprochen.

Stadt Wil



Hans Mäder
Stadtpräsident



J. Rutz
Janine Rutz
Stadtschreiberin