



Abstimmungsfrage

Geschätzte Stimmbürgerin
Geschätzter Stimmbürger

Parlament und Stadtrat beantragen Ihnen, dem zustimmenden Vernehmlassungsentscheid des Parlamentes zum Staatsstrassenprojekt Grünaustrasse ebenfalls zuzustimmen.

Ein Ja der Wiler Stimmberechtigten steht unter dem Vorbehalt, dass das Strassenprojekt auf kantonaler Ebene bewilligt wird.

Die Abstimmungsfrage lautet:

Stimmen Sie dem Staatsstrassenprojekt Grünaustrasse zu?

20. November 2002

Stadt Wil

Bruno Gähwiler
Stadtpräsident

Armin Blöchliger
Stadtschreiber



Der Bericht des Stadtrates an das Parlament ist im Internet unter www.stadtwil.ch veröffentlicht oder kann bei der Stadtkanzlei bezogen werden.

Volksabstimmung vom 9. Februar 2003

Grünaustrasse



In Kürze

Drei Massnahmen

Ein Ziel der städtischen Verkehrspolitik ist, das Zentrum vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zu entlasten sowie den öV und den Langsamverkehr zu fördern. Nur derjenige Verkehr soll ins Zentrum fahren, der dieses auch zum Ziel hat. Deshalb sollen in Etappen die Grünastrasse, die Regionalverbindungsstrasse und der A1-Anschluss Wil-West realisiert werden.

Erste Priorität

Bereits in der Verkehrsplanung 1980 wurde der Bau der Grünastrasse als wirksame Entlastungsmassnahme für das Zentrum beurteilt. Die 1995 eingereichte Petition «Für eine Grünastrasse» löste beim Kanton die Planung dieser Staatsstrasse aus. In der Folge hat der Kantonsrat die Grünastrasse mit erster Priorität ins 13. Strassenbauprogramm (1999 bis 2003) aufgenommen.

Grünastrasse

Die 660 m lange Grünastrasse stellt die direkteste Verbindung zwischen der Georg-Renner- und der Konstanzerstrasse her und schliesst eine Lücke im Verkehrsnetz. Für die Gammakreuzung ist ein Kreisell vorgesehen. Im Abschnitt Gammakreuzung bis Neulandenstrasse wird

auf der Ostseite ein Geh-/Radweg erstellt, auf der Westseite ein Radstreifen markiert. Der Geh-/Radwegübergang Neulandenstrasse/Klosterweg wird mit einer Lichtsignalanlage ausgerüstet. Zum Schutz der Anwohnenden werden Lärmschutzmassnahmen getroffen.

Auswirkungen

Mit dem Bau der Grünastrasse werden stark belastete Zentrumsbereiche vom MIV entlastet. Vorteile ergeben sich für den Ziel- und Quellverkehr im Norden der Stadt sowie für die Quartierverbindungen in Nord-Süd-Richtung. Fürstenland-, Tonhalle-, Toggenburger- und St. Gallerstrasse werden entlastet. In den Gebieten Neulanden, Zentrum und Lindenhof werden rund 4 Mio. km/Jahr weniger gefahren; entsprechend reduzieren sich Treibstoffverbrauch und Schadstoffausstoss. Auf der Georg-Renner-Strasse wird der Verkehr zunehmen.

Mosaikstein

Die Grünastrasse ist Teil einer ganzheitlichen Verkehrspolitik. Daneben sind innerstädtisch für den öV und den Langsamverkehr attraktive Fördermassnahmen zu treffen. Die stark belasteten Verkehrsknoten Ilgen-, Jupiter-, Schwanen- und Rössliplatz sollen saniert werden. Zudem hat der Stadtrat beim Kanton auch die Regionalver-

bindungsstrasse für das 14. Strassenbauprogramm (2004 bis 2008) angemeldet.

Kosten

Die Grünastrasse kostet 8,9 Mio. Franken. Die Stadt hat sich nur an den Geh-/Radwegkosten mit 35 Prozent zu beteiligen. Für die Landentschädigung an das Kloster St. Katharina fallen Mehrkosten von 1,06 Mio. Franken an. Zusammen mit den Zusatzkosten für Projektverbesserungen zu Gunsten des Langsamverkehrs beträgt der Anteil für die Stadt 2,05 Mio. Franken. Nach Abzug des Erlöses aus dem Landverkauf an den Kanton beläuft sich die Nettobelastung noch auf 690'000 Franken.

Parlament sagt Ja

Das Parlament hat am 26. September 2002 der Vernehmlassung zur Grünastrasse mit 21 zu 16 zugestimmt. Mit 34 Stimmen kam das Ratsreferendum zu Stande. Die Gegner wiesen die Verkehrsmodellrechnungen als überholt zurück und stellten die prognostizierte Entlastung im Zentrum in Abrede. Bemängelt wurden u.a. fehlende Lärmschutzmassnahmen im Umfeld der Grünastrasse, der Eingriff ins Landschaftsbild sowie die verschlechterte Situation für den Langsamverkehr. Der Kanton beabsichtigt, entlang der Georg-Renner-Strasse Lärmschutzmassnahmen zu realisieren.

Prioritäten setzen

Die Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt Wil als Lebens- und Wirtschaftsraum hängen wesentlich von einem leistungsfähigen und zuverlässigen Verkehrssystem ab. Attraktive Anbindungen an die übergeordneten Verkehrsnetze sind ebenso wichtig wie eine effiziente Bewältigung des Verkehrsaufkommens sowohl im Zentrum und in der Stadt als auch in der Region. Dies bedingt eine bereichsübergreifende Planung sowie eine konsequente Priorisierung und Realisierung von Verkehrsprojekten.

Wettbewerbsfähigkeit

Das Bedürfnis nach individueller Mobilität ist ungebrochen gross und nimmt noch immer zu. Die starke Belastung des Zentrums durch den motorisierten Individualverkehr hat unerwünschte Begleiterscheinungen wie verstopfte Strassen, verminderte Luftqualität und Lärm zur Folge. Das wirkt sich wirtschaftlich nachteilig auf die Wettbewerbsfähigkeit aus und beeinträchtigt wesentlich die Qualitäten der Stadt Wil als attraktives Regionszentrum.

Verkehrszunahme

Die starke Siedlungsentwicklung in der Stadt und Region Wil hält unvermindert an. Zusammen mit dem erhöhten Mobilitätsbedürfnis hat diese im Lauf der letzten Jahrzehnte zu einer markanten Verkehrszunahme geführt. Das heute vorhandene Strassennetz vermag das hohe Verkehrsaufkommen nicht mehr zu bewältigen. Einzelne Strassen müssen heute nach wie vor Funktionen übernehmen, die ihnen ursprünglich zwar einmal zugedacht waren, für die sie aufgrund der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung jedoch nicht mehr geeignet sind.

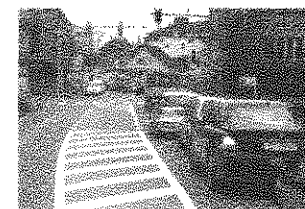
Funktionen

Infolge des sternförmig angelegten Wiler Strassennetzes führen die meisten Verkehrsbeziehungen durch das Zentrum, obwohl ein beträchtlicher Anteil der Verkehrsteilnehmenden dieses nicht zum Ziel hat. So übernehmen die Toggenburger- und Tonhallestrasse heute nicht nur die Funktion, den Verkehr ins Zentrum hinein-, beziehungsweise aus diesem hinauszuführen (Kernbedienungsstrassen), sondern sie dienen auch dem Ziel- und Quellverkehr aus den nördlichen Stadtteilen sowie dem Durchgangsverkehr.

Siedlungsentwicklung



Ilgenkreuzung



Lerchenfeldstrasse



Toggenburgerstrasse

Verkehrskonzept

Ziele

Stadtrat und Parlament verfolgen eine Verkehrspolitik, die auf einem ganzheitlichen Verständnis basiert und die Interessen und Bedürfnisse sowohl der FussgängerInnen und Zweiradfahrenden als auch des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs gleichermaßen berücksichtigt. Angestrebt wird ein situationsgerechter Einsatz aller Verkehrsmittel. Der motorisierte Individualverkehr im Zentrum soll reduziert und der öffentliche Verkehr gefördert werden. Für den Langsamverkehr (FussgängerInnen, Radfahrende) sind optimale Rad- und Fusswegverbindungen bereitzustellen.

Realisierte Projekte

Mit Zustimmung von Parlament und Bürgerschaft konnten in der Stadt Wil in den letzten Jahren als wichtige Mosaiksteine verschiedene konkrete Massnahmen realisiert werden, die alle auf eine Entlastung des Zentrums vom motorisierten Individualverkehr ausgerichtet sind: Parkhaus Bahnhof mit Park + Ride; Einführung des Stadtbusbetriebes; Ausbau der Haldenstrasse als Teil der nördlichen Kernbedienungsstrasse; Fussgängerzone Obere Bahnhofstrasse; Parkhaus Altstadt mit

verkehrsberuhigter Altstadt; Realisierung der nördlichen Quartierverbindung (Höhen-/Bergtal-/Grundstrasse).

Massnahmen

Eine Reduktion der Verkehrsbelastung im Zentrum verlangt konkrete, aufeinander abgestimmte Massnahmen. So sollen zum einen auf der Grundlage des überarbeiteten, regionalen Verkehrskonzeptes die drei verkehrsplannerischen Massnahmen Grünaustrasse, Regionalverbindungsstrasse und A1-Anschluss Wil-West schrittweise realisiert werden. Zum anderen soll das Stadt- und Regionalbusangebot ausgebaut und das innerstädtische Fuss- und Radwegnetz erweitert und verbessert werden.

Mosaikstein

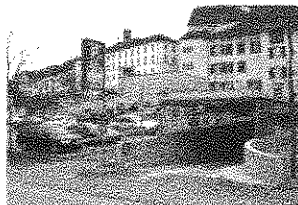
Mit den erwähnten verkehrsplanerischen Massnahmen soll erreicht werden, dass primär nur derjenige Verkehr ins Stadtzentrum fährt, der dieses auch zum Ziel hat. Der übrige Verkehr soll um das Zentrum herumgeführt werden. Der Bau der Grünaustrasse ist ein wichtiger, aber nicht der einzige Mosaikstein, um dieses verkehrspolitische Ziel zu erreichen. Ein optimaler Entlastungseffekt wird dann erreicht, wenn auch die Regionalverbindungsstrasse realisiert sein wird.



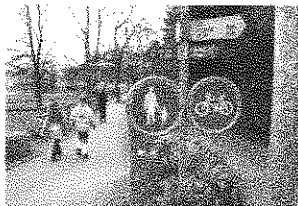
Fussgängerzone im Zentrum



Bushof



Parkhaus Altstadt



Fuss-/Radweg Klosterweg

Verkehrsplanung 1980

Behörden und Öffentlichkeit befassen sich seit mehr als 20 Jahren mit der Realisierung einer direkten Verbindungsstrasse zwischen der Georg-Renner-Strasse und der Konstanzerstrasse. In der Verkehrsplanung 1980 wird neben der Regionalverbindungsstrasse auch der Bau der Grünaustrasse als wirksame Entlastungsmassnahme für das Zentrum qualifiziert. Das Thema Grünaustrasse wird seither aufgrund der unterschiedlichen Interessenlagen kontrovers diskutiert.

Petitionen

Nachdem 1982 und 1984 bei der Stadt gegen die Grünaustrasse zwei Petitionen mit 1'640 und 648 Unterschriften eingereicht worden waren, wurde 1995 beim Kanton die Petition «Für eine Grünaustrasse in Wil» eingereicht. Diese Bittschrift mit 2'360 Unterschriften löste beim Kanton die Planung des Strassenprojektes Grünaustrasse aus. Anlässlich der Parlamentssitzung vom 26. September 2002 wurde der Stadt von BürgerInnen aus Rosrüti eine Petition gegen den Bau der Grünaustrasse übergeben.

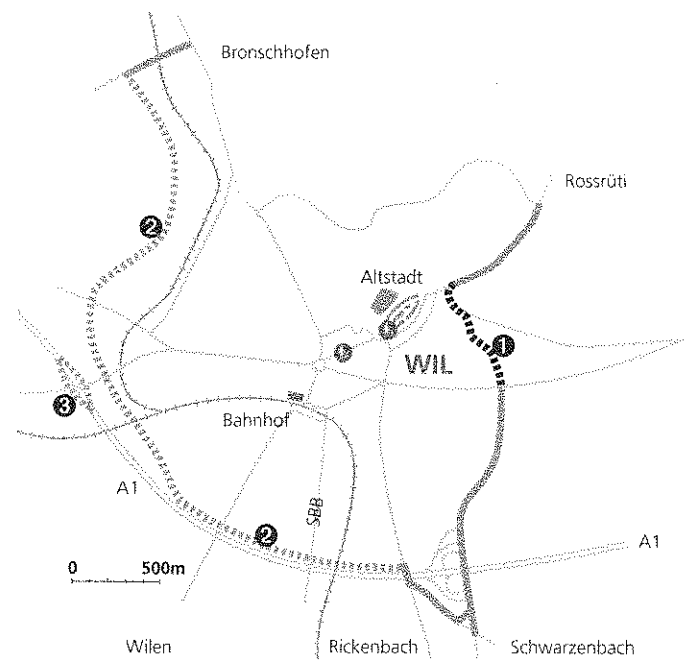
Grünaustrasse

Strassenbauprogramm

Im Rahmen des 12. Strassenbauprogrammes (1994 bis 1998) hat der Kanton eine Machbarkeitsstudie betreffend das Projekt Grünaustrasse ausgearbeitet. Gestützt darauf hat der Stadtrat 1997 der Regierung beantragt, den Bau der Grünaustrasse in das 13. Strassenbauprogramm (1999 bis 2003) aufzunehmen.

Erste Priorität

Aufgrund des positiven Ergebnisses der Machbarkeitsstudie hat der Grosse Rat des Kantons Sankt Gallen die Grünaustrasse mit erster Priorität ins 13. Strassenbauprogramm aufgenommen. Ende März 2002 hat der Stadtrat der Regierung sowohl die Grünaustrasse als auch die Regionalverbindungsstrasse für das 14. Strassenbauprogramm (2004 bis 2008) angemeldet.



- ① Grünaustrasse
- ② Regionalverbindungsstrasse
- ③ A1-Anschluss Wil-West

Strassenprojekt

Linienführung

Das Staatsstrassenprojekt Grünaustrasse umfasst den Abschnitt von der Verzweigung Georg-Renner-/St. Galler-Strasse (Gammakreuzung) bis zur Verzweigung Fürstenland-/Konstanzerstrasse (Scheidweg). Die Strasse ist rund 660 m lang. Die Fahrbahnbreiten betragen je 3 m. Die Grünaustrasse führt in etwa entlang des heutigen Grünauweges von der Gammakreuzung bis zur Fürstenlandstrasse. Von dort wird das heutige Trasse der Fürstenlandstrasse bis zur Konstanzerstrasse der Grünaustrasse zugeschlagen. Die Fürstenlandstrasse mündet rechtwinklig in die Grünaustrasse ein.

Landbedarf

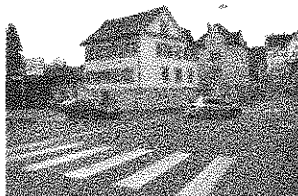
Für die Grünaustrasse wird vor allem Land, das sich im Eigentum der Stadt Wil befindet, beansprucht. Von der Stadt ist eine Nettofläche von 6'580 m² erforderlich. Die vom Frauenkloster St. Katharina benötigte Bruttofläche von der Grünzone beträgt 2'590 m². Zusätzlich werden von neun weiteren Grundeigentümern 1'358 m² benötigt.

Kreisel Gammakreuzung

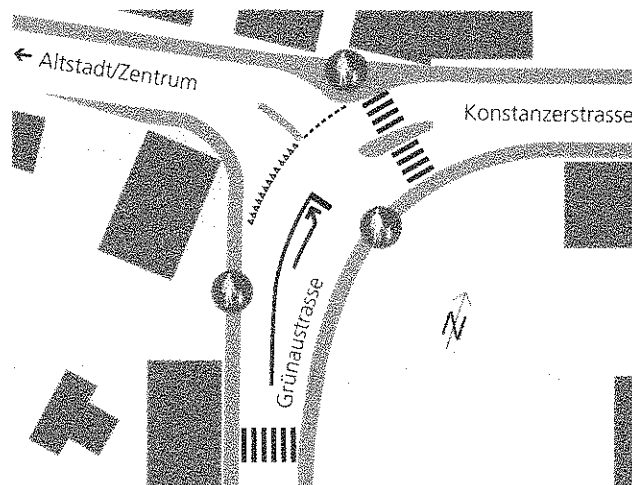
Für die Gammakreuzung ist ein Kreisel mit einem Durchmesser von 32 m vorgesehen. Damit kann die geforderte Leistungsfähigkeit erfüllt werden. Aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung liegen die Auslastungsgrade der einzelnen Kreiseläste zwischen 72 und 87 Prozent. Die geringste Reserve weist die in den Kreisel mündende Georg-Renner-Strasse auf. Für einen Kreisel sprechen auch gestalterische und verkehrsberuhigende Aspekte. Zudem sind die mit dem Kreisel an der Verzweigung Toggenburger-/Flawilerstrasse gemachten Erfahrungen positiv.

Scheidweg

Die Verzweigung Scheidweg (Fürstenland-/Konstanzerstrasse) wird baulich saniert. Gleichzeitig wird die Vortrittsregelung geändert: Aus Richtung Rossrüti führt die Konstanzerstrasse neu beim Scheidweg in die Grünaustrasse und erhält Hauptstrassencharakter. Aus Richtung Zentrum/Altstadt ist die Konstanzerstrasse nicht mehr vortrittsberechtigt. Für die Ausfahrt von der Grünaustrasse in Richtung Zentrum/Parkhaus Altstadt wird eine separate Abbiegespur geschaffen.



Scheidweg



Scheidweg (Detail aus Plan Seite 8)

Geh- und Radweg

Entlang der Grünaustrasse wird auf der Ostseite im Abschnitt Gammakreuzung bis Neulandenstrasse ein kombinierter Geh- und Radweg erstellt. Im gleichen Abschnitt wird auf der Westseite der Grünaustrasse, direkt an die Fahrbahn grenzend, ein Radstreifen markiert. Für die Radfahrenden werden direkte Verbindungen zum Weidleweg mit separat markierten Fahrbahnübergängen geschaffen.

Lichtsignalanlage

Im Abschnitt Neulanden- bis Konstanzerstrasse erhält die Grünaustrasse auf der Westseite neu auch ein Trottoir, womit beidseitig eine durchgehende Fusswegverbindung zum Klosterweg gewährleistet ist. Mit fünf Fussgängerübergängen, da-

von vier mit Schutzinsel, wird den verschiedenen Fussgängerbeziehungen Rechnung getragen. Der Übergang des kombinierten Fuss- und Radweges bei der Einmündung Neulandenstrasse zum Fuss-/Radweg Klosterweg wird speziell markiert und für Fussgängerinnen und Radfahrende mit einer Lichtsignalanlage verkehrssicher gestaltet.

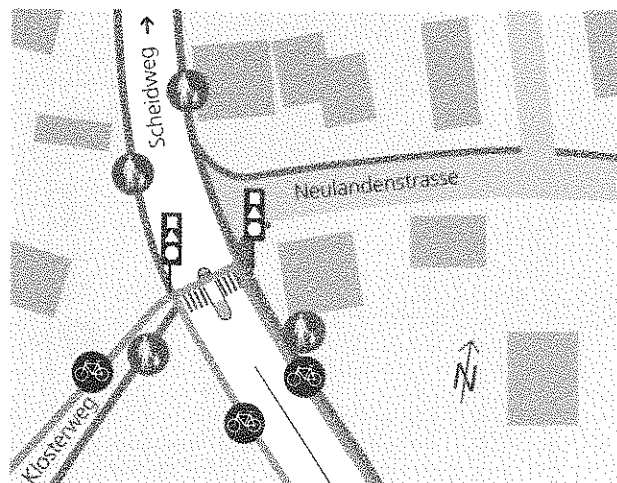
Lärmschutz

Die Grünaustrasse ist in Bezug auf Linienführung und Strassenniveau optimal ins Gelände eingebettet. Zum Schutz der Anwohnenden vor den zu erwartenden Lärmimmissionen wird ein begrünter Schutzwall mit

aufgesetzter Lärmschutzwand zwischen Fahrbahn und Geh-/Radweg erstellt. Auf dem bestehenden, rund 140 m langen Erdwall auf der Nordseite der St. Gallerstrasse wird eine Lärmschutzwand aus Holz erstellt.

Variante Tunnel

Eine Tunnellösung ist sowohl aus finanziellen als auch funktionellen Gründen keine adäquate Alternative zum vorliegenden Projekt Grünaustrasse. Ein Tunnel würde primär für den Durchgangsverkehr Vorteile bringen. Dieser macht jedoch nur rund einen Drittel des gesamten Verkehrsaufkommens aus. Ein Tunnel kann den Ziel- und Quellverkehr aus dem nördlichen Stadtgebiet nicht im gewünschten Ausmass aufnehmen, da er nicht mit dem innerstädtischen Strassennetz verknüpft wäre. Die Entlastungswirkung für das Zentrum wäre im Verhältnis zu den Kosten von 50 bis 100 Mio. Franken sehr gering.

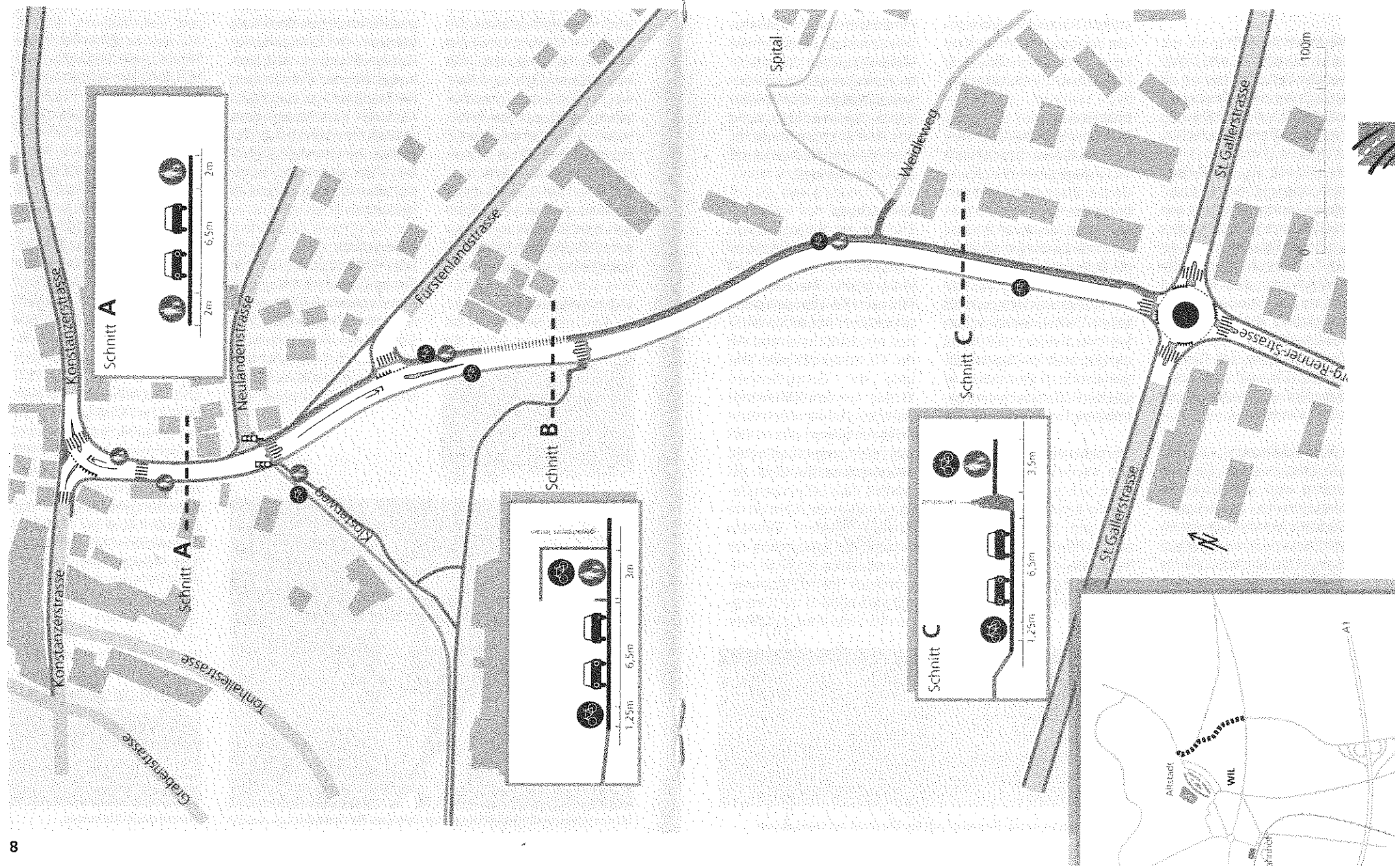


Übergang Neulandenstrasse/Klosterweg (Detail aus Plan Seite 8)



Übergang zum Klosterweg

Situationsplan



Beurteilung

Verkehrsmodell

Jeder Eingriff in ein bestehendes Verkehrsnetz, ob als Ergänzung oder Änderung, wirkt sich auf die Belastung der betroffenen Verkehrsanlagen und damit auch auf die Umwelt aus. Im Zusammenhang mit der Grünaustrasse wurde aufgrund von Verkehrsmodellrechnungen ein neuer Belastungsplan erstellt. Dieser zeigt, dass die Realisierung der Grünaustrasse zu einer Verkehrs-entlastung in heute stark belasteten Bereichen des Zentrums führt. Mit flankierenden Massnahmen kann diese Wirkung zusätzlich verstärkt werden.

Lücke schliessen

Mit dem Bau der Grünaustrasse wird eine Lücke im Strassennetz geschlossen. Dadurch werden die innerstädtischen Strassenverbindungen für den motorisierten Individualverkehr qualitativ wesentlich verbessert. Da die Grünaustrasse mit der vorgeschlagenen Linienführung optimal an das lokale Verkehrsnetz angebunden wird, ergeben sich vor allem für den Ziel- und Quellverkehr der Quartiere im Norden der Stadt sowie für Quartierverbindungen in Nord-Süd-Richtung Vorteile: Kürzere Fahrwege, geringere Fahrleistungen und keine Um-

wegfahrten mehr über den stark belasteten Verkehrsknoten Rudenzburgplatz sowie den geometrisch ungünstig angeordneten Einlenker Fürstenland-/St. Gallerstrasse.

Entlastung

Der Bau der Grünaustrasse führt auf dem Strassennetz im Einzugsgebiet der projektierten Staatsstrasse zu veränderten Verkehrsbelastungen. Die Fürstenlandstrasse wird stark entlastet und neu die Belastung einer Quartierstrasse aufweisen. Die Tonhallestrasse wird um mehr als einen Drittel weniger Verkehr aufweisen. Entlastet werden auch die Toggenburger- und St. Gallerstrasse sowie der Rudenzburg- und geringfügig der Schwanenplatz.

Verkehrsverlagerung

Die Verkehrsbelastung erhöht sich hingegen auf der Georg-Renner-Strasse merklich, auf der Konstanzerstrasse minim. Auf der Grünaustrasse wird ein tägliches Verkehrsaufkommen von 10'700 Fahrzeugen erwart-

tet. Mit der Verkehrsverlagerung übernehmen die Toggenburger- und Tonhallestrasse neu die ihnen gemäss Verkehrskonzept zugeordnete Funktion als Kernbedienungsstrassen. Damit werden der Verkehrsfluss ins und aus dem Zentrum sowie die Erschliessung des Parkhauses Altstadt verbessert.

Lärmschutz

Entlang der Grünaustrasse sieht das Projekt Lärmschutzmassnahmen vor. Auf den entlasteten Hauptachsen fällt auch die Lärmbelastung gegenüber heute geringer aus, am deutlichsten entlang der Fürstenlandstrasse. Entlang der Georg-Renner-Strasse werden die Immissionsgrenzwerte schon heute leicht überschritten; wegen der projektbedingten Verkehrszunahme ist zu erwarten, dass bei einigen Liegenschaften die Alarmwerte erreicht werden. Deshalb sind mit der Realisierung der Grünaustrasse auch die notwendigen Lärmschutzmassnahmen entlang der Georg-Renner-Strasse auszuführen.

	ohne	mit
1 Fürstenlandstrasse	4'400	1'100
2 St. Gallerstrasse	12'400	9'100
3 Toggenburgerstrasse	17'800	15'500
4 Tonhallestrasse	6'500	4'100
5 Georg-Renner-Strasse	11'400	16'500
6 Konstanzerstrasse	6'600	6'700
7 Grünaustrasse	0	10'700

Durchschnittliche Anzahl Fahrzeuge pro Tag: ohne und mit Grünaustrasse

Kürzere Fahrwege

Aufgrund kürzerer Fahrwege werden in den Gebieten Neulanden, Zentrum und Lindenhof gemäss Modellrechnungen pro Jahr rund 4,2 Millionen Kilometer weniger gefahren. Im Gebiet Neulanden nimmt die Fahrleistung mit rund einem Viertel prozentual am stärksten ab; dies entspricht einer Abnahme von rund 1,4 Millionen km/Jahr. Im Zentrum ist der Rückgang mit rund 1,7 Millionen km/Jahr am grössten; dies entspricht einer Abnahme von 11 Prozent. Im Gebiet Lindenhof beträgt die Abnahme 1,1 Millionen km/Jahr oder 15 Prozent.

Umweltbilanz

In den genannten Gebieten führen die geringeren Fahrleistungen zu einem geringeren Treibstoffverbrauch und

zu einer Abnahme des Schadstoffausstosses von maximal je knapp 30 Prozent. Diese Prognosen zeigen, dass mit der Grünaustrasse eine positive Umweltbilanz resultiert und damit die Lebensqualität in den erwähnten Gebieten an Attraktivität gewinnt.

Landschaft

Mit dem Bau einer neuen Strasse ist immer auch eine Veränderung des Landschaftsbildes verbunden. Deshalb kommt der Strassenlinienführung sowie der baulichen Ausgestaltung der Strasse unter Berücksichtigung der Siedlungsentwicklung grosse Bedeutung zu. Die Grünaustrasse verläuft entlang der Zonengrenze. Damit wird

Beurteilung

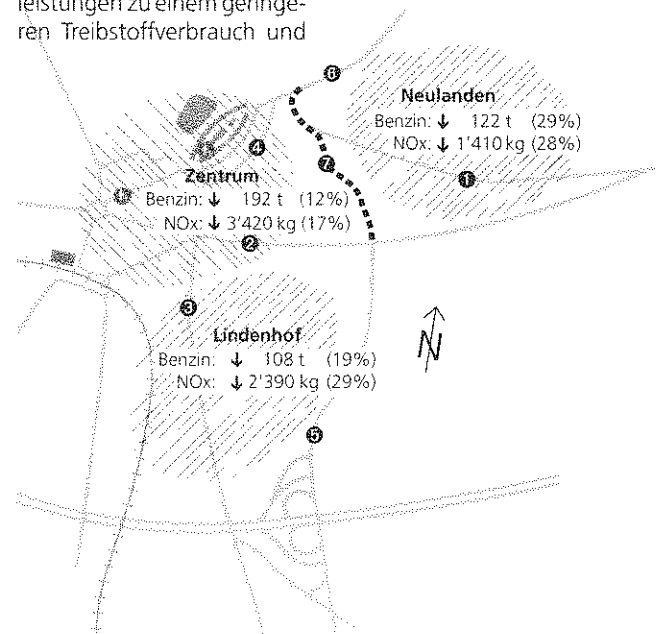
der Eingriff in die wertvolle Grünzone des Frauenklosters St. Katharina sowie in die zusammenhängenden Wohngebiete östlich der Grünaustrasse gering gehalten.

Aufwertung

Spital und Pflegeheim werden wegen der Verkehrsabnahme auf der Fürstenlandstrasse aufgewertet und gleichzeitig direkter an das innerstädtische und regionale Verkehrsnetz angeschlossen. Schliesslich besteht die Möglichkeit, im Rahmen von Verkehrsberuhigungsmassnahmen die entlasteten Strassenabschnitte gestalterisch aufzuwerten.

Verkehrssicherheit

Beim Bau eines neuen Strassenabschnittes gilt es den Bedürfnissen der schwächeren Verkehrsteilnehmenden besondere Beachtung zu schenken. Mit kombiniertem Geh- und Radweg, Trottoirs, Radstreifen und fünf Fussgängerübergängen, davon einer mit einer Lichtsignalanlage, wird der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr Rechnung getragen. Zudem wird auch auf den entlasteten Strassenabschnitten die Verkehrssicherheit erhöht, da aufgrund der weniger gefahrenen Kilometer die Unfallrate sinkt.



Begleitmassnahmen

Gesamtstrategie

Damit die verkehrspolitischen Ziele, die auf eine Entlastung des Stadtzentrums vom motorisierten Individualverkehr ausgerichtet sind, erreicht werden können, sind Massnahmen auf allen Ebenen erforderlich. Neben der Umsetzung von verkehrsplanerischen Massnahmen ist der öffentliche Verkehr in der Stadt und Region zu fördern und sind für den Langsamverkehr attraktive Rad- und Fusswegverbindungen zu schaffen. Der angestrebte Erfolg ist jedoch nur dann zu erzielen, wenn in allen Bereichen aufeinander abgestimmte Massnahmen getroffen werden. Die Grünaustrasse ist Teil dieser Gesamtstrategie.

Ausbau öV-Angebot

Mit der Förderung des öffentlichen Verkehrs soll ein möglichst hoher Anteil des Verkehrs durch kollektive statt individuelle motorisierte Verkehrsmittel bewältigt werden. Mit der vom Stadtrat beantragten Umsetzung des neuen Stadtbuskonzeptes auf Dezember 2003 soll das innerstädtische öV-Angebot attraktiver ausgestaltet und dadurch der Umsteigeeffekt begünstigt werden. Bereits auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2002 wurde das Regionalbusangebot stark

ausgebaut. Die Grünaustrasse wirkt sich für den öV vorteilhaft aus, weil er auf den verkehrsentlasteten Strassen und Verkehrsknoten weniger durch Stau behindert wird.

Langsamverkehr

Für die FussgängerInnen wurden in den letzten Jahren attraktive Freizonen im Zentrum geschaffen. Die Bereitschaft zum Umsteigen auf das Velo wird mit einem umfassenden Angebot an Radverkehrsanlagen entlang der Hauptverkehrsstrassen, von den Quartieren in das Zentrum und zwischen den Quartieren erhöht. Die vom Stadtrat eingesetzte Arbeitsgruppe Langsamverkehr wird im Frühjahr 2003 ihre Vorschläge zur Verbesserung des Netzes und zur Schliessung vorhandener Lücken unterbreiten.

Verkehrsberuhigung

Einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Langsamverkehrs und zur verträglichen Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs vermag die Gestaltung der Strassenräume zu leisten. Mit dem Bau der Grünaustrasse sind für die Fürstenland- und Tonhallestrasse gestalterische Verkehrsberuhigungsmassnahmen umzusetzen. Um die Wohngebiete Gruben, Hofberg und Oelberg vom Schleichverkehr zu entlasten,

steht als flankierende Massnahme die Einführung vom Tempo 30 zur Diskussion.

Punktuelle Massnahmen

Um den Verkehrsfluss im Zentrum für alle Verkehrsteilnehmenden zu verbessern, sind folgende punktuellen Verbesserungen vorgesehen: Sanierung der Ilgen- und Jupiterkreuzung mit Kreiseln; Lichtsignalanlage beim Schwanenplatz für den Fussgängerübergang Lerchenfeldstrasse; Korrektur des Einlenkers Halden-/Bronschhoferstrasse; beidseitiger Fuss- und Radweg auf der Bronschhoferstrasse; Ausbau Klosterweg als Fuss-/Radweg; Sanierung Rösslikreuzung.

Regionalverbindungsstrasse

Zur Entlastung der Stadt sind neben der Grünaustrasse auch für die Realisierung der Regionalverbindungsstrasse und des Autobahnanschlusses Wil-West als wichtige verkehrsplanerische Massnahmen weitere Schritte zu unternehmen. Mit dem Antrag des Stadtrates Ende März 2002, die Erarbeitung einer Zweckmässigkeitsbeurteilung für die Regionalverbindungsstrasse in das 14. Strassenbauprogramm (2004 bis 2008) aufzunehmen, soll auf Kantonsebene für dieses regionale Entlastungsprojekt die konkrete Planung ausgelöst werden.

Kostenvoranschlag

Die Baukosten für das Staatsstrassenprojekt Grünaustrasse belaufen sich auf 8,9 Mio. Franken (Preisstand 2002). Der Kostenanteil für die Fahrbahnen beträgt 6,522 Mio. Franken, derjenige für den Geh- und Radweg 2,378 Mio. Franken. Die vom Parlament empfohlenen und im Projekt enthaltenen Massnahmen zu Gunsten des Langsamverkehrs kosten total 365'000 Franken. Die Kosten für Lärmschutzmassnahmen, die ausserhalb des neuen Strassenabschnittes notwendig sind, werden von Kanton und Bund getragen und sind im Kostenvoranschlag nicht enthalten. Im Einzelnen setzen sich die Kosten wie folgt zusammen:

Position	Betrag Total	Anteil Fahrbahn	Anteil Geh-/Radweg
Honorare	Fr. 720'000	Fr. 430'600	Fr. 289'400
Landerwerb	Fr. 3'200'000	Fr. 2'840'000	Fr. 360'000
Bauarbeiten, inkl. Geh-/Radweggalerie	Fr. 3'814'900	Fr. 2'281'200	Fr. 1'533'700
Elektromech. Einrichtungen	Fr. 105'000	Fr. 30'000	Fr. 75'000
Nebenarbeiten	Fr. 887'500	Fr. 837'100	Fr. 50'400
Unvorhergesehenes/Rundung	Fr. 172'600	Fr. 103'100	Fr. 69'500
Total	Fr. 8'900'000	Fr. 6'522'000	Fr. 2'378'000

Beteiligung

Gemäss den Bestimmungen des Strassengesetzes trägt der Kanton die Kosten für den Bau von Staatsstrassen. Die Stadt Wil hat sich mit 35 Prozent an den Baukosten für die Geh- und Radweganlagen entlang der Grünaustrasse zu beteiligen. Dies entspricht einem Anteil von rund 832'000 Franken.

Baukosten

Zusatzkosten

Von den zusätzlichen Kosten von rund 180'000 Franken für die Installation einer Lichtsignalanlage beim Fuss- und Radwegübergang Neulandenstrasse/Klosterweg hat die Stadt die Hälfte zu übernehmen. An den Kosten für die Verlegung des Fussgängerstreifens auf die Höhe der Rad-/Fussweggalerie muss sich die Stadt anteilmässig mit rund 65'000 Franken beteiligen.



Der Bericht des Stadtrates an das Parlament ist im Internet unter www.stadtwil.ch veröffentlicht oder kann bei der Stadtkanzlei bezogen werden.

Kosten Stadt Wil

Grünzone Kloster

Im Kostenvoranschlag sind für den Landerwerb 3,2 Mio. Franken eingesetzt. Darin nicht enthalten ist die von der Stadt an das Frauenkloster St. Katharina zu leistende Entschädigung gemäss der Vereinbarung von 1978. Aufgrund des Entscheides der kantonalen Schätzungskommission für Enteignungen ist das vom Frauenkloster für die Grünaustrasse beanspruchte und in der Grünzone gelegene Land als Wohnzone W3 zu entschädigen.

Mehrkosten Landerwerb

Als Berechnungsgrundlage für die Landentschädigung an das Kloster gehen Stadtrat und Parlament von einem Preis von 460 Franken pro m² aus. Dieser Preis entspricht dem in Relation zur Fläche bezahlten Durchschnittspreis pro Quadratmeter für Land in den Zonen W2, W3 und W3/WG3 (Fläche: grösser als 1'000 m²; Lage: Wil Nordost und Südost) im Zeitraum 1992 bis 2000. Unter Berücksichtigung, dass der Kanton Land in der Grünzone mit 50 Franken pro m² entschädigt, fallen für die Stadt Mehrkosten von rund 1,06 Mio. Franken an.

Erlös Landverkauf

Mit der projektierten Linienführung wird für die Grünaustrasse vor allem Land beansprucht, das sich im Eigentum der Stadt Wil befindet. Der Kanton zahlt der Stadt für das in der Zone W3 gelegene Land den gleichen Preis, wie die Stadt dem Kloster das in der Grünzone gelegene Land entschädigen muss. Die Stadt erhält vom Kanton für die abzutretenden Landflächen rund 1,41 Mio. Franken.

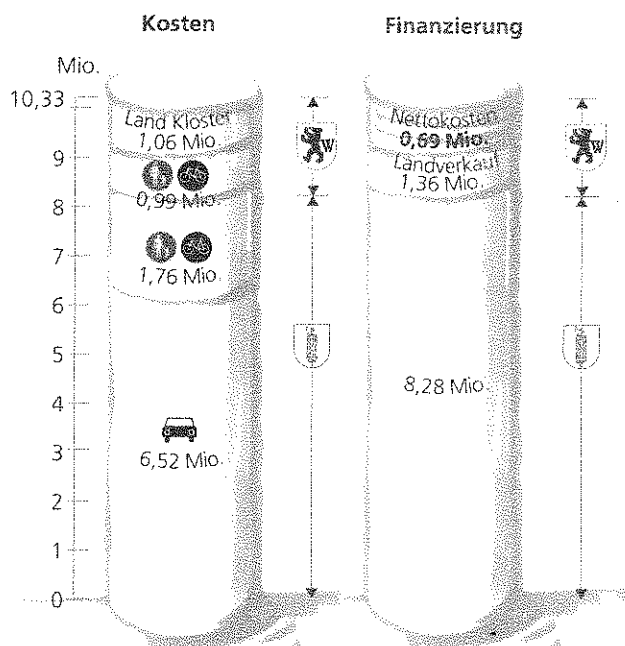
Kostenanteil Wil

Die für die Stadt Wil anfallenden Kosten betragen total 2,05 Mio. Franken. Aus dem Landverkauf an den Kanton resultiert für die Stadt ein

Buchgewinn von netto 1,36 Mio. Franken. Damit ergibt sich für die Stadt Wil eine Nettobelastung von rund 690'000 Franken.

Folgekosten

Bei einer Abschreibungsdauer von 15 Jahren beträgt die durchschnittliche Abschreibungsrate pro Jahr 46'000 Franken. Für den betrieblichen Unterhalt des Geh- und Radweges (Beleuchtung, Reinigung, Winterdienst, Abwassergebühren) hat die Stadt aufzukommen. Der bauliche Unterhalt für die Grünaustrasse und den Geh- und Radweg sowie der betriebliche Unterhalt für die Grünaustrasse gehen zu Lasten des Kantons.



Parlament sagt Ja

Die Fraktionen FDP und SVP/SD sowie die Mehrheit der CVP-Fraktion sprachen sich für die Grünaustrasse aus. Die Fraktionen SP und GRÜNE prowil und eine Minderheit der CVP-Fraktion sowie die beiden parteifreien Gemeinderätinnen lehnten die Vorlage ab. Ein Rückweisungsantrag mit dem Auftrag, zuerst ein aktuelles integrales Verkehrskonzept zu erstellen, wurde mit 23 zu 15 Stimmen abgelehnt. Das Parlament hat der Vernehmlassung des Stadtrates am 26. September 2002 mit 21 zu 16 Stimmen zugestimmt. Auf Antrag der FDP-Fraktion kam das Ratsreferendum mit 34 Stimmen zu Stande.

Kritikpunkte

Im Parlament kritisierten die Gegner der Vorlage die aus ihrer Sicht mangelhaften und nicht auf aktuellen Zahlen basierenden Modellrechnungen. Auch wurde darauf hingewiesen, dass mit der Grünaustrasse zusätzlicher Verkehr entstehe, womit die prognostizierte Verkehrsentslastung im Zentrum nicht erreicht werde. Weiter wurde auf die Zerstörung des Landschaftsbildes und die fehlenden Lärmschutzmassnahmen im Umfeld der Grünaustrasse sowie die verschlechterte Situation für FussgängerInnen und Rad-

fahrende hingewiesen. Schliesslich wurde auch bemängelt, das Projekt sei einseitig auf die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs ausgerichtet und es fehle eine faire Kostentransparenz.

Zustimmende Voten

Wie die vorberatende Kommission hoben Befürwortende die Zweckmässigkeit und Notwendigkeit der Grünaustrasse hervor. Die Modellrechnungen, die auf Verkehrserhebungen von 1996 basieren, wurden als nachvollziehbar und aussagekräftig beurteilt. Die Grünaustrasse als Teil des gesamten Massnahmenpaketes führe zu einer markanten Entlastung von verschiedenen Strassen im Zentrum und bewirke eine spürbare Verbesserung des Verkehrsflusses.

Langsamverkehr

Auf Antrag der vorberatenden Kommission überwies das Parlament verschiedene Empfehlungen zu Gunsten des Langsamverkehrs. Der Kanton hat das Projekt im Sinne der Empfehlungen angepasst. So wird die Geh- und Radwegverbindung Neulandenstrasse/Klosterweg mit einer Lichtsignalanlage ergänzt. Der Fussgängerübergang beim Einlenker Fürstenland-/Grünaustrasse wurde nach Süden verlegt. Neu ist auch die direkte Anbin-

Parlament

dung des Langsamverkehrs an den Weidleweg im Projekt enthalten. Die Empfehlung, anstelle des Kreisels die Gammakreuzung mit einer Lichtsignalanlage zu steuern, wurde vom Parlament mit 19 zu 15 abgelehnt.

Lärmschutz

Grossmehrheitlich hat das Parlament der Empfehlung zugestimmt, entlang der Georg-Renner-Strasse Lärmschutzmassnahmen zu prüfen und umzusetzen. Infolge der projektbedingten Verkehrszunahme hat der Kanton gegenüber dem Stadtrat die Bereitschaft signalisiert, mit dem Bau der Grünaustrasse Lärmschutzmassnahmen entlang der Georg-Renner-Strasse zu realisieren. Die dafür prognostizierten Kosten von rund 2,8 Mio. Franken sind von Bund und Kanton zu tragen.