

Stopp

Grünaustrasse

Gute Gründe für ein **NEIN** am 9.2.03!

Mehr Verkehr in Wil ... Die Grünaustrasse würde Wil mehr Transit- und Zubringerverkehr bringen, statt die Stadt zu entlasten. Eine massive Verkehrszunahme auf der Georg-Renner-Strasse, Grabenstrasse, Konstanzerstrasse und am Hofberg ist zu erwarten.

Zerstörung der Grünau ... Eines der letzten Naherholungsgebiete auf Wiler Stadtgebiet würde zerstört, Landbesitzer müssten enteignet werden und die Stadt würde durch eine zusätzliche Hauptstrasse zerschnitten.

Neue Gefahren für Fussgänger ... Die auf hohe Fahrgeschwindigkeit ausgelegte Grünaustrasse würde die Gefahren für Fussgänger und Velofahrerinnen sowie die gesamte Lärm- und Abgasbelastung in der Stadt erhöhen.

Mehr Stau in Wil ... Die Verkehrsprobleme in der Stadt Wil, insbesondere auf der Ost-West Achse und am Schwanenkreis, würden durch zusätzlichen Verkehr noch verstärkt.

Nicht absehbare Geldverschwendung ... Aufgrund einer über 20jährigen Planung, die andere Prioritäten gesetzt hat, würden 9 Millionen verschleudert. Anschliessend müssten weitere Millionenbeträge für Lärmschutzmassnahmen investiert werden.

Was bisher geschah ...
Die rechtliche Situation

Tunnelvariante

Gravierende Mängel

Die Kosten im Sack

Grünauweg erhalten

2

Seite

Pro und Contra

Beim Transit machen wir nicht mit
Gesundheit

10 Auswirkungen

Auswirkungen auf Ihr Quartier

Abwertung von Stadtteilen

Seite

3

Persönlichkeiten kommen

zu Wort

Stimmen Sie ab!

Seite

4

Impressum Herausgegeben vom überparteilichen
Komitee für eine neue Wiler Verkehrspolitik – Stopp
Grünaustrasse

Vorstand: Fabienne Meyenberger, CVP, Präsidentin

Komitee; Verena Gysling, Grüne prowil, Co-Präsi-

dentin Komitee; Guido Bünzli, SP; Anni Eisenring,

Quartiervertreterin Weidle; Ruth Frick-Beer, CVP/CSP;

Charly Gämperle, FDP; Marianne Mettler Nick, SP;

Sandra Muggler, Nein-Komitee Rossrüti; Max Schoch,

EVP; Guido Wick, Grüne prowil

Postfach 124, 9501 Wil

www.gruenaustrasse.ch

PC-Kt. 90-2163-8 Raiffeisenbank Wil, zugunsten von

Kt. 7628221 81.320 (Stopp Grünaustrasse –

Überparteiliches Komitee für eine neue Wiler

Verkehrspolitik, Wil)

Unterstützende Organisationen: WWF St.Gallen,

VCS Regionalgruppe Wil-Hinterthurgau

Was bisher geschah ...

Ab 1978 erfolgte mit viel Aufwand und richtungswiesend die Regional- und Ortsplanung für die Stadt Wil. Diese Planung berücksichtigte in einem Gesamtzusammenhang die Verkehrsentwicklung in der Stadt Wil und deren Agglomeration. Die notwendigen verkehrstechnischen Massnahmen wurden nach ihrer Priorität aufgelistet.

Im Konzept von 1980 steht, dass die volle Aufmerksamkeit auf die für Wil wichtige Regionalverbindungsstrasse zu lenken sei. «Sie kann den praktisch einzigen noch ungebantnten Durchgangsverkehr vom Mittelthurgau ins Toggenburg und nach St. Gallen von der Durchfahrt durch die Stadt abhalten.»

Die Grünaustrasse dagegen war in der Prioritätenliste erst an 6. Stelle aufgeführt. Sie wurde als Quartierverbindungsstrasse mit geringer Zentrumsentlastung bezeichnet. In der Vernehmlassung zum Verkehrskonzept liess sich eine CVP-Arbeitsgruppe wie folgt verlauten: «Die Grünaustrasse soll und darf vor allem aus Gründen der Lebensqualität unserer Stadt nicht gebaut werden.»

Den Befürwortern der Grünaustrasse muss in konsequentes Verhalten vorgeworfen werden. Je nachdem spricht man einmal

von einer wichtigen Umfahrungsstrasse, ein anderes Mal beschönigend von einer entlastenden Verbindungsstrasse. Dabei wird einfach verschwiegen, dass das Vorziehen der Grünaustrasse vor der Erstellung der Regionalverbindungsstrasse die Wiler Verkehrsprobleme nicht lösen kann. Vielmehr werden nach einer sehr kurzfristigen Entlastung noch grössere Verkehrsprobleme auftreten. Denn mit der vorgezogenen Grünaustrasse wird das nach Prioritäten aufeinander abgestimmte Verkehrssystem gemäss Verkehrsplanung empfindlich und nachhaltig gestört. Der Kanton wird zudem die beschränkten verfügbaren Strassenmittel kaum schwerpunktmässig der Region Wil zuteilen.

Chronologie

1978 Planungsbeginn, Datenerhebung
1980 Konzept der Verkehrsplanung
1982 erste Petition gegen die Grünaustrasse
1984 zweite Petition gegen die Grünaustrasse

1995 Petition für eine Grünaustrasse
7.2002 definitives Projekt Grünaustrasse
9.2002 Parlamentsbeschluss Referendum
9.2.2003 Volksabstimmung Grünaustrasse



Veranstaltung gegen die Grünaustrasse, Herbst 2002

Die rechtliche Situation

Der Stadtrat und die vorberatende Kommission des Parlaments haben wichtige rechtliche Fragen ausgeblendet – wohl weil diese Aspekte dem Projekt im Wege stehen.

Enteignungsrecht: Würde das Projekt die Bewährungsproben der Volksabstimmung in Wil und der Beurteilung im Kantonstrat (Kantonales Strassenbauprogramm) bestehen, so würde sich als Nächstes die Frage nach der Enteignung von Kloster und weiteren Grundeigentümern stellen.

Spätestens in einem Enteignungsverfahren müsste eine umfassende und aktuelle Gesamtverkehrsstudie für Wil durchgeführt werden, um den Nutzen einer Grünaustrasse nachzuweisen. Das Bundesgericht hat am 10.9.2002 die Südfahrt Kreuzlingen abgelehnt, u.a. weil der Nachweis einer nachhaltigen Verbesserung der Verkehrssituation im eigentlichen Siedlungsgebiet von Kreuzlingen nicht erbracht wurde. Weshalb lehnten wohl Stadtrat und Parlament bislang eine solche aktuelle Gesamtverkehrsstudie ab?

Entschädigungsfrage: Der stadträtliche Bericht an das Parlament ist in dieser Hinsicht unvollständig. Der vom Stadtrat angenommene Preis von Fr. 460/m² ist nicht ein vereinbarter Enteignungspreis. Der Stadtrat ist mehrmals darauf hingewiesen

Tunnelvariante

Seit 1980 haben immer wieder einzelne Personen und auch Parteien gefordert, es solle zu Gunsten einer Tunnelvariante auf den Bau der Grünaustrasse verzichtet werden. Der damalige Wiler Nationalrat Remigius Kaufmann hat sich klar für eine Tunnellösung unter dem Nieselberg ausgesprochen und dabei eine Kosten-

beteiligung des Bundes erwähnt. Für die Stadt Wil würden direkt keine Kosten entstehen. Es ist aber mit Sicherheit nicht möglich, zuerst die Grünaustrasse und dann einen Tunnel zu bauen. Wenn eine Tunnelvariante ausgearbeitet werden soll, so ist dies nur bei einem Nein zur Grünaustrasse möglich.

Gravierende Mängel in der Vorlage

Das vorliegende Projekt wurde 2002 ohne weitere Abklärungen zur Zweckmässigkeit dem Gemeinderat vorgelegt. Im kantonalen Strassenbauprogramm hat das Projekt 1. Priorität, das heisst, es wäre eine Strasse von überregionaler Bedeutung, die mitten durch das Wohngebiet von Wil gebaut werden soll. Diese Strasse würde den Transitverkehr und den Schwerverkehr durch Wil erhöhen. Der Stadtrat aber spricht von einer Zentrumsentlastung sowie von einer Reduktion der gefahrenen Autokilometer.

Die Modellrechnungen basieren auf einer nicht mehr aktuellen Verkehrsführung in Wil. Es werden keine effektiven Fahrten und kein tageszeitlicher Verlauf mit Verkehrsspitzen simuliert. Zunahmen aufgrund der Angebotserhöhung werden nicht berücksichtigt. Beim Bau der Grünaustrasse werden Verkehrszunahmen für die Obere Bahnhofstrasse von 8% (+571 Fahrten pro Tag) und für die Grabenstrasse von 21% (+1490) berechnet. Auf der Tonhallestrasse wurde eine Reduktion um 34% (-2057) errechnet,

ohne Berücksichtigung des Parkhauses Altstadt/Viehmarktplatz. Wenn man alle Strassen um die Altstadt berücksichtigt, darf also nicht von einer Zentrumsentlastung gesprochen werden.

Die vom Stadtrat erwähnte Reduktion der Fahrleistung (4 Mio. km/Jahr) und der Schadstoffemissionen in den Quartieren Neulanden, Zentrum und Süd-Ost entsteht nur, indem die grossen Zunahmen von Fahrten auf der Grünaustrasse und der Georg-Renner Strasse (insgesamt 3,7 Mio. km/Jahr) keinem Quartier zugeordnet werden. Bei der Darstellung des Stadtrates handelt es sich somit um eine inakzeptable Irreführung.

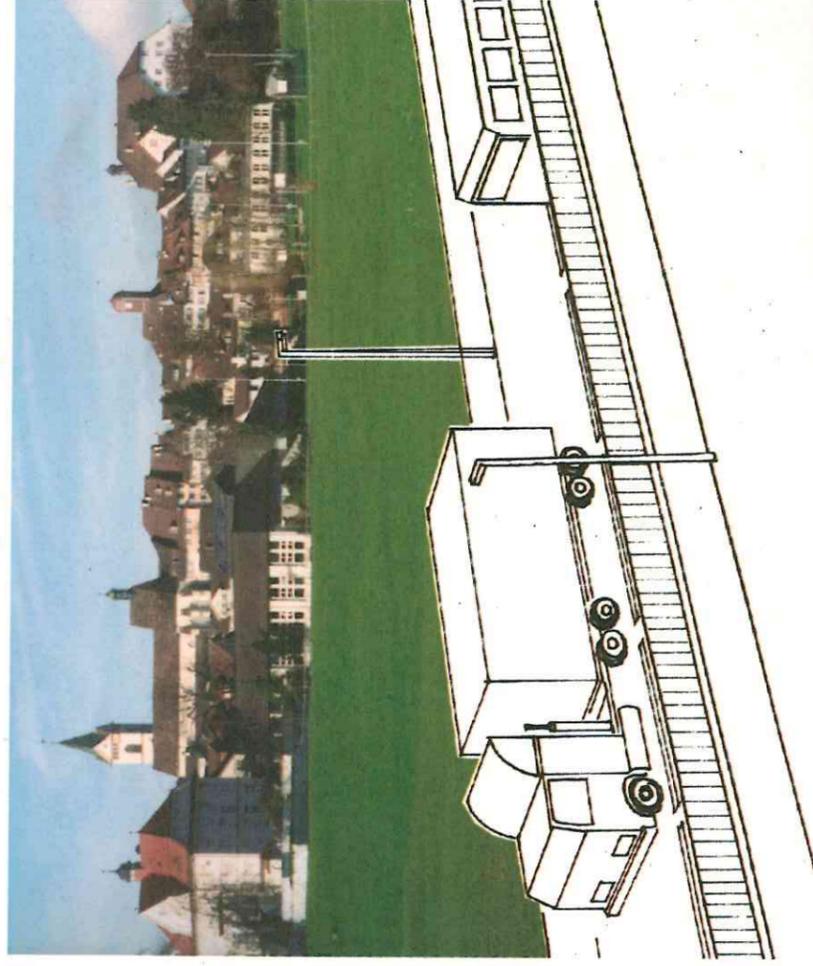
Zudem wird von Stadtrat verschwiegen, dass der geplante Gamma-Kreisel überlastet sein wird, mit einer Zunahme des Schleichverkehrs über den Hofberg zu rechnen ist und die vom Gemeinderat bereits bewilligte Verkehrszählung 2003 durch das Strassenprojekt wertlos wird.

Die Kosten im Sack

Der Stadtrat hat in seinem Bericht an das Parlament geschrieben, es sei notwendig und wichtig, parallel mit dem Bau der Grünaustrasse auch flankierende Massnahmen zu realisieren. Solche Massnahmen müssen über die Gestaltung der Anschlüsse an die Grünaustrasse hinausgehen und werden entsprechende Kosten für die Stadt Wil verursachen, die aber nirgends ausgewiesen werden.

In der Beurteilung, die vom Kloster Sankt Katharina in Auftrag gegeben wurde, ist festgehalten, dass mit der Grünaustrasse die Lärm-Alarmwerte entlang der Georg Renner Strasse überschritten werden. Das heisst, dass dort zwingend Lärmschutzmassnahmen in der Grössenordnung von mehreren Mio. Franken finanziert werden müssen. **Bezüglich der eindeutigen Folgekosten hüllt sich der Stadtrat in Schweigen.**

Grünauweg erhalten statt Wil mit Asphalt spalten!



worden, dass seine Berechnung nicht den Gesetzen von Angebot und Nachfrage Rechnung trägt; denn der Preis ist ein anderer, ob ein Grundeigentümer Land verkaufen will oder nicht. Der Stadtrat hätte also in seinem Bericht zumindest darauf hinweisen müssen, dass der Preis für den Landserwerb auch höher als 1.9 Mio. Franken sein kann. Das Volk muss davon auf jeden Fall Kenntnis haben.

Bau- und umweltrechtliche Verfahren:

Würde das Strassenprojekt alle diese Hürden genommen haben, dann begänne erst die Konkretisierung mit den entsprechenden bau- und umweltrechtlichen Auflage-Verfahren. Es stellen sich zonenrechtliche Fragen (z.B. Bau einer Strasse teilweise in der Grünzone) und es wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung notwendig werden, weil die Grünaustrasse als Hauptverkehrsstrasse mit dem entsprechenden Verkehrsaufkommen gilt. Es werden Lärmschutzmassnahmen (v.a. entlang der Georg-Renner-Strasse) erforderlich, welche mehrere Millionen Franken kosten werden.

Nach einer allfälligen Annahme auf der politischen Ebene müsste diese Vorlage also noch viele rechtliche Beurteilungen und Prüfungen in möglicherweise langwierigen Rechtsverfahren bestehen.

Pro und Contra Grünaustrasse

«Die Tonhallestrasse, die Toggenburgerstrasse, die Fürstenlandstrasse und der Rudenzburgplatz werden entlastet.»

«Die Grünaustrasse ist ein erster Schritt in Richtung Lösung des Wiler Verkehrsproblems.»

«Die Grünaustrasse schliesst eine Verbindungslücke und verringert den Schleichverkehr durch das Zentrum.»

«Probleme bei der Gammakreuzung werden durch einen Kreis gelöst.»

«Durch 4 Mio. weniger Fahrkilometer würde der Treibstoffverbrauch und die Umweltbelastung sinken.»

«Die Strasse wird ideal ins Gelände eingebettet und die Grünzone wird kaum tangiert»

«Die Strasse kostet die Stadt nur 1,9 Millionen.»

Beim Transit machen wir nicht mit!

Die Verbindung von Kreuzlingen über Wil und den Ricken ist für das Gebiet zwischen Sargans und Rapperswil, und Richtung Sattel/Gotthard distanzmässig die kürzeste. Der Verkehr auf dieser Route wird zur Zeit über zeitliche Faktoren beschränkt. Die Umfahrung Bazenheid und allenfalls weitere Verbesserungen im Toggenburg dürften der Variante via Wattwil weitere Vorteile geben. Die Grünaustrasse als Teil dieser neuen Transitstrecke würde diese Entwicklung noch verstärken und der Transit mitten durch Wil würde gefördert. Insbesondere beim Schwerverkehr wäre aufgrund der distanzabhängigen LSVA eine Zunahme zu erwarten. Als Alternative zur Grünaustrasse

Der Mehrverkehr auf der Graben-, Konstanzer-, Hofberg-, Grund-, Höhen-, St. Gallerstrasse und Georg-Renner Strasse belastet das Zentrum und Wohnquartiere.

Die Planung von 1980 führte die Grünaustrasse nur in 6. Priorität auf. Wenn sie vorgezogen wird, erhöht sie den Transitverkehr.

Die zusätzliche Verbindung wird zu mehr Zufahrten zum Parkhaus Viehmarktplatz wie auch zu mehr Schleichverkehr über die Grabenstrasse durch das Zentrum führen.

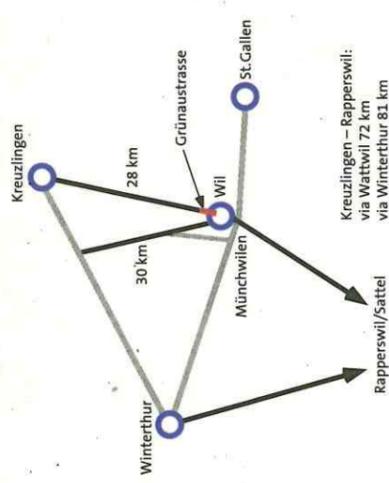
Der Kanton befürchtet eine Überlastung des Kreisels und bevorzugt eine Lichtsignalanlage.

Die Aussage ist falsch. 3,7 Mio. Fahrkilometer auf der Grünau- und der Georg-Renner Strasse sowie Neuverkehr und Transitverkehr werden nicht berücksichtigt.

Die Qualität der Grünau als Freizeit- und Erholungszone würde durch diese neue Strasse zerstört.

Mehrere Millionen für flankierende Massnahmen an der Tonhalle-, Konstanzer- und Fürstenlandstrasse und den Lärmschutz an der Georg-Renner Strasse werden nirgends aufgeführt.

würde sich z. B. die grossräumige Umleitung des Transitverkehrs über den Autobahnanschluss Münchwilen anbieten (s. Grafik).



Gesundheit und die Grünaustrasse

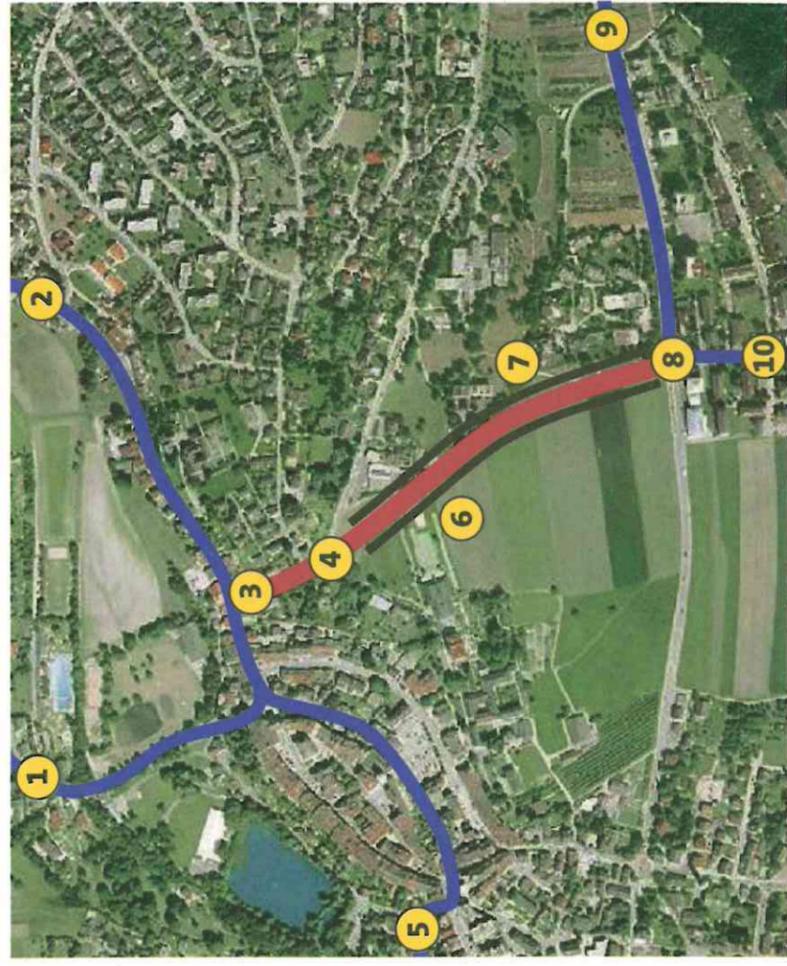
Die Grünaustrasse führt zu mehr motorisiertem Verkehr und höherer Umweltbelastung in und um Wil.

- Wussten Sie schon, dass ...**
- ... Bewegungsmangel proportional zunimmt mit der Zunahme des motorisierten Individualverkehrs?
 - ... sich Ihr Risiko an einem Herzinfarkt, an einer Zuckerkrankheit oder an einer Fettstoffwechselstörung zu erkranken halbiert, wenn Sie sich genügend zu Fuss oder mit dem Fahrrad bewegen?
 - ... in der Schweiz wegen verkehrsbedingter Luftverschmutzung jedes Jahr zusätzliche 24.000 Kinder an einer Bronchitis erkranken und 12.000 Kinder einen Asthmaanfall erleiden?
 - ... Kinder, die an einer Strasse mit mehr als 5000 Fahrzeugen/Tag wohnen viel häufiger an Krebs erkranken?
 - ... verkehrsbedingter Lärm Hör- und Sprach-

Quelle: Verkehr-Umwelt-Gesundheit, Eine Publikation der Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz Schweiz

10 Auswirkungen der neuen Strasse

- 1) Verkehrszunahme am Hofberg und am Oelberg (Schleichverkehr Richtung Bronschhofen)
- 2) Schwerverkehr auf der Konstanzerstrasse (Transit)
- 3) Kreuzungen ohne Schutz für Schwächere
- 4) Gefährliche Fussgängerquerungen
- 5) Durchgangsverkehr über Grabenstrasse
- 6) Zerstörung der Grünau
- 7) Abtrennung des Weidlequartiers
- 8) Neuer überlasteter «Gamma»-Kreis
- 9) Verkehrszunahme auf der St. Gallerstrasse
- 10) Lärm-Alarm an der Georg-Renner Strasse



Auswirkungen auf Ihr Quartier

- Neulanden/Nieselberg** Die Grünaustrasse wird das Quartier von der Stadt förmlich abschneiden und zu grösserer Lärmbelastung führen.
- Weidle/Fürstenaupark** Das stark gewachsene Quartier wird die einzige attraktive Fussverbindung zum Zentrum verlieren.
- Zentrum** Der zusätzliche Verkehr über die Grabenstrasse und am Bleicheplatz belastet das Zentrum zusätzlich.
- Ölberg/Hofberg** Eine attraktive Schleichroute über Hofbergstrasse/Grundstrasse und Höhenstrasse wird eröffnet.
- Westquartier** Die Stadt finanziert eine unnötige Verkehrsmassnahme, welche die dringenden Probleme im Bereich des Schwanenkreises nicht lösen kann.
- Südquartier** Statt die Stadt und die Quartiere menschenfreundlicher zu gestalten, wird mit der Grünaustrasse weiter auf den Ausbau des motorisierten Verkehrs gesetzt.
- Lindenhof/Reuttiestrasse** Durch den Mehrverkehr an der Georg-Rennerstrasse und auf der St. Gallerstrasse wird die Lärmbelastung teilweise über die Alarmwerte steigen.

Abwertung von Stadtteilen

- Das hohe Verkehrsaufkommen mit regelmässigen Staus hat in verschiedensten Bereichen unserer Stadt negative Auswirkungen. Im besonderen Masse betroffen sind Anwohnerinnen und Anwohner stark frequentierter Strassen.
- Untersuchungen in Basel und Zürich haben bestätigt, dass der Verkehr durch seine Emissionen und seine Gefahren einen erheblichen Einfluss auf die Zusammensetzung der Quartierbevölkerung hat. Laut Statistik verdichten sich die Wohnorte der ausländischen Einwohnerinnen oder sozial Randständigen dort, wo ein überdurchschnittliches Verkehrsaufkommen, grosse Lärmemissionen und schlechte Luftqualität herrschen. Die Folgen sind vielschichtige, oft schwer lösbare Probleme oder Ghettosiedlungen. Diese wiederum wirken sich hemmend auf private Investitionen aus, welche in der Regel nur dann getätigt werden, wenn Quartiere über ein positives Image verfügen und eine gute Lebensqualität garantiert ist (z.B. gute Durchmischung der Wohnbevölkerung, angenehmes Wohnumfeld, gute Schulen,
- entsprechende Grünflächen, Verkehrssicherheit für Kinder).
- Noch haben wir in Wil keine grossstädtischen Verhältnisse. Die Tendenz zur Abwertung einzelner Quartiere ist aber nicht von der Hand zu weisen und stösst bei den direkt Betroffenen an die Grenzen des Zumutbaren. Hier besteht akuter Handlungsbedarf! Mit dem Bau der Grünaustrasse verlagern wir diese negativen Entwicklungen in neue, noch relativ wenig belastete Wohnquartiere und solche, die heute schon zu den am meisten belasteten Wohngebieten zählen (z.B. Georg-Renner- oder Reuttiestrasse). Das muss verhindert werden!
- Wir befürworten eine regionale Gesamtlösung unseres Verkehrsproblems basierend auf einer neuen, integralen Verkehrszählung mit Einbezug aller in Frage kommenden Optionen.
- Das Projekt Grünaustrasse muss abgelehnt werden, damit der Weg frei wird für eine neue und zeitgemässe Wiler Verkehrspolitik.

Persönlichkeiten kommen zu Wort

Es ist eine Tatsache, dass eine neue Strasse nicht nur entlastet, sondern zusätzlichen Verkehr bringt. Ob das Bedürfnis der Menschen immer mobiler zu werden uns auch glücklicher macht, wage ich zu bezweifeln. *Laetitia Appius-Hersche, Bewohnerin Neulandenquartier*



Umfahrungsstrassen führt man um Ortschaften – eine Tunnelösung als echte Alternative wurde leider nie geprüft und würde durch dieses Projekt definitiv verunmöglicht. *Silvia Arnold, FDP-Parteileitung, Quartierbewohnerin Hofberg*



Die Wohnqualität einer Stadt sollte durch neue Strassen in der Summe verbessert und nicht verschlechtert werden. *Livia Bergamin Stratz, Dr. sc. nat. ETH Biologin, CVP, Kantonsrätin, Gemeinderätin*



Eine kantonale Durchgangsstrasse Toggenburg – Bodensee mitten durch das Siedlungskerngebiet der Stadt am Rande einer der letzten intakten Grünflächen? Wir sollten uns nicht vom Frust des Verkehrsstaus zu einer Scheinlösung hinreissen lassen, deren Preis die nachhaltige Zerstörung der östlichen Altstadtregion wäre. *Dr. med. Bruno Bischof*



Für mich als naturliebender Mensch ist es nicht verständlich, dass eines der letzten Naherholungsgebiete einer weiteren Strasse Platz machen sollte. Wohnqualität entsünde mit dem Bau der Grünaustrasse für uns Wiler und Wilerinnen damit sicher nicht.

Thomas Bisegger, Bäckermeister



Ob es die Planer wahr haben wollen oder nicht: Die Grünaustrasse bringt der Stadt keine Verkehrs-entlastung, sondern eine Verkehrsverlagerung in andere Quartiere und – dank der guten Durchfahrtsmöglichkeit – eine grosse Verkehrszunahme. *Thomas Bühler, SP, alt Stadtrat, Rechtsagent*



Der Verkehr strapaziert die Gesundheit der Menschen immer stärker. Warum denn etwas bauen, das die Leute noch mehr belastet? *Gabriella Copassi, Psychiatrieschwester, Quartierbewohnerin Letten*



Die Grünaustrasse schneidet unsere Kinder von ihren Primarschulhäusern ab. Unverantwortlich und geradezu zynisch, wenn man weiss, dass Fussgänger nicht einmal auf einem Zebrastreifen sicher sind. *Christoph Casfy, evang. Pfarrer Wil*



Alle reden davon, man solle als Beitrag zur Verminderung des Verkehrsproblems weniger Auto fahren. Da ist es für mich unbegreiflich, dass man den attraktiven und sicheren Geh- und Radweg Grünau einer neuen Strasse und einem schäbigen Wegersatz opfern soll. Ich will das nicht. *Anni Eisenring, Quartierbewohnerin Weidle*



Die Grünaustrasse zerstört Erholungsraum und Wohnqualität, zerschneidet Schul- und Einkaufswege, gefährdet Kinder und Velofahrende. Die gewünschte Zentrumsentlastung wird sie nie bringen. *Dr. med. Yvonne Gilli, Gemeinderätin Grüne prowil, Mitglied vorberatende Kommission*



Nein zur Grünaustrasse: Die vielen Kinder der Neulanden sollen nicht täglich viermal den Mehrverkehr kreuzen müssen! Besser ist eine gute Tunnelvariante! *Dr. med. Hans Günter Derungs*



Wir von der älteren Generation werden von den Jungen später an dem gemessen, was wir echt geleistet haben – nicht an dem, was wir zerstört haben. *Josef Holenstein, Jahrgang 1908, alt Baumeister*



Die Grünaustrasse löst die Verkehrsprobleme im Zentrum nicht. Wir brauchen Verkehrsprojekte, die eine positive Wirkung für Wil haben und keine Zerschneidung der Stadt mit den bekannten negativen Folgen. *Elisabeth Keller, Betriebsökonomin HWV, Altstadtbewohnerin*



Ich bin absolut nicht gegen neue Strassen, aber mit der Grünaustrasse wird der Verkehr im besten Fall etwas verlagert und dies auf Kosten von Quartieren, die heute schon stark belastet sind. Wir sollten eine Lösung finden, die für alle passt, denn der Verkehr wird weiterhin stark zu nehmen. Die Tunnelvariante ist bestmögliche Lösung, aber für die Zukunft die beste. *Heidi Keller, FDP-Parteileitung*



Neue BewohnerInnen für Wil gewinnen wir mit einer hohen Wohnqualität und nicht mit zerstörten Naherholungsräumen. *Heidi Kottler, Quartierbewohnerin Weidle*



Der Bau der Grünaustrasse ist nicht Teil einer zukunftsorientierten Planung zur Lösung der Wiler Verkehrsprobleme. Kommende Generationen dürften mit Interesse nach den Namen der Verantwortlichen fragen, welche die zu erwartenden Aktivitäten für die Erarbeitung und Realisierung eines vorausschauenden Gesamtkonzeptes unterliessen. *Oskar Herbert Stalder, Sympathie-Wiler*



Meiner Meinung nach ist die für die Stadt Wil günstige Lösung ebenso die billigste – billig im Sinne von: unbedacht, konfliktreich, zerstörerisch. *Lukas Merz, Gemeinderat CVP/CSP*



Eine neue Wiler Verkehrspolitik, die von einer breiten Bevölkerung getragen wird, verlangt zukunftsorientierte Lösungen, welche lokal wie regional angegangen werden müssen. *Fabienne Meyenberger, Gemeinderätin CVP, Präsidentin des überparteilichen Komitees*



Grünau lieber grün als grau! *Monika Paminger Müller, Rechtsanwältin, lic.iur., alt Gemeinderatspräsidentin, SP*



Ich halte die nördliche Fortsetzung der Durchgangsstrasse aus dem Toggenburg mitten durch Wohn- und Grünzonen der Stadt für verfehlt. Ein Nein zur vorgeschlagenen Grünaustrasse verstärkt den Druck zur Realisierung der Regionalverbindungsstrasse entlang der A1. *Fredi Rüegg, CVP, alt Gemeinderatspräsident*



Die millionenschwere Grünaustrasse wird neuen Verkehr anziehen und der nächste Stau ist vorprogrammiert. Die Lösung von Verkehrs- und Umweltproblemen verlangt mutigere Visionen! *Christoph Schär, ETH-Professor, Klimaforscher*



Als Wiler Stadtbewohnerin kann ich kein Interesse daran haben, einem Projekt zuzustimmen, das vermehrten Transitverkehr nach sich ziehen wird. *Irene Wohlgensinger, dipl. Berufs- und Laufbahnberaterin IAP*



Richtige Verkehrspolitik heisst, unnötige Strassen verhindern. Durchgangsverkehr gehört nicht in städtisches Wohngebiet. *Ralph Wüthrich, alt Gemeinderat FDP, Bezirkspräsident Pro Juventute Wil*



Ich bin gegen die Grünaustrasse, weil sie als «angebliche Umfahrungsstrasse» verkehrsplannerisch von der städtebaulichen und verkehrstechnischen Entwicklung überholt wurde. *Peter Summermatter, CVP/CSP, alt Gemeinderatspräsident*



Es gibt in keinem Quartier spürbare Verbesserungen durch dieses Projekt, ein noch intakter Naherholungsraum würde jedoch geopfert. *Esther Spinas, Sekundarlehrerin*



Weitere Argumente:
www.gruenaustrasse.ch

Stimmen Sie am 9.2.03 ab!

Die Abstimmungsfrage lautet:

Stimmen Sie dem Staatsstrassenprojekt Grünaustrasse zu?

