

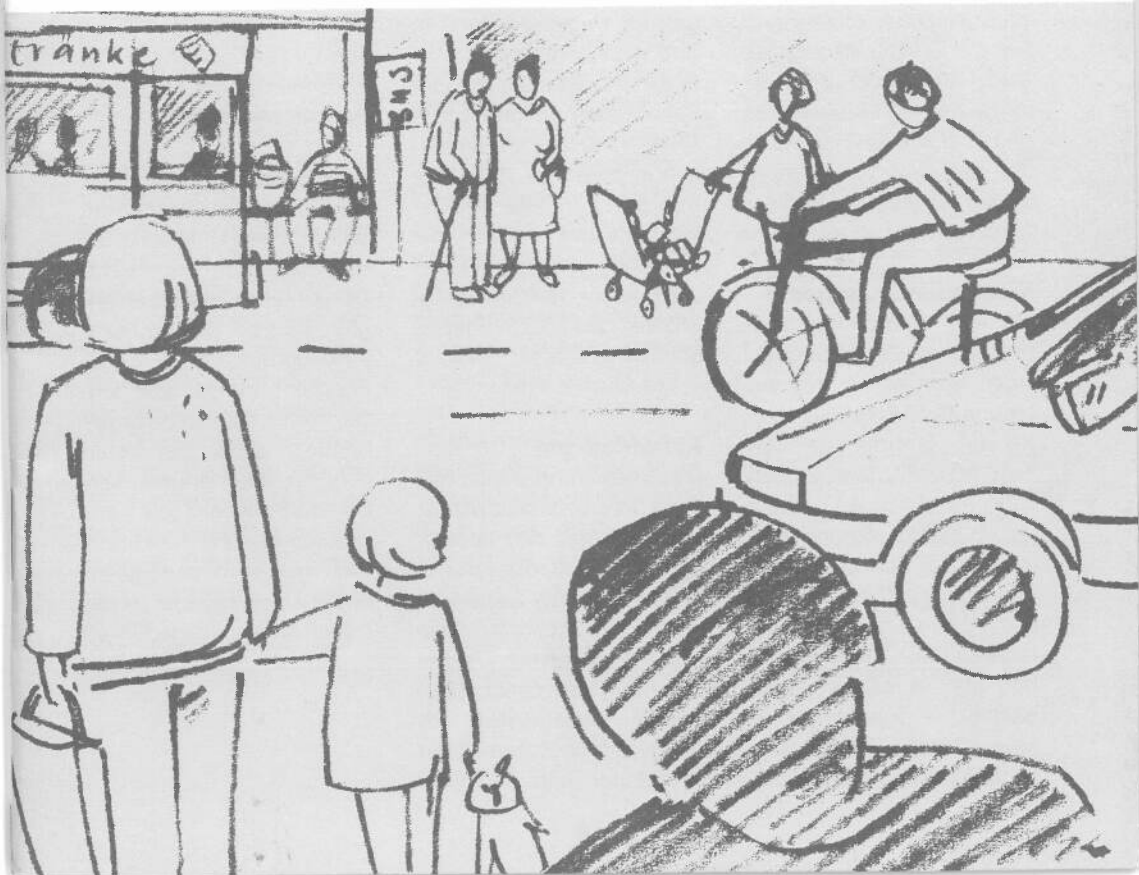


Stadt Wil

Volksabstimmung vom 24. September 1995

Haldenstrasse

Stadtsaal



Vorlage in Kürze

Zentrum entlasten

Die stetige Zunahme des Verkehrs - vor allem im Zentrum - wirkt sich negativ auf die Wohn- und Lebensqualität der Bewohner der Stadt Wil aus. Mit einer Verkehrspolitik, die die Interessen und die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer angemessen respektiert und berücksichtigt, strebt der Stadtrat als Lösung der Verkehrsprobleme einen stadtgerechten Verkehr und keine verkehrsgerechte Stadt an. Dabei sind die möglichen Massnahmen primär auf eine Entlastung des Zentrums vom motorisierten Individualverkehr ausgerichtet.

Kernbedienungsstrasse

Mit der Anordnung zentrumsnaher Parkierungslagen kann ein Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme im Zentrum geleistet werden. Die Zufahrt zu den Parkierungslagen muss jedoch für den motorisierten Individualverkehr gewährleistet sein. Realisiert sind bis jetzt die Kernbedienungsstrassen West, Süd und Ost. Mit den Ausbauprojekten Halden-, Johann-Georg-Müller- und 2. Etappe Sonnenhofstrasse soll nun auch

die Kernbedienungsstrasse im Norden ihre Funktionstüchtigkeit erlangen.

Keine neuen Strassen

Die Strassenbauprojekte nehmen Rücksicht auf die Fussgänger und Radfahrer. Für den motorisierten Individualverkehr werden keine neuen Strassen gebaut. Gesamthaft wird für diesen die Verkehrsfläche um 340 m² reduziert, diejenige für Fussgänger und Radfahrer jedoch um 780 m² erweitert. Die Fahrbahnbreiten betragen im Gegenverkehr 3 m und im Einbahnverkehr 4 m. In den Abschnitten mit Einbahnverkehr werden 1,5 m breite Radwege in Gegenrichtung geführt. Die Trottoirs sind 2 m breit. Der Gesamtaufwand für die Sanierung und den Ausbau der Halden-, Johann-Georg-Müller- und 2. Etappe Sonnenhofstrasse beträgt 1,125 Mio. Franken.

Auswirkungen

Die Realisierung der nördlichen Kernbedienungsstrasse entflechtet den Verkehr nördlich des Stadtzentrums. Dies schafft eine wesentlich verbesserte Situation für alle Verkehrsteilnehmer. Die Reduzierung des parkplatzsuchenden Verkehrs wirkt sich positiv auf die Sicherheit der Fussgänger und Radfahrer

aus. Der öffentliche Verkehr wird auf der Dufourstrasse bevorzugt behandelt. Die Verkehrsführung Zentrum-Nord schafft die Voraussetzung für die Fussgängerzone Obere Bahnhofstrasse. Die bestehenden Parkplätze im Gebiet Bleiche können optimal organisiert werden.

Parlament sagt ja

An der Sitzung vom 2. März 1995 stimmte das Gemeindeparlament dem Antrag des Stadtrates grossmehrheitlich zu und bewilligte den erforderlichen Kredit von 1,125 Mio. Franken. Das Parlament lehnte das Behördenreferendum ab.

Referendum

Am 10. April 1995 wurde mit 583 gültigen Unterschriften das Referendum eingereicht. Die Unterzeichner bemängeln, dass bei den Strassenausbauprojekten zu wenig Rücksicht auf die schwächsten Verkehrsteilnehmer genommen wird. Sie setzen sich für eine andere Verkehrsführung ein; die Notwendigkeit einer funktions-tüchtigen nördlichen Kernbedienungsstrasse stellen sie jedoch nicht in Frage.

Erläuternder Bericht des Stadtrates

Verkehrszunahme

Die attraktive Lage der Stadt Wil bringt Vorteile in wirtschaftlicher und wirtschaftlicher Hinsicht. Die positiven Aspekte wirken sich in gewissen Bereichen jedoch auch nachteilig aus. Parallel mit der Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung sah sich die Stadt in den vergangenen Jahren verstärkt auch immer mehr mit dem Problem des Verkehrswachstums konfrontiert.

Zentrum entlasten

Vor allem im Zentrum ist die Situation zu gewissen Zeit präkar: Verstopfte Strassen, parkplatzsuchende Automobile, Lärm und eine verminderte Luftqualität sind die Folgen davon. Das Ziel der städtischen Verkehrspolitik muss sein, Massnahmen zu ergreifen, die der Stadt Wil sowohl als Regions- und Einkaufszentrum als auch als Industrie- und Wohnort förderlich sind.

Stadtgerechter Verkehr

Der Stadtrat strebt seit Jahren eine Verkehrspolitik an, die auf einem ganzheitlichen Verständnis beruht. Vorab der motorisierte Individualverkehr hat sich den Bedürfnissen der Stadt als Ganzes unterzuordnen. Die Stadt Wil strebt einen stadtgerechten Verkehr und keine verkehrsgerechte Stadt an.

Realisierte Massnahmen

Mit Zustimmung des Gemeindeparlamentes und auch der Bürgerschaft konnten in den letzten Jahren verschiedene verkehrslenkende und -technische Massnahmen realisiert werden, die auch auf eine Entlastung des Zentrums vom motorisierten Individualverkehr ausgerichtet sind wie: Einführung des definitiven Stadtbusbetriebes, nördliche Quartierverbindungsstrasse, Neugestaltung des Bahnhofplatzes mit Bushof, Parkhaus Bahnhof, Park-and-Ride-Anlage, Parkplatzbewirtschaftung, Veleinstellhallen, Tempo 30 im Westquartier, Erweiterte Blaue Zone im West- und Südquartier.

Verkehrspolitik

Aktuelle Projekte

Mit der Realisierung weiterer Projekte soll den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer auch in Zukunft entsprochen werden. In Planung sind: Parkhaus Viehmarktplatz mit Verkehrsberuhigter Altstadt, Fussgängerzone Obere Bahnhofstrasse, Parkhaus Zentrum-Süd, Erweiterung des Fuss- und Radwegnetzes im Zentrum, Einbahnverkehr mit Fussgängerschutz auf der Schiebenberg-/Oelbergstrasse.

** Wer sich zusätzlich informieren will, kann die Vorlage des Stadtrates an das Gemeindeparlament bei der Stadtkanzlei im Rathaus unentgeltlich beziehen.*



Zentrumsverkehr

Zufussgehen erleichtern

Ob Radfahrer, Busfahrer oder Automobilist: Im Zentrum der Stadt sind sie letztlich alle Fussgänger. Das Ziel des Verkehrskonzeptes für das Zentrum lautet, mit einer geschickten Anordnung von Velounterständen, Bushaltestellen und Parkplätzen nahe am Einkaufs- und Erholungszentrum allen Verkehrsteilnehmern den Verkehr auf ihr Verkehrsmittel zu erleichtern. Das Zufussgehen wird dann attraktiv, wenn die Parkierung gelöst und der öffentliche Freiraum des Zentrums einladend und zweckmässig gestaltet ist.

Parkplatzangebot

Mit der Anordnung von vier dezentralen Parkierungslagen kann ein wichtiger Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme im Zentrum - vom Bahnhof bis zur Oberstadt - geleistet werden. Mit dem realisierten Parkhaus Bahnhof und den geplanten Parkhäusern Viehmarktplatz und Zentrum-Süd sowie der Parkierungsanlage Bleiche kann in unmittelbarer Nähe der wirtschaftlich wichtigen Zentrumsräume genügend

Parkraum angeboten werden, womit für den Automobilisten der Wechsel zum Fussgänger attraktiver wird.

Kernbedienungsstrassen

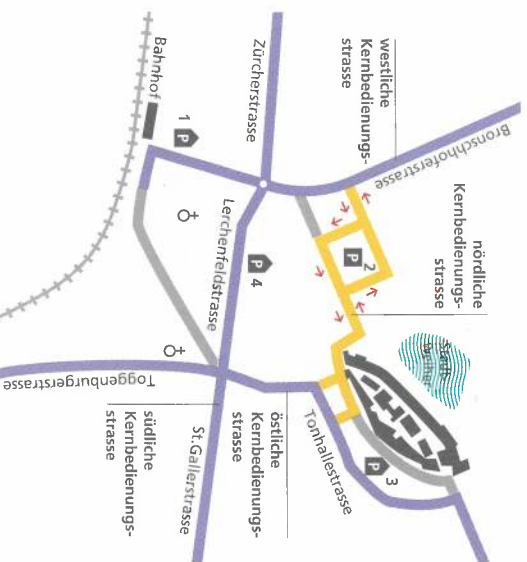
Wichtig ist, dass dem motorisierten Individualverkehr mit Kernbedienungsstrassen die Zufahrt zu den Parkierungsanlagen erleichtert wird. Kernbedienungsstrassen haben die Aufgabe, den Verkehr nahe ans Zentrum heranzuführen und ihn von diesem wieder wegzuleiten. Realisiert sind bis jetzt die Kernbedienungsstrassen im Westen (Bronschhoferstrasse), Süden (Lerchenfeldstrasse) und Osten (Toggenburger-/Tonhallestrasse).

Lücke schliessen

Mit den Ausbauprojekten Halden-, Johann-Georg-Müller- und Sonnenhofstrasse soll die bis anhin fehlende nördliche Kernbedienungsstrasse, die sich von der Eimmündung Halden-/Bronschhofer- bis zur Tonhallestrasse erstreckt, realisiert werden.

Umfassende Planung

Wichtig zu wissen ist, dass die nördliche Kernbedienungsstrasse Rücksicht auf die Erholungszone beim Stadtwelher nimmt. Besondere Bedeutung wurde bei der Planung der nördlichen Kernbedienungsstrasse den Fussgänger- und Radfahrerbeziehungen sowie denjenigen der Stadt- und Regionalbusse beigemessen.



Bereits realisiert

Im Juli 1994 hat das Gemeindeparlament dem ersten Teil des Ausbaus der Sonnenhofstrasse im Abschnitt Dufour- bis Bleichestrasse sowie der Erweiterung des Bleicheparkplatzes im östlichen Bereich zugestimmt. Diese Bauarbeiten konnten im Mai 1995 abgeschlossen werden.

Keine neuen Strassen

Mit der Realisierung der Strassenbauprojekte Halden-, Johann-Georg-Müller- und 2. Etappe Sonnenhofstrasse (Abschnitt Bleiche- bis Haldenstrasse) erlangt die nördliche Kernbedienungsstrasse ihre Funktionstüchtigkeit. Die Projekte enthalten neue Fuss- und Radwege. Für den motorisierten Individualverkehr werden keine neuen Strassen gebaut; die bereits bestehenden Strassen werden hingegen saniert.

Neue Rad- und Fusswege

Gesamthaft wird die Fläche für den motorisierten Individualverkehr um 340 m² reduziert, diejenige für Fussgänger und Radfahrer um 780 m² erweitert.

Strassenausbauprojekte

Die Ausbaulänge beträgt 301 m. Die Fahrbahnen sind im Gegenverkehr 3 m und im Einbahnverkehr 4 m breit. In den Abschnitten mit Einbahnverkehr werden 1,5 m breite Radwege in Gegenrichtung geführt; die Radwege werden von der Fahrbahn abgesetzt und mit einem roten Belag gekennzeichnet. Die Trottoirs sind 2 m breit.

Anpassungen

Im Eimmündungsbereich Halden-/Bronschhoferstrasse wird der entlang der Bronschhoferstrasse führende Gehweg unterbrochen und der Fussgängerstreifen auf der Haldenstrasse etwas zurückversetzt. Der Bereich vor den Gebäuden Bronschhoferstrasse 15 und 17 wird als Freiraumzone gestaltet. Die Linde wird gefällt. Im Bereich des Parkplatzes Paradissi werden drei Carparkplätze bereitgestellt; die Mauer wird durch eine naturnah bepflanzte Böschung ersetzt.

Landeserbe gesichert

Nach erfolgter Zustimmung durch die Bürgerschaft wird das Auflage- und Einsparverfahren durchgeführt. Die für die Strassenausbauten notwendigen Landeserbe sind gesichert.

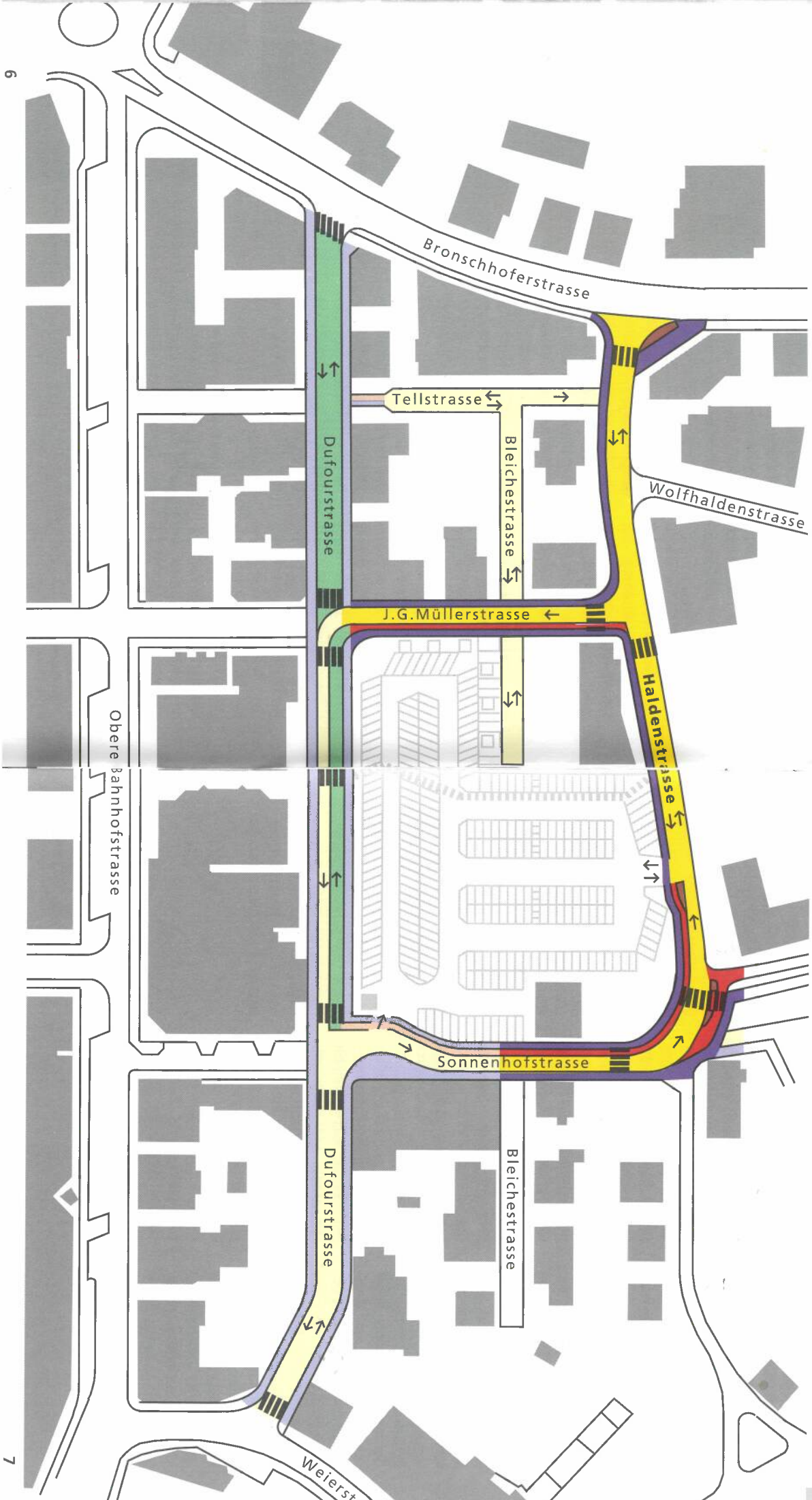
- 1 Parkhaus Bahnhof
- 2 Parkierungsanlage Bleiche
- 3 Parkhaus Viehmarktplatz
- 4 Parkhaus Zentrum-Süd (in Planung)



- Projekt

 - Individualverkehr
 - Fussgänger
 - Radfahrer
 - Rabatte
- Projekt-Auswirkung

 - Individualverkehr
 - Fussgänger
 - Radfahrer
 - Öffentlicher Verkehr
 - Parkplatzanordnung



Hauptverkehrsführung

Von Westen nach Osten - vom Einmündungsbereich Halden-/Bronshoferstrasse bis zur Einmündung in die Tonhallestrasse - verläuft die nördliche Kernbedienungsstrasse wie folgt: Haldenstrasse, Johann-Georg-Müllerstrasse (Einbahnverkehr), Dufourstrasse (Einbahnverkehr bis zur Verzweigung Sonnenhofstrasse), Weierstrasse, Rosenplatz, Grabenstrasse und Toggenburgerstrasse (Einbahnverkehr). In umgekehrter Richtung führt sie via Waagplatz, Grabenstrasse, Rosenplatz, Weierstrasse, Dufourstrasse, Sonnenhofstrasse (Einbahnverkehr) zur Haldenstrasse (ab der Ein-/Ausfahrt zum Parkplatz Bleiche bis zur Bronshoferstrasse im Gegenverkehr).

Bestvariante

Die vorliegende Verkehrs-führung wurde aus zehn Lösungsvorschlägen als Bestvariante beurteilt. Das Gemeindeparlament hat sich anlässlich der Beratungen zum Ideenwettbewerb "Gestaltung Fussgängerzone Obere Bahnhofstrasse" und zum Baukredit für die 1. Baustappe Sonnenhofstrasse mit grossem Mehr zustimmend zur jetzt vorliegenden Verkehrs-führung Zentrum-Nord geäussert.

Beschränkte Zufahrten

Auf der Dufour-, Bleiche- und Tellstrasse werden die Fahrten von und zu den Privatliegenschaften und für den Warenumschlag so geregelt, dass weder ein Parkplatzsuchverkehr noch ein Schleichverkehr aufkommen kann. Die Durchfahrt von der Tellstrasse in die Dufourstrasse wird unterbrochen.

Wer sich zusätzlich informieren will, kann die Vorlage des Stadtrates an das Gemeindeparlament bei der Stadtkanzlei im Rathaus unentgeltlich beziehen.

Mehr Sicherheit

Die Realisierung der nördlichen Kernbedienungsstrasse kommt dem Fussgänger-, Zweirad-, öffentlichen und motorisierten Individualverkehr zugute. Die Realisierung der Bauprojekte Halden-, Johann-Georg-Müller- und Sonnenhofstrasse berücksichtigt die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer und bringt für diese im nördlichen Bereich des Stadt-zentrums eine sicherere Situation. Die Entflechtung und Kanalisierung des Verkehrs bedeutet aber nicht nur mehr Schutz, sondern führt auch zu einer besseren Wohn- und Lebensqualität.

Fuss- und Radwege

Gemäss dem Projekt wird die den Fussgängern und Radfahrern zur Verfügung stehende Gesamtfläche (inkl. 1. Etappe Sonnenhofstrasse) wesentlich erweitert, die-nige für den motorisierten Individualverkehr hingegen eingeschränkt. Der Flächenvergleich sieht wie folgt aus:

			
Bestehend	2'120 m ²	620 m ²	-
Projekt	1'780 m ²	1'090 m ²	310 m ²
Differenz	-340 m ²	+470 m ²	+310 m ²

Projektauswirkungen

Die gezielte Führung und damit die Reduzierung des parkplatzsuchenden Verkehrs sowie grosszügig angelegte Rad- und Fusswegbereiche respektieren die Interessen der schwächeren Verkehrsteilnehmer.

Öffentlicher Verkehr

Die Dufourstrasse wird zur Bustrasse. Im Abschnitt Bronshofer- bis Johann-Georg-Müllerstrasse bleibt die Strasse in beiden Richtungen ausschliesslich für die Stadt- und Regionalbusse reserviert. Im anschliessenden Abschnitt bis zur Sonnenhofstrasse ist der Individualverkehr in einer Richtung zugelassen.

Parkplatz Bleiche

Die Platzanordnung Bleiche ist nicht Bestandteil der Strassenausbauprojekte. Die bestehenden Parkplätze im Gebiet Bleiche sollen optimal organisiert und bewirtschaftet werden. Die beiden Parkplatzebenen Bleiche und Haldenstrasse werden zusammengelegt und der Parkplatz durch zwei Zufahrten und eine Ausfahrt erschlossen.

Parkhaus Viehmarktplatz

Der Realisierung eines Parkhauses Bleiche kann zurzeit aus politischen und städtebaulichen Gründen keine vorrangige Bedeutung beimessen werden. Bezüglich dem Bau einer Tiefgarage geniesst das Parkhaus Viehmarktplatz Priorität.



Kostenaufwand

Baukostenpositionen	Franken
Baustelleneinrichtungen, Vorbereitungen	216'000.—
Strassenentwässerung, Strassenunterbau	240'000.—
Strassenoberbau	325'000.—
Strassenbeleuchtung, Nebearbeiten / Unvorhergesehenes	152'000.—
Erwerb von Grund und Rechten	45'000.—
Technische Bearbeitung	147'000.—
Total	1'125'000.—

Voranschlag

Der Gesamtaufwand für die Sanierung und den Ausbau der Halden-, Johann-Georg-Müller- und 2. Etappe Sonnenhofstrasse beläuft sich auf 1,125 Mio. Franken. Der Kostenvoranschlag sieht für die einzelnen Hauptpositionen wie folgt aus:

Finanzierung

Die Halden-, Johann-Georg-Müller- und Sonnenhofstrasse sind als Gemeindestrasse 2. Klasse eingeteilt. Gemäss Strassengesetz hat bei Gemeindestrassen 2. Klasse die Politische Gemeinde die Kosten für den Unterhalt zu tragen. Da die Strassenausbauten für die angrenzenden Liegenschaftseigentümer keinen Sondervorteil ergeben, entfällt eine Beitragspflicht.

Die Schuld von 1,125 Mio. Franken soll ab 1997 jährlich mit einer Amortisationsquote von 75'000 Franken getilgt werden.

Wer sich zusätzlich informieren will, kann die Vorlage des Stadtrates an das Gemeindeparlament bei der Stadtkanzlei im Rathaus unentgeltlich beziehen.

Eintreten beschlossen

Das Gemeindeparlament hat die Vorlage des Stadtrates am 2. März 1995 beraten. Die prowil- und SP-Fraktionen kritisierten die mangelnde Sicherheit vor allem für die schwächeren Verkehrsteilnehmer. Mit dem Antrag zur Ausarbeitung eines massvolleren Projektes und aus Gründen der Lebensqualität wollten sie nicht auf das Geschäft eintreten. Mit grossem Mehr folgte die Legislative jedoch dem Antrag der Bau- und Verkehrskommission, die als vorbereitende Kommission grossmehrheitlich beschloss, auf die Vorlage einzutreten.

Detailberatung

Von verschiedener Seite wurde in der Detailberatung wiederholt betont, dass im Verlauf des Variantenstudiums und bei der Ausarbeitung der vorliegenden Strassenausbauprojekte die Anliegen der Zweiradfahrer und Fussgänger speziell ernstgenommen wurden. Im Sinne einer ganzheitlichen Problemlösung müsse das Verkehrskonzept Zentrum-Nord die Interessen aller berücksichtigen.

Gemeindeparlament

Bemängelt wurde unter anderem die Gefährdung der Kindergartenschüler im Rahmen der Schulraumplanung ist es jedoch möglich, den Kindergarten am Bleicheplatz abzuweisen.

Parlament sagt ja

Grossmehrheitlich stimmte das Gemeindeparlament den Anträgen des Stadtrates zu und bewilligte für den Ausbau der Halden-, Johann-Georg-Müller- und 2. Etappe Sonnenhofstrasse einen Kredit von 1,125 Mio. Franken. Dem Antrag der prowil-Fraktion, das Behördenreferendum zu ergreifen, wurde nicht zugestimmt; die dazu erforderlichen 14 Stimmen wurden nicht erreicht.

Referendum

Am 10. April 1995 wurde der Stadtkanzlei fristgerecht das Referendum mit 583 gültigen Unterschriften eingebracht. Das notwendige Quorum beträgt 533. Die Unterzeichner bemängeln, dass die Strassenausbauprojekte zu wenig Rücksicht auf die schwächsten Verkehrsteilnehmer nehmen.



Stadt Wil

Antrag



Wer sich zusätzlich informieren will,
kann die Vorlage des Stadtrates an
das Gemeindeparlament bei der
Stadtkanzlei im Rathaus unentgelt-
lich beziehen.



Stadt Wil

Geschätzte Mitbürgerinnen
und Mitbürger

Gemeindeparlament und Stadtrat beantragen Ihnen, für den Bau eines Stadtsaales am Bahnhofplatz nach Bezug der Vorfinanzierung von Fr. 96'200.— einen Nettokredit von Fr. 16'838'000.— zu bewilligen und die Schuld ab 1997 jährlich mit einer Quote von Fr. 889'000.— zu tilgen.

19. Juli 1995

Stadt Wil

Josef Hartmann
Stadtkammann

Armin Blöchliger
Stadtschreiber

Gedruckt auf chlorfreiem Umweltschutzpapier



Stadt Wil

Geschätzte Mitbürgerinnen
und Mitbürger

Gemeindeparlament und Stadtrat beantragen Ihnen, für den Ausbau der Halden-, Johann-Georg-Müller- und 2. Etappe Sonnenhofstrasse einen Kredit von Fr. 1'125'000.— zu bewilligen und die Schuld ab 1997 jährlich mit einer Quote von Fr. 75'000.— zu tilgen.

19. Juli 1995

Stadt Wil

Josef Hartmann
Stadtkammann

Armin Blöchliger
Stadtschreiber

Wer sich zusätzlich informieren will,
kann die Vorlage des Stadtrates an das Gemeindeparlament bei der Stadtkanzlei im Rathaus unentgeltlich beziehen.



Antrag