

## Angaben zur Stellungnahme

**Thematik:**

Unterführung Hubstrasse / Ersatzneubau

**Teilnehmerangaben:**

GRÜNE prowil  
Marktgasse 73  
9500 Wil

**Kontaktangaben:**

Stadt Wil - Departement Bau, Umwelt und Verkehr  
Hauptstrasse 20  
9552 Bronschhofen

E-Mail-Adresse: [mitwirken@stadtwil.ch](mailto:mitwirken@stadtwil.ch)  
Telefon: 071 914 47 19

**Teilnehmeridentifikation:**

73472

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Technische Berichte Technischer Bericht	Kapitel 2.1	Erfasst von: Sebastian Koller Die im Netzplan der Velostrategie Wil im Raum Bahnhof-Hubstrasse-Churfirtenstrasse-Untere Bahnhofstrasse aufgeführten Hauptverbindungen Fokus Sicher und Fokus Direkt sind weiterhin zur Verfügung zu stellen und auf den künftigen Bedarf (Verkehrsperspektiven 2050; Bundesamt für Raumentwicklung 2021) auszurichten.	Mit den zwei Kreiseln im Norden und Süden der Unterführung Hubstrasse kann keine sichere Veloverbindung unter der SBB-Brücke realisiert werden. Für Jugendliche, Ältere und unsichere Velofahrende bedeuten die zwei Kreisel ein hohes Sicherheitsrisiko. Entsprechend ist die neue (alte) Veloverbindung via Posttunnel oder Stadtquerung Mitte mit hoher Priorität zu planen und zeitnah umzusetzen.
Technische Berichte Technischer Bericht	Kapitel 2.1	Erfasst von: Sebastian Koller Das Projektziel für den Veloverkehr muss der Bau von attraktiven und direkten Verbindungen Nord-Süd unter der SBB-Brücke hindurch und über die zwei Kreisel hinaus sein. Das Ziel für den Fussverkehr muss der Bau von attraktiven und sicheren Verbindungen Nord-Süd unter der SBB-Brücke hindurch und über die zwei Kreisel hinaus sein.	Das Ziel einer zukunftsfähigen Mobilität kann nur über attraktive Fuss- und Veloverbindungen erreicht werden.
Technische Berichte Technischer Bericht	Kapitel 4.1	Erfasst von: Sebastian Koller Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ist im ganzen Projektperimeter baldmöglichst Maximalgeschwindigkeit T-30 zu signalisieren.	Durch die zwei Kreisel und die schwierige Topographie sind für alle Verkehrsteilnehmenden im Perimeter zahlreiche Einfahrten und Übergänge zu meistern. Das Regime T-30 bringt für alle eine erhöhte Verkehrssicherheit.
Technische Berichte Technischer Bericht	Kapitel 5.2	Erfasst von: Sebastian Koller Die Einmündung Churfirtenstrasse soll sicherer gemacht werden.	Die Einmündung Churfirtenstrasse ist für Velofahrer heikel. Eine Einbahnregelung stadtauswärts oder eine Sperrung der Churfirtenstrasse für den Durchgangsverkehr wäre zielführend.
Technische Berichte Technischer Bericht	Kapitel 5.2	Erfasst von: Sebastian Koller Auf der Churfirtenstrasse an der Ostseite des Churfirtenparks ist eine Begegnungszone zu prüfen. Gleichzeitig ist der MIV auf der Churfirtenstrasse in Einbahnregelung zu führen.	Auf der Churfirtenstrasse entlang des Churfirtenparks hat die unmittelbare Erreichbarkeit des Parks für Fussgänger*innen und Velofahrende Priorität. Gleichzeitig dient die Churfirtenstrasse zum einen als Haupt-Bahnhofzubringer für den Langsamverkehr aus dem Süden und gleichzeitig als Hauptveloverbindung aus dem Süden (inkl. Wilen-Rickenbach) Richtung Zentrum und zurück. Für einen MIV im Gegenverkehr gibt es wenig Bedarf und keine Erfordernis.
Technische Berichte Technischer Bericht	Kapitel 5.2	Erfasst von: Sebastian Koller Erschliessung der Tiefgarage Überbauung Untere Bahnhofstrasse 1-11: Die Velofahrbahn ist in diesem Bereich optisch besonders deutlich sichtbar zu machen (z.B. rot eingefärbter Belag).	Sicherheit: Es soll vermieden werden, dass Velofahrenden der Weg durch abbiegende Zubringerfahrzeuge abgeschnitten wird.
Technische Berichte Technischer Bericht	Kapitel 6.1	Erfasst von: Sebastian Koller Nebenunterführung West: Die Trennung zwischen dem Fussgängerbereich und der Velofahrbahn ist dergestalt auszuführen, dass sie nicht zur "Sturzfalle" wird (z.B. keine senkrechte Bordsteinkante).	Sicherheitsvorkehrung

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Technische Berichte Technischer Bericht	Kapitel 7	Erfasst von: Sebastian Koller Der Churfirstenpark ist an seiner Ostseite in die heutige Churfirstenstrasse zu erweitern. Der MIV auf der Churfirstenstrasse ist in Einbahnregelung zu führen. Gleichzeitig ist eine Begegnungszone zu schaffen.	Das Gestaltungskonzept Churfirstenpark überzeugt im Grundsatz. Allerdings wird seine künftige Rolle als Erholungs-, Grün- und Kulturraum durch die in der aktuellen Funktionalität unverändert belassene Churfirstenstrasse stark beeinträchtigt. Der weiterhin im Gegenverkehr geführte MIV auf der Churfirstenstrasse beeinträchtigt den wieder geschaffenen Stadtraum Churfirstenpark massiv und behindert dessen Erreichbarkeit durch Fussgänger und Velofahrende.
Technische Berichte Signalisation Sichtverhältnisse	Rückmeldung zur Signalisation Sichtverhältnisse	Erfasst von: Sebastian Koller Im Bereich der Einfahrt Churfirstenstrasse soll der Velostreifen mit einem rotem Belag versehen werden, da es sich um eine Gefahrenstelle beim Einbiegen von Fahrzeugen handelt.	
Technische Berichte Signalisation Sichtverhältnisse	Rückmeldung zur Signalisation Sichtverhältnisse	Erfasst von: Sebastian Koller Die Einfahrt in den Radweg stadteinwärts soll schon vor dem Kreisel erfolgen können. Dies ermöglicht eine direktere und sicherere Verbindung von der Glärnischstrasse her kommend. Möglicherweise ist eine vorzeitige (Teil-)Umsetzung des BGK Glärnischstrasse notwendig.	
Technische Berichte Signalisation Sichtverhältnisse	Rückmeldung zur Signalisation Sichtverhältnisse	Erfasst von: Sebastian Koller Wir beurteilen die parallele Führung einer Velofurt zu einem Zebrastreifen auf der Hubstrasse als sehr kritisch. Die Vortrittsregelung wird dabei sowohl von Velofahrenden als auch von Autofahrenden oft nicht verstanden, da Fussgänger Vortritt haben und Velofahrer an der selben Stelle nicht. Ein grösserer Abstand zum Fussgängerstreifen mit einer näheren Führung des Radweges im Sinne eines "Doppelkreisels" wäre für die Beteiligten klarer bezüglich Vortrittsregelung.	
Technische Berichte Signalisation Sichtverhältnisse	Rückmeldung zur Signalisation Sichtverhältnisse	Erfasst von: Sebastian Koller Im Bereich der Erschliessung Untere Bahnhofstrasse 1-11 ist die Velofahrbahn mit einem rotem Belag zu versehen, um für abbiegende Zubringer die gefährliche Stelle deutlich sichtbar zu machen.	
Technische Berichte Verkehrszählungen Hubstrasse 2019	Rückmeldung zur Verkehrszählung Hubstrasse 2019	Erfasst von: Sebastian Koller Zwischenzeitlich hat das Bundesamt für Raumentwicklung die Verkehrsperspektiven 2050 veröffentlicht. Die Prognosen zeigen generell eine Verdoppelung des Veloverkehrs. Das Projekt ist bezüglich der künftigen Anforderungen aus dem Velo- und Fussverkehr zu überprüfen.	
Technische Berichte Verkehrsführung Bauphasen	Kapitel 1	Erfasst von: Sebastian Koller Bei den Lichtsignalen soll jeweils vor der weissen Haltelinie ein Aufstellbereich für Velos ("Velosack") markiert werden.	Damit soll ein sicherer Warteraum geschaffen und der Schutz der Velofahrenden vor rechts abbiegenden Motorfahrzeugen gewährleistet werden.