



Kontaktperson:
Sebastian Koller
Tel. 079 316 26 50
sebastian.koller@prowil.ch

GRÜNE prowil | Marktgasse 73 | 9500 Wil

Kanton St.Gallen
Bau- und Umweltdepartement
Mitwirkung Kantonsstrassenprojekte
Lämmlibrunnenstr. 54
9001 St.Gallen

30. September 2022

Mitwirkung Netzergänzung Nord, Wil, B81.5.023.017

Sehr geehrte Damen und Herren

Hiermit nehmen wir die Gelegenheit wahr, im Rahmen des oben erwähnten Mitwirkungsverfahrens eine Stellungnahme einzureichen.

1. Vorbemerkungen

Gemäss Art. 4 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Raumplanung haben die Behörden dafür zu sorgen, dass die Bevölkerung bei Planungen in geeigneter Weise mitwirken kann. Eine materiell identische Bestimmung findet sich im Strassengesetz des Kantons St.Gallen (Art. 33^{bis} Abs. 2).

Wie die kantonalen und städtischen Behörden verschiedentlich kommuniziert haben, beschränkt sich die öffentliche Mitwirkung zur Netzergänzung Nord auf die Umgebungsgestaltung. Grundsätzliche Fragen wie die Notwendigkeit und Wirkung der geplanten Kantonsstrasse, die Linienführung oder das Temporegime sollen nicht thematisiert werden, da diesbezüglich kein Handlungsspielraum und keine Ergebnisoffenheit mehr bestehe (vgl. Präsentation zur Informationsveranstaltung vom 22. August 2022). Dementsprechend ist die E-Mitwirkungsplattform so gestaltet, dass die Teilnehmenden davon abgehalten werden, sich mit diesen grundsätzlichen Fragen auseinanderzusetzen. Die Formulierung eigener Beiträge ist lediglich in der Rubrik «Ideen, Inputs oder Wünsche bezüglich der Umgebungsgestaltung» möglich. Aus diesem Grund sehen wir davon ab, für unsere Stellungnahme die E-Mitwirkungsplattform zu benutzen.

Eine derartige Beschränkung der öffentlichen Mitwirkung auf kosmetische Fragen ist nicht nur hochgradig manipulativ, sondern auch rechtswidrig. Von einer Mitwirkung «in geeigneter Weise» kann nicht die Rede sein, wenn der Bevölkerung suggeriert wird, dass bezüglich substanzieller Fragen kein Handlungsspielraum besteht. In Tat und Wahrheit stehen sämtliche Optionen offen, solange die zuständigen Instanzen nicht rechtskräftig über die Realisierung der Netzergänzung Nord entschieden haben. Zur Debatte stehen insbesondere auch andere Linienführungen oder ein gänzlicher Verzicht auf den Bau der Strasse.



Des Weiteren halten wir fest, dass die auf der E-Mitwirkungsplattform zur Verfügung gestellten Unterlagen keine umfassende Beurteilung des Projekts erlauben. Es fehlen beispielsweise:

- aktuelle Angaben zu den Verkehrsströmen (insbes. Anteil des Durchgangsverkehrs auf der Hauptstrasse/Bronschhoferstrasse);
- Angaben zur Wirkung der Netzergänzung auf das Gesamtverkehrssystem;
- Angaben zu den Kosten und zum Kosten-Nutzen-Verhältnis;
- Angaben zum Umgang mit dem Verlust von Fruchtfolgeflächen;
- Angaben zum Lärmschutz.

Die vorliegende Stellungnahme kann dementsprechend keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben.

2. Hauptantrag: Sistierung der Planung

Gemäss Agglomerationsprogramm 4. Generation soll der Modal-Split-Anteil des motorisierten Verkehrs in der Region Wil von heute 70% auf 55% im Jahr 2040 gesenkt werden. Unter Berücksichtigung des erwarteten Bevölkerungswachstums von 20% bedeutet dies, dass die Menge des motorisierten Verkehrs auf dem heutigen Niveau stabilisiert und sogar leicht reduziert werden muss. Ein Ausbau der Infrastruktur für den motorisierten Verkehr steht in diametralem Widerspruch zu dieser Zielsetzung.

Die Realisierung der Netzergänzung Nord bedeutet einen Angebotsausbau für den motorisierten Verkehr, welcher naturgemäss eine erhöhte Nachfrage auslöst. Eine wesentliche Entlastungswirkung der Netzergänzung auf das Stadtzentrum ist nicht zu erwarten, da der Durchgangsverkehr auf der Hauptstrasse/Bronschhoferstrasse weniger als 20% ausmacht. Gesamthaft würde das Verkehrsaufkommen im Westen von Wil massiv zunehmen, was mit der übergeordneten Zielsetzung des Agglomerationsprogramms unvereinbar ist.

Folglich ist das Strassenbauprojekt Netzergänzung Nord zu sistieren. Stattdessen ist die Umgestaltung der Hauptverkehrsachsen in der Stadt Wil (Betriebs- und Gestaltungskonzepte) zu forcieren. Durch Temporeduktionen, lärmarme Beläge, separate Bus- und Velospuren sowie weitere Gestaltungsmaßnahmen können der Verkehrsfluss verbessert, die Durchgängigkeit für den ÖV optimiert und die Attraktivität der Strassenräume für den Fuss- und Veloverkehr erhöht werden. Der motorisierte Verkehr ist möglichst siedlungsverträglich abzuwickeln und nötigenfalls durch Pfortneranlagen zu dosieren. Erst wenn diese Massnahmen umgesetzt sind und sie sich als ungenügend erweisen sollten, sind die Netzergänzungen Nord und Ost allenfalls erneut zu prüfen. Für dieses Vorgehen spricht nicht zuletzt die Tatsache, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Netzergänzung Nord in den Prüfberichten des Bundes zu den Agglomerationsprogrammen 2. und 3. Generation als ungenügend beurteilt wurde. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang auch, dass der Bund in den Verkehrsspektiven 2050 die prognostizierte Verkehrszunahme massiv nach unten korrigiert hat.

Die vorliegenden Projektunterlagen zeigen, dass auf die Bedürfnisse der Bevölkerung in Bronschhofen und Trungen bisher nicht eingegangen wurde. Die im Rahmen von «Wil Vivendo» geführten Diskussionen und die daraus abgeleiteten Anliegen sind entgegen den Versprechungen der städtischen Behörden nicht in die Projektierung eingeflossen.



Im Übrigen widersprechen die vorliegenden Planungen dem kantonalen Richtplan (VI 11 Gesamtverkehr, Nachhaltige Mobilität). Der motorisierte Individualverkehr wird klar bevorzugt. Die geforderte Gleichbehandlung aller Verkehrsträger (Fuss- und Veloverkehr, ÖV und motorisierter Individualverkehr) ist nicht erkennbar. Heutige allgemein akzeptierte Planungsgrundsätze wie die 4V-Strategie (vermeiden, verlagern, vernetzen, verträglich gestalten) sind nicht zur Anwendung gekommen.

3. Eventualantrag: Anpassung der Linienführung

Falls die Realisierung der Netzergänzung Nord weiterhin in Betracht gezogen wird, ist die Linienführung anzupassen, sodass das Naherholungsgebiet Dreibrunnen nicht beeinträchtigt wird, kein Kulturland verloren geht und keine Wohngebiete durch Mehrverkehr belastet werden. Der südliche Teil der Netzergänzung ist über die bestehende Industriestrasse zu führen, wobei die Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h auszulegen ist, damit der Zulieferdienst zu den angrenzenden Industriebetrieben möglich bleibt. Mit dieser Linienführung und der Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h kann zugleich eine allzu starke Attraktivitätssteigerung der Strassenverbindung mit entsprechender Verkehrszunahme vermieden werden. Ab der Bahnunterführung beim Ebnet-Saal ist die Netzergänzung in einem Tunnel bis an den nördlichen Siedlungsrand von Bronschhofen zu führen.

4. Subeventualantrag: Projektanpassungen

Für den Fall, dass das Kantonsstrassenprojekt in der vorliegenden Form weiterverfolgt wird, beantragen wir folgende Anpassungen:

- Die Ausgestaltung der AMP-Strasse wie auch der Hauptstrasse erfüllen die Anforderungen an eine siedlungsorientierte Strasse nicht. Die geplanten Infrastrukturen sind überdimensioniert, Betrieb und Gestaltung nicht aufeinander abgestimmt. Die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs werden stiefmütterlich behandelt. Für diesen Abschnitt der Netzergänzung ist unter Einbezug von Anwohnenden, Fachverbänden und weiteren Interessierten ein Betriebs- und Gestaltungskonzept zu erarbeiten.
- Im Technischen Bericht sucht man vergebens Informationen zu den Lärmemissionen und zu Massnahmen, um diese an der Quelle zu reduzieren. Zum Schutz der Bevölkerung sind alle technisch machbaren Massnahmen an der Quelle umzusetzen, insbesondere ist auf der gesamten AMP-Strasse und der Hauptstrasse bis nach der Abzweigung Gibufstrasse die Maximalgeschwindigkeit auf 30 km/h festzulegen.
- Die AMP-Strasse ist gemäss der Gefährdungskarte Oberwasserflächenabfluss ein Risikogebiet. Im Technischen Bericht wird dieses Thema nicht abgehandelt. Im Projekt sind Hochwasserschutzmassnahmen einzuplanen.
- Zwischen dem Industriegebiet und dem Oberholz soll der Dreibrunnenbach geöffnet werden. Die Visualisierungen suggerieren eine Bachbreite von mehreren Metern, was aufgrund des geringen Wasserabflusses nicht realistisch ist. Die Visualisierungen sind an die Realität anzugleichen und der ökologische Nutzen der Bachoffenlegung ist genauer zu evaluieren.



- Die Beschränkung der Tunnellänge auf 410 Meter ist offensichtlich rein finanziell motiviert. Die Führung der Strasse in einem Geländeeinschnitt auf der Höhe Dreibrunnen führt zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Naherholungsgebiets (künftiger WESTpark, vgl. Agglomerationsprogramm 4. Generation, L 3.3) und zu einem vermeidbaren Kulturlandverlust. Der Tunnel ist deshalb so weit als möglich nach Süden zu verlängern.
- Im Raum Dreibrunnen (Naturschutzgebiet) existieren Vorkommen verschiedener geschützter Tierarten, namentlich Amphibien. Es ist zu erwarten, dass diese infolge der Offenlegung des Dreibrunnenbaches vermehrt im Bereich der Netzergänzung umherwandern und auch das vorgesehene Staubecken besiedeln. Die Strasse ist deshalb mit einem Amphibienleitwerk zu versehen.
- Der Pilgerweg ist eine bedeutende Fuss- und Veloverbindung zwischen Wil und der Wallfahrtskirche Dreibrunnen. Wegen der fehlenden ÖV-Anbindung muss die Fuss- und Velowegverbindung nach Dreibrunnen hohen Ansprüchen genügen, was aktuell nicht der Fall ist. Die Planungen für den Fuss- und Veloverkehr sind entsprechend zu überarbeiten. Die Querung der Netzergänzung ist als Über- oder Unterführung zu gestalten.
- Beim Kreisel Zürcherstrasse/Wilerstrasse fehlen im St.Galler Teil zeitgemässe Fuss- und Velo-Infrastrukturen. Insbesondere sind die bevorzugte Velohauptverbindung Wil-Münchwilen und die Fusswegverbindung zwischen ESP WILWEST und WESTpark nicht erkennbar. Die Planungen für den Fuss- und Veloverkehr sind entsprechend zu überarbeiten.

Freundliche Grüsse

GRÜNE prowil

Eva Noger
Präsidentin

Sebastian Koller
Sekretär & Mitglied Stadtparlament