

Angaben zur Stellungnahme

Thematik:

Fuss- und Veloverbindung Wil West - Wil Süd

Teilnehmerangaben:

GRÜNE prowil
Marktgasse 73
9500 Wil

Kontaktangaben:

Stadt Wil - Departement BUV
Hauptstrasse 20
9552 Bronschhofen

E-Mail-Adresse: mitwirken@stadtwil.ch
Telefon: +41 71 914 47 19

Teilnehmeridentifikation:

92934

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Technischer Bericht Technischer Bericht	Kapitel 1	Erfasst von: Sebastian Koller Der Technische Bericht ist gemäss unseren Anträgen zu den Übersichts-/Situationsplänen anzupassen.	Wir verzichten auf eine Wiederholung der Anträge.
Interaktive Pläne Übersichts-/Situationsplan Los 0-2	Karte	Erfasst von: Sebastian Koller Das bestehende Gebäude (Gare de Lion) ist zu berücksichtigen und korrekt im Plan darzustellen.	Der Grundriss des Gebäudes entspricht nicht der heutigen Realität. Vgl. Eintrag im Geoportale.
Interaktive Pläne Übersichts-/Situationsplan Los 0-2	Karte	Erfasst von: Sebastian Koller - Auf den trennenden Zaun zwischen der städtischen Parzelle (Gare de Lion) und der Firma Bommer ist zu verzichten. - Der Zugang der Treppe vom Veloweg her ist zu gewährleisten. Mit der Firma Bommer soll eine Vereinbarung getroffen werden, die es erlaubt, den Zugang zur Treppe und zum Gare de Lion weiterhin zu nutzen. - Allenfalls sind in diesem Bereich Veloabstellplätze zu realisieren (vgl. separater Antrag zur Veloanbindung).	Der heutige Zugang ist für den Betrieb des Gare de Lion wichtig (insbes. Festivalbetrieb). Der Gare de Lion ist ein Betrieb in einem öffentlichen Gebäude und einer Kundenfrequenz von bis zu 15'000 Personen pro Jahr.
Interaktive Pläne Übersichts-/Situationsplan Los 0-2	Karte	Erfasst von: Sebastian Koller Eine direkte Anbindung des Gare de Lion an den neuen Veloweg ist zu prüfen und in einer Gesamtgüterabwägung zu betrachten. Eine Anbindung sollte nicht zulasten des nördlichen Freiraums gehen. Falls die Anbindung qualifiziert verworfen würde, sollen im Minimum Abstellplätze für Velos realisiert und die Nutzung der bestehenden Treppe sichergestellt werden (vgl. separater Antrag).	Um den verkehrsplanerischen Zielsetzungen der Stadt und Regio Wil (Förderung FVV) zu entsprechen, ist eine direkte Anbindung des Gare de Lion an das Velowegnetz zu realisieren. Der Gare de Lion ist ein Kulturbetrieb von überregionaler Bedeutung mit bis zu 15'000 Besucherinnen und Besuchern pro Jahr. Es ist irritierend, dass eine öffentliche Institution mit derartigen Frequenzen nicht an einen neuen Veloweg angebunden werden soll.
Interaktive Pläne Übersichts-/Situationsplan Los 0-2	Karte	Erfasst von: Sebastian Koller - Der Veloweg ist nach Westen zu verschieben. - Soweit eine Stützmauer dennoch erforderlich ist, ist diese als mörtellose Natursteinmauer auszuführen.	- Anstelle von Abstandsgrün vor der Stihl AG sollte der Raum effizient genutzt werden. Stattdessen nimmt die Stadt aufwändige Lösungen (mit Stützmauern etc.) und höhere Kosten in Kauf. Zudem erhöht sich dadurch die Abhängigkeit von der Silo AG, was sich ungünstig auf die Baurechtsverhandlungen zwischen Stadt und Silo AG auswirkt. - Aus klimatischen und ästhetischen Gründen sowie zur Förderung der Biodiversität sind Stützmauern grundsätzlich als Natursteinmauern und nicht als massive Betonmauern zu gestalten.
Interaktive Pläne Übersichts-/Situationsplan Los 0-2	Karte	Erfasst von: Sebastian Koller Auf den trennenden Zaun entlang des Grundstücks 2890W ist zu verzichten.	Der Zaun stellt für die Velofahrenden (insbesondere im Kreuzungsfall mit anderen Velofahrenden oder Personen mit Hunden) ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Interaktive Pläne Übersichts-/Situationsplan Los 0-2	Karte	Erfasst von: Sebastian Koller - Der Radweg ist im Sinne einer Velovorzugsroute mit der nationalen Veloroute 5 auf dem Bergholzweg (entlang der Kanti) zu verbinden. Die Querung der Hubstrasse soll für Velofahrende, sofern es die Verkehrslage erlaubt, mit langsamer Geschwindigkeit und ohne Absteigen erfolgen können. - Die Markierungen für die Veloquerungen sind gemäss der ASTRA-Studie "Entflechtung der Veloführung in Kreuzungen" vom 22.02.2022 auszuführen (Velofurt mit Vortritt).	- Velovorzugsrouten hören nicht an Strassen auf, sondern sind Teil eines durchgängigen, attraktiven Netzes. Die projektierte Anbindung des Radwegs an die Hubstrasse genügt den Anforderungen an ein attraktives und sicheres Velonetz nicht. Durch die Enge und die fehlende Durchbindung besteht sehr viel Konfliktpotential. Ob der beginnende T30-Bereich, wie er im BGK Hubstrasse geplant ist, in die Planungen des Radwegs eingeflossen ist, ist nicht ersichtlich. Wir erwarten eine Überarbeitung unter Einbezug der Interessenverbände (ProVelo und VCS). - Die Velofurt mit Vortritt kann in Analogie zum Fussverkehr mit dem Fussgängerstreifen verglichen werden. Mit dieser Massnahme kann die Sicherheit der Velofahrenden bei der Querung der Hubstrasse erheblich erhöht werden.
Interaktive Pläne Übersichts-/Situationsplan Los 0-2	Karte	Erfasst von: Sebastian Koller - Das Projekt ist mit dem BGK Hubstrasse zu koordinieren. - Der Beginn des T30-Bereiches ist deutlich nach Westen zu verschieben.	- Die gegenseitige Abstimmung der beiden Projekte "Fuss und Veloverbindung Wil West - Wil Süd" und "BGK Hub- und Glärnischstrasse" ist aus dem Technischen Bericht und den Plänen nicht ersichtlich. - Die Funktionalität des Knotens bei der Kantonsschule soll allen Verkehrsträgern gerecht werden. Die Sicherheit ist für alle Verkehrsteilnehmenden gleichwertig zu gewährleisten.
Interaktive Pläne Übersichts-/Situationsplan Los 0-2	Karte	Erfasst von: Sebastian Koller Sämtliche Kurven des Veloweges sind gemäss aktuellen Normen zu dimensionieren (Kurvenzuschläge nach Vorabzug SN 640 060).	Velofahrende brauchen in der Kurve mehr Platz, da sie sich in die Kurve 'legen'. Ohne Berücksichtigung der Kurvenzuschläge ist eine flüssige Fahrt nicht möglich und es besteht ein erhöhtes Kollisionsrisiko.
Interaktive Pläne Übersichts-/Situationsplan Los 3-4	Karte	Erfasst von: Sebastian Koller Die Unterführung ist baldmöglichst zu realisieren.	Der Bedarf für eine kombinierte Fuss-Veloverbindung zwischen der Hubstrasse und der Sirnacherstrasse ist ausgewiesen. Mit der Unterführung kann ein grosse Lücke im Wiler Velonetz (Alltag und Freizeit) geschlossen werden und es können gute Verbindungen, insbesondere für Velofahrende aus Münchwilen, Sirnach, Bronschhofen und dem Westquartier, zum Sportpark Bergholz und zu den Arbeitsplätzen entlang der Hubstrasse sowie im Wiler Süden geschaffen werden.
Interaktive Pläne Übersichts-/Situationsplan Los 3-4	Karte	Erfasst von: Sebastian Koller Die Unterführung ist gemäss der VSS-Norm 40246 auszuführen.	Damit die Unterführung den heutigen und künftigen Anforderungen gerecht wird, muss sie normgerecht realisiert werden.
Interaktive Pläne Übersichts-/Situationsplan Los 5	Karte	Erfasst von: Sebastian Koller Der Fuss- und Veloweg zwischen Sirnacherstrasse und Hubstrasse ist durchgehend zu asphaltieren. Die Breite soll im nördlichen Teil 4.0 m und im südlichen Teil mindestens 3.5 m betragen.	Die Verbindung ist im Sinne des Veloweggesetzes (Bundesgesetz über Velowege) zu planen und mit den weiterführenden Netzelementen im Norden und Süden zu verbinden. Da die Realisierung des ESP Wil West offen ist und sich auf jeden Fall erheblich verzögern wird, ist von Provisorien abzusehen.
Interaktive Pläne Übersichts-/Situationsplan Los 5	Karte	Erfasst von: Sebastian Koller Der neue Fuss- und Veloweg ist durch einen direkten Anschluss (Über- oder Unterquerung der Bahnlinie Wil-Weinfeld) mit dem Westquartier zu verbinden.	Die Attraktivität der neuen Unterführung für die Bewohnenden des Westquartiers und des Bildfeld ergibt sich erst mit einer direkten Anbindung (z.B. Brücke parallel zur Überführung der FW-Bahn). Die Direktverbindung erschliesst hunderte von Arbeitsplätzen und die Sport- und Freizeitanlagen im Bergholz (inkl. Spiele des FC Wil).

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Interaktive Pläne Übersichts-/Situationsplan Los 5	Karte	Erfasst von: Sebastian Koller Der Anschluss an die Sinnacherstrasse muss für beide Richtungen sicher ausgestaltet werden. Dabei ist auch die Querung über den Feldweg Richtung Münchwilen zu berücksichtigen.	Auf der Sinnacherstrasse kann mit 80 km/h gefahren werden. Es sind Massnahmen für Linksabbieger zu realisieren, die ein sicheres und zügiges Fahren erlauben. Nötigenfalls ist das Temporegime auf der Sinnacherstrasse anzupassen.
Interaktive Pläne Übersichts-/Situationsplan Los 5	Karte	Erfasst von: Sebastian Koller Sämtliche nicht nutzbaren Böschungen und Restflächen im Projektperimeter sind mit einheimischen standortgerechten Pflanzen zu begrünen und sollen eine hohe Biodiversität aufweisen.	Ein ökologischer Ausgleich für die versiegelten Flächen ist anzustreben. Die Ausgestaltung des Projekts soll den Zielen des städtischen Naturförderprogramms Rechnung tragen.
Interaktive Pläne Teilstrassenplan	Karte	Erfasst von: Sebastian Koller Der Teilstrassenplan ist entsprechend unseren Anträgen zu den Übersichts-/Situationsplänen anzupassen.	Wir verzichten auf eine Wiederholung der Anträge.
Interaktive Pläne Teilplan		Keine Antwort	Keine Antwort
Downloadbereich Pläne Downloadbereich Pläne		Keine Antwort	Keine Antwort