

## Angaben zur Stellungnahme

**Thematik:**

Betriebs- und Gestaltungskonzept Glärnischstrasse

**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:**

100669

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Technische Berichte Technischer Bericht	Ausgangslage und Ziel	Allgemeine Bemerkung (kein Antrag)	Der Technische Bericht wurde zuletzt am 12. November 2021 aktualisiert. Es stellt sich die Frage, ob er noch den aktuellen Projektstand abbildet und falls ja, warum seit der letzten Überarbeitung des Projekts und der öffentlichen Mitwirkung so viel Zeit verstrichen ist. Eine speditivere Planung und Umsetzung solcher vergleichsweise überschaubarer Projekte wäre sehr wünschenswert!
Technische Berichte Technischer Bericht	Ausgangslage	Auf die Erwähnung des Autobahnanschlusses Wil West ist zu verzichten.	Der Realisierungszeitpunkt des Autobahnanschlusses ist ungewiss, nicht zuletzt aufgrund der Ablehnung des Sonderkredits für die Arealentwicklung Wil West in der Volksabstimmung vom 25.09.2022. Der Autobahnanschluss kann somit nicht als Begründung für die Notwendigkeit des BGK Glärnischstrasse angeführt werden. Das BGK muss aus Gründen des Immissionsschutzes und der Verkehrssicherheit unabhängig von anderen Infrastrukturprojekten realisiert werden. Es dürfen keine Abhängigkeiten konstruiert werden, welche die Realisierung in Frage stellen oder verzögern könnten. Der Prüfbericht zum Agglomerationsprogramm 4. Generation zeigt in aller Deutlichkeit, dass die Realisierung solcher BGKs mit Hochdruck vorangetrieben werden muss. Andernfalls ist ein Scheitern des Agglomerationsprogramms 5. Generation absehbar.
Technische Berichte Technischer Bericht	Projektorganisation	Das Organigramm ist anzupassen.	Das Organigramm bildet die Organisation der Stadt Wil nicht korrekt ab. Es erweckt den Eindruck, als sei die BVK dem Stadtrat untergeordnet. Die BVK ist keine stadtträtliche, sondern eine parlamentarische Kommission!
Technische Berichte Technischer Bericht	Verkehrskonzept	Der letzte Satz des Abschnitts ist zu ergänzen.	Es fehlt das Partizip, vermutlich ist "erhöht" oder "verbessert" gemeint.
Technische Berichte Technischer Bericht	Verkehrskonzept	Die Tempo-30-Zone ist auf den gesamten Projektperimeter auszudehnen.	Die Beschränkung des Tempo-30-Bereichs auf den nördlichen Teil der Glärnischstrasse wird im Technischen Bericht nicht nachvollziehbar begründet. Aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Lärmschutzes ist auch für den südlichen Strassenabschnitt eine siedlungsorientierte Gestaltung als Tempo-30-Zone vorzusehen, zumal in diesem Bereich künftig zusätzlicher Wohnraum (Kindlimann-Areal) entstehen soll.
Technische Berichte Technischer Bericht	Projekt	Die Tragfähigkeitsdimensionierung ist zu überprüfen unter der Annahme, dass das BGK vor dem Autobahnanschluss Wil West realisiert wird.	Vgl. Anträge zu den Abschnitten "Ausgangslage" und "Vorgesehener Terminplan".
Technische Berichte Technischer Bericht	Geschwindigkeiten	Die Tempo-30-Zone ist auf den gesamten Projektperimeter auszudehnen.	Vgl. gleichlautender Antrag zum Abschnitt "Verkehrskonzept".
Technische Berichte Technischer Bericht	Rodung	Das Projekt ist so anzupassen, dass auf das Fällen von Bäumen verzichtet werden kann.	Die positiven ökologischen und klimatischen Effekte von Bäumen im Siedlungsraum sind in Zukunft von noch grösserer Bedeutung als heute. Sie sind v.a. bei grösseren bzw. älteren Bäumen ausgeprägt und können durch Ersatzpflanzungen nicht ohne Weiteres kompensiert werden. Bestehende Bäume sind deshalb wenn immer möglich zu erhalten.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Technische Berichte Technischer Bericht	Lärm	Anmerkung (kein Antrag)	Die Lärmschutzmassnahmen an der Quelle (T30 und Einbau eines lärmarmen Belags) sind unabdingbar und müssen trotz lauter Kritik aus gewissen Bevölkerungskreisen konsequent umgesetzt werden. Denn selbst diese Massnahmen reichen noch nicht aus, um die Einhaltung der Lärmgrenzwerte bei allen Liegenschaften zu gewährleisten.
Technische Berichte Technischer Bericht	Vorgesehener Terminplan	Der Terminplan ist zu überarbeiten und zu konkretisieren. Das Projekt ist so bald als möglich umzusetzen.	An der Glärnischstrasse besteht dringender Handlungsbedarf punkto Lärmschutz und Verkehrssicherheit. Die Realisierung des BGK soll nicht von der Realisierung der Netzergänzung Nord und des Autobahnanschlusses Wil West abhängig gemacht werden. Aufgrund der Ablehnung des Sonderkredits Wil West (Volksabstimmung vom 25.09.2022) sowie der Zurückstufung der Netzergänzung Nord in die B-Priorität (Prüfbericht zum Agglomerationsprogramm 4. Generation) werden sich diese Projekte weiter verzögern. Das BGK Glärnischstrasse kann und muss trotzdem rasch realisiert werden, zumal es sich um eine Aggoprogramm-Massnahme mit hohem Kosten-Nutzenverhältnis handelt. Die Nichtanhandnahme dieses und weiterer BGKs hätte absehbar ein Scheitern des Agglomerationsprogramms 5. Generation zur Folge.
Technische Berichte Bauphasen		Keine Antwort	Keine Antwort
Interaktive Pläne Übersichts-/Situationsplan	Karte	Das Projekt ist so anzupassen, dass auf das Fällen von Bäumen verzichtet werden kann.	Vgl. gleichlautender Antrag zum Technischen Bericht.
Interaktive Pläne Übersichts-/Situationsplan	Karte	Die Tempo-30-Zone ist auf den gesamten Projektperimeter auszudehnen.	Vgl. gleichlautender Antrag zum Technischen Bericht.
Interaktive Pläne Längenprofile		Keine Antwort	Keine Antwort
Interaktive Pläne Normalprofile		Keine Antwort	Keine Antwort
Interaktive Pläne Querprofile		Keine Antwort	Keine Antwort
Interaktive Pläne Begegnungsfälle		Keine Antwort	Keine Antwort
Interaktive Pläne Schleppkurven		Keine Antwort	Keine Antwort

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Interaktive Pläne Sichtweitenprüfung		Keine Antwort	Keine Antwort

---

## Stimmungsbild

Aussage	Zustimmung
Die Bushaltestellen werden behindertengerecht umgebaut und als nicht überholbare Fahrbahnhaltestellen angeordnet.	Stimme zu
Im südlichen Abschnitt ist eine Kernfahrbahn ohne Mittelstreifen mit beidseitigem Velostreifen geplant.	Stimme zu
Das Projekt beinhaltet den Bau eines Trottoirs auf der östlichen Strassenseite. Damit werden künftig beidseitig der Strasse Trottoirs geführt.	Stimme zu
Im nördlichen Abschnitt wird die Fahrbahnbreite verschmälert. Auf die Markierung von Fahr- oder Velostreifen wird verzichtet. Damit wird das Tempo auf natürliche Weise gedrosselt.	Stimme eher nicht zu
Auf dem siedlungsorientierten nördlichen Abschnitt ist eine erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorgesehen.	Stimme zu