

Angaben zur Stellungnahme

Thematik:

Betriebs- und Gestaltungskonzept Hubstrasse

Teilnehmerangaben:

GRÜNE prowil
Marktgasse 73
9500 Wil

Kontaktangaben:

Stadt Wil - Departement BUV
Hauptstrasse 20
9552 Bronschhofen

E-Mail-Adresse: mitwirken@stadtwil.ch
Telefon: 071 914 47 19

Teilnehmeridentifikation:

100672

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Technische Berichte Technischer Bericht	Ausgangslage und Zielsetzung	Allgemeine Bemerkung (kein Antrag)	Der Technische Bericht wurde zuletzt am 3. Dezember 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 Hubstrasse 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	Projektperimeter	<ul style="list-style-type: none"> - Die Begrenzung des Projektperimeters im Westen ist zu überprüfen. - Das BGK ist mit der Querung der Veloverbindung Wil West - Wil Süd 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 Hubstrasse" ist aus dem Technischen Bericht und den Plänen nicht ersichtlich. Es ist nicht nachvollziehbar, dass der T30-Bereich erst östlich der Veloquerung beginnen soll. Die Sicherheit der Veloquerung bei der Kantonsschule ist zu verbessern, indem diese in den T30-Bereich einbezogen wird.
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 Abschnitt "IST-Zustand / Bestandsaufnahme" ist zu korrigieren.	"Auf der westlichen Strassenseite ist über den gesamten Projektperimeter ein durchgängiger Gehweg vorhanden. Der östliche Gehweg besteht aktuell erst von der Feldstrasse bis zum Projektende." Diese Ausführungen sind nicht nachvollziehbar. Wir gehen davon aus, dass die nördliche bzw. südliche Strassenseite gemeint sind.
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 Abschnitt "Ausgangslage" und "Vorgesehener Terminplan".
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.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Technische Berichte Technischer Bericht	Vorgesehener Terminplan	Der Terminplan ist zu überarbeiten und zu konkretisieren. Das Projekt ist so bald als möglich umzusetzen.	An der Hubstrasse 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 Hubstrasse 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 Technischer Bericht	Untervariante "Areal Post"	Bei einer allfälligen Realisierung dieser Untervariante ist das Projekt 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.
Technische Berichte Bauphasen		Keine Antwort	Keine Antwort
Interaktive Pläne Übersichts-/Situationsplan	Karte	- Die Begrenzung des Projektperimeters im Westen ist zu überprüfen. - Das BGK ist mit der Querung der Veloverbindung Wil West - Wil Süd zu koordinieren. - Der Beginn des T30-Bereiches ist deutlich nach Westen zu verschieben.	Vgl. gleichlautender Antrag zum Technischen Bericht.
Interaktive Pläne Längsprofile		Keine Antwort	Keine Antwort
Interaktive Pläne Normalprofile		Keine Antwort	Keine Antwort
Interaktive Pläne Querprofile		Keine Antwort	Keine Antwort
Interaktive Pläne Übersichts-/Situationsplan Untervariante Areal Post	Karte	Bei einer allfälligen Realisierung dieser Untervariante ist das Projekt so anzupassen, dass auf das Fällen von Bäumen verzichtet werden kann.	Vgl. gleichlautender Antrag zum Technischen Bericht.
Interaktive Pläne Begegnungsfälle		Keine Antwort	Keine Antwort

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

Stimmungsbild

Aussage	Zustimmung
Die Bushaltestellen werden behindertengerecht umgebaut.	Stimme zu
Die Knotenbereiche Hub-/Feldstrasse und Hub-/Kamorstrasse werden als sogenannte "Kissen" (vertikale Versätze) ausgeführt. Damit wird das Tempo auf natürliche Weise gedrosselt.	Stimme zu
Auf der gesamten Hubstrasse ist eine erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorgesehen.	Stimme zu
Die bestehende Kernfahrbahn ohne Mittelstreifen mit beidseitigem Velostreifen im West wird auf der gesamten Hubstrasse weitergeführt. Damit steigt die Sicherheit für Velofahrerinnen und Velofahrer.	Stimme zu