

## Beantwortung Ihrer Stellungnahme

**Besten Dank für die Mitwirkung am Vorhaben «Unterführung Hubstrasse / Ersatzneubau».**

Wir haben Ihre Rückmeldungen geprüft und stellen Ihnen gerne unsere Beurteilungen zu.

Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

**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	Ihre Eingabe	Beurteilung
Technische Berichte Technischer Bericht	Kapitel 2.1	<p><b>Antrag</b> Die im Netzplan der Velostrategie Wil im Raum Bahnhof-Hubstrasse-Churfürstenstrasse-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.</p> <p><b>Begründung</b> Mit den zwei Kreisel 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.</p>	<p><b>Offizielle Stellungnahme Stadt Wil</b> Mit den Projekten "Veloquerung Posttunnel" und "Unterführung Hubstrasse" plant die Stadt Wil attraktive und sichere zentrumsnahe bahnquerende Achsen, welche allen Verkehrsteilnehmenden dienen und eine substanzielle Aufwertung für den Fuss- und Veloverkehr bringen sollen. Für die Unterführung Hubstrasse hat das Stadtparlament am 30. September 2021 den Projektierungskredit zum Bau- und Auflageprojekt einstimmig genehmigt. Für die Veloquerung Stadtmitte hat das Stadtparlament am 30. September 2021 den Projektierungskredit zum Vorprojekt mit grosser Mehrheit genehmigt. Es wird gegenwärtig erarbeitet.</p>
Technische Berichte Technischer Bericht	Kapitel 2.1	<p><b>Antrag</b> 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.</p> <p><b>Begründung</b> Das Ziel einer zukunftsfähigen Mobilität kann nur über attraktive Fuss- und Veloverbindungen erreicht werden.</p>	<p><b>Offizielle Stellungnahme Stadt Wil</b> Die Unterführung Hubstrasse ist die einzige bahnquerende Strassenachse in Zentrum von Wil. Mit dem geplanten Ersatzneubau wird eine bestehende Lücke im Fuss- und Velonetz geschlossen. Die Angebotserweiterung ist ganz im Sinne einer zukunftsfähigen Mobilität, welche auch über attraktive Fuss- und Veloverbindungen sichergestellt wird.</p>
Technische Berichte Technischer Bericht	Kapitel 4.1	<p><b>Antrag</b> Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ist im ganzen Projekterimeter baldmöglichst Maximalgeschwindigkeit T-30 zu signalisieren.</p> <p><b>Begründung</b> 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.</p>	<p><b>Offizielle Stellungnahme Stadt Wil</b> Die Anpassung des Geschwindigkeitsregimes (Zone 30 oder Tempo 30) im vorliegenden Kontext bedarf umfangreicher verkehrlicher und rechtlicher Abklärungen sowie einer breiten politischen Diskussion. Diese wird durch die Studie zum "Verkehrssystem Zentrum" angestossen, finanziert mit dem vom Stadtparlament am 9. Dezember 2021 mit Budget 2022 genehmigten Investitionskredit. Parallel dazu wird eine Streckensignalisation Tempo 30 mittels eines Verkehrsgutachtens im Rahmen der Ausarbeitung des Bau- und Auflageprojekts geprüft.</p>
Technische Berichte Technischer Bericht	Kapitel 5.2	<p><b>Antrag</b> Die Einmündung Churfürstenstrasse soll sicherer gemacht werden.</p> <p><b>Begründung</b> Die Einmündung Churfürstenstrasse ist für Velofahrer heikel. Eine Einbahnregelung stadtauswärts oder eine Sperrung der Churfürstenstrasse für den Durchgangsverkehr wäre zielführend.</p>	<p><b>Offizielle Stellungnahme Stadt Wil</b> Die Sicherheit insbesondere des Fuss- und Veloverkehrs ist ein zentrales Anliegen der Stadt. Aus diesem Grund wird auf der Basis des vorliegenden Vorprojektes ein Road Safety Audit (RSA) durchgeführt. Anhand des durchzuführenden Norm-Projekt-Vergleichs und des IST-Projekt-Vergleichs werden allfällige Sicherheitsdefizite erkannt und beurteilt. Im darauf folgenden Monitoring wird festgelegt, ob und welche Massnahmen umgesetzt werden. Der Knoten Churfürsten-/Hubstrasse wird im Rahmen des Bauprojekts sowohl verkehrsplanerisch als auch bautechnisch überprüft und konkretisiert. Das zukünftige Verkehrsregime der Churfürstenstrasse wird im Rahmen der Studie "Verkehrssystem Zentrum" untersucht, wofür das Stadtparlament am 9. Dezember 2021 den Investitionskredit (Bestandteil Budget 2022) genehmigt hat.</p>

Bereich	Kapitel	Ihre Eingabe	Beurteilung
Technische Berichte Technischer Bericht	Kapitel 7	<p><b>Antrag</b> Auf der Churfirstenstrasse an der Ostseite des Churfirstenparks ist eine Begegnungszone zu prüfen. Gleichzeitig ist der MIV auf der Churfirstenstrasse in Einbahnregelung zu führen.</p> <p><b>Begründung</b> Auf der Churfirstenstrasse entlang des Churfirstenparks hat die unmittelbare Erreichbarkeit des Parks für Fussgänger*innen und Velofahrende Priorität. Gleichzeitig dient die Churfirstenstrasse 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.</p>	<p><b>Offizielle Stellungnahme Stadt Wil</b> Der vorliegende Projektstand des Churfirstenparks wird in der nächsten Projektphase konkretisiert.</p> <p>Das zukünftige Verkehrsregime der Churfirstenstrasse wird im Rahmen der Studie "Verkehrssystem Zentrum" untersucht, wofür das Stadtparlament am 9. Dezember 2021 den Investitionskredit (Bestandteil Budget 2022) genehmigt hat.</p>
Technische Berichte Technischer Bericht	Kapitel 5.2	<p><b>Antrag</b> 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).</p> <p><b>Begründung</b> Sicherheit: Es soll vermieden werden, dass Velofahrenden der Weg durch abbiegende Zubringerfahrzeuge abgeschnitten wird.</p>	<p><b>Offizielle Stellungnahme Stadt Wil</b> Die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs ist ein zentrales Anliegen der Stadt. Aus diesem Grund wird auf der Basis des vorliegenden Vorprojekts ein Road Safety Audit (RSA) durchgeführt. Anhand des durchzuführenden Norm-Projekt-Vergleichs und des IST-Projekt-Vergleichs werden allfällige Sicherheitsdefizite erkannt und beurteilt. Im nachfolgenden Monitoring wird festgelegt, ob und welche Massnahmen umgesetzt werden. Die Anordnung der Signalisation und der Markierung wird in Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei erarbeitet. Die sichere Querung der Garageneinfahrt ist Gegenstand der Bauprojektplanung.</p>
Technische Berichte Technischer Bericht	Kapitel 6.1	<p><b>Antrag</b> Nebenunterführung West: Die Trennung zwischen dem Fussgängerbereich und der Velofahrbahn ist dergestalt auszuführen, dass sie nicht zur "Sturzfalle" wird (z.B. keine senkrechte Bordsteinkante).</p> <p><b>Begründung</b> Sicherheitsvorkehrung</p>	<p><b>Offizielle Stellungnahme Stadt Wil</b> Die Materialisierung und bauliche Ausgestaltung der Fuss- und Velowege werden im Rahmen des Bauprojekts vertieft bearbeitet und festgelegt. Das Ziel ist ein funktionierendes, gut gestaltetes und sicheres Angebot für alle Verkehrsteilnehmenden.</p>
Technische Berichte Technischer Bericht	Kapitel 7	<p><b>Antrag</b> 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.</p> <p><b>Begründung</b> 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.</p>	<p><b>Offizielle Stellungnahme Stadt Wil</b> Der vorliegende Projektstand des Churfirstenparks wird in der nächsten Projektphase konkretisiert.</p> <p>Das zukünftige Verkehrsregime der Churfirstenstrasse wird im Rahmen der Studie "Verkehrssystem Zentrum" untersucht, wofür das Stadtparlament am 9. Dezember 2021 den Investitionskredit (Bestandteil Budget 2022) genehmigt hat.</p>

Bereich	Kapitel	Ihre Eingabe	Beurteilung
Technische Berichte Signalisation Sichtverhältnisse	Rückmeldung zur Signalisation Sichtverhältnisse	<b>Bemerkung</b> Im Bereich der Einfahrt Churfürstenstrasse soll der Velostreifen mit einem rotem Belag versehen werden, da es sich um eine Gefahrenstelle beim Einbiegen von Fahrzeugen handelt.	<b>Offizielle Stellungnahme Stadt Wil</b> Die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs ist ein zentrales Anliegen der Stadt. Aus diesem Grund wird auf Basis des vorliegenden Vorprojekts ein Road Safety Audit (RSA) durchgeführt. Anhand des durchzuführenden Norm-Projekt-Vergleichs und des IST-Projekt-Vergleichs werden allfällige Sicherheitsdefizite erkannt und beurteilt. Im nachfolgenden Monitoring wird festgelegt, ob und welche Massnahmen umgesetzt werden. Die Signalisation und Markierung wird in Rücksprache mit der Kantonspolizei im Bauprojekt festgelegt. Ein roter Belag oder eine rote flächige Markierung wird lediglich an ausgewählten Orten eingesetzt. Ob die Kriterien für deren Anwendung erfüllt sind, wird sich zeigen.
Technische Berichte Signalisation Sichtverhältnisse	Rückmeldung zur Signalisation Sichtverhältnisse	<b>Bemerkung</b> 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.	<b>Offizielle Stellungnahme Stadt Wil</b> Das Anliegen wird im Bauprojekt geprüft und die Schnittstelle zum angrenzenden Projekt "BGK Glärnischstrasse" geklärt.
Technische Berichte Signalisation Sichtverhältnisse	Rückmeldung zur Signalisation Sichtverhältnisse	<b>Bemerkung</b> 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.	<b>Offizielle Stellungnahme Stadt Wil</b> Die Kombination von Fussgängerstreifen mit Velofurt ist eine in der Praxis übliche und gemäss Normen und Richtlinien vorgeschlagene Anordnung. Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden, insbesondere des Fuss- und Veloverkehrs, ist ein zentrales Anliegen der Stadt. Um Sicherheitsdefizite bereits in der Planung erkennen zu können, wird ein Road Safety Audit (RSA) durchgeführt. Dieses umfasst einen Norm-Projekt-Vergleich sowie einen IST-Projekt-Vergleich. Die erfassten Defizite werden beurteilt und gegebenenfalls in der Bauprojektplanung behoben.
Technische Berichte Signalisation Sichtverhältnisse	Rückmeldung zur Signalisation Sichtverhältnisse	<b>Bemerkung</b> 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.	<b>Offizielle Stellungnahme Stadt Wil</b> Die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs ist ein zentrales Anliegen der Stadt. Aus diesem Grund wird auf Basis des vorliegenden Vorprojekts ein Road Safety Audit (RSA) durchgeführt. Anhand des durchzuführenden Norm-Projekt-Vergleichs und des IST-Projekt-Vergleichs werden allfällige Sicherheitsdefizite erkannt und beurteilt. Im nachfolgenden Monitoring wird festgelegt, ob und welche Massnahmen umgesetzt werden. Die Signalisation und Markierung wird in Rücksprache mit der Kantonspolizei im Bauprojekt festgelegt. Ein roter Belag oder eine rote flächige Markierung wird lediglich an ausgewählten Orten eingesetzt. Ob die Kriterien für deren Anwendung erfüllt sind, wird sich zeigen.

Bereich	Kapitel	Ihre Eingabe	Beurteilung
Technische Berichte Verkehrszählungen Hubstrasse 2019	Rückmeldung zur Verkehrszählung Hubstrasse 2019	<b>Bemerkung</b> 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.	<b>Offizielle Stellungnahme Stadt Wil</b> Die Frequenzen sämtlicher Verkehrsteilnehmenden werden periodisch überprüft. Sie haben sich pandemiebedingt in den letzten beiden Jahren stark verändert. Die sog. "Aufwärtskompatibilität" heutiger Infrastrukturprojekte ist u.a. Gegenstand der städtischen Verkehrsplanung. Die Unterführung Hubstrasse als Schlüsselement im städtischen (Fuss- und Velo) Verkehrsnetz genießt hohe Priorität und soll selbstverständlich auch künftigen Anforderungen genügen, sofern sie heute überhaupt absehbar sind.
Technische Berichte Verkehrsführung Bauphasen	Kapitel 1	<b>Antrag</b> Bei den Lichtsignalen soll jeweils vor der weissen Haltelinie ein Aufstellbereich für Velos ("Velosack") markiert werden.	<b>Offizielle Stellungnahme Stadt Wil</b> Die Verkehrsführung während der verschiedenen Bauetappen wird in der nächsten Projektphase vertieft untersucht. Der Vorschlag wird geprüft.
		<b>Begründung</b> Damit soll ein sicherer Warteraum geschaffen und der Schutz der Velofahrenden vor rechts abbiegenden Motorfahrzeugen gewährleistet werden.	