

# Rad- und Fusswegverbindung Bettwiesen- Bronschhofen

## Übersicht



Ausschnitt Situation im Bereich Unterführung

## Mitwirkungsbericht

Verfasser/in	Valeria Metzger
Datum	25.11.2024

## Rad- und Fusswegverbindung Bettwiesen-Bronschhofen

Auftraggeber/in      Stadt Wil  
Projektleiter/in      Valeria Metzger  
Autor/in              Valeria Metzger / Manuel Iasiello, Gruner AG, Flawil  
Axioma-Nr.            2013-720

### Änderungsverzeichnis

Datum	Version	Änderung	Autor/in

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Einleitung</b> .....	<b>4</b>
1.1	Organisation .....	4
<b>2</b>	<b>Mitwirkung</b> .....	<b>4</b>
2.1	Zweck und Durchführung .....	4
2.2	Eingegangene Stellungnahmen .....	4
<b>3</b>	<b>Ergebnisse</b> .....	<b>4</b>

# 1 Einleitung

## 1.1 Organisation

### Bauherrschaft

Stadt Wil  
Departement Bau, Umwelt, Verkehr  
Hauptstrasse 20  
9552 Bronschhofen

### Projektverfasser/in

Gruner AG  
Manuel Iasiello, Niederlassungsleiter  
Wilerstrasse 1  
9230 Flawil

## 2 Mitwirkung

### 2.1 Zweck und Durchführung

Dem Stadtrat Wil ist der Dialog mit der Bevölkerung bei wichtigen Bauvorhaben ein zentrales Anliegen. Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens möchte er deshalb die Bevölkerung über vorgesehene Projekte informieren und Gelegenheit zur Mitwirkung im Planungsprozess geben. Die Unterlagen werden über die Plattform <https://mitwirken.stadtwil.ch> zur Verfügung gestellt.

Bei der Mitwirkung handelt es sich um kein Rechtsmittel. Es ist eine Art Vernehmlassung, bei welcher die Bevölkerung ihre Meinung zum Vorhaben abgeben kann. Die Rückmeldungen werden gesammelt, ausgewertet und beantwortet. Ob sie in das Vorhaben einfließen, entscheidet der Stadtrat nach Abwägung der verschiedenen Argumente.

Das öffentliche Mitwirkungsverfahren zum Projekttitel wurde im Zeitraum vom 19.06.2024 bis 02.08.2024 durchgeführt.

### 2.2 Eingegangene Stellungnahmen

Im Rahmen der Mitwirkung sind 24 Rückmeldungen von 6 Personen resp. 2 Unternehmen / 2 Organisationen eingegangen. Die Beantwortung der Eingaben durch das BUV erfolgt in tabellarischer Form in Kapitel 3.

## 3 Ergebnisse

Die Ergebnisse des Mitwirkungsverfahrens sind ausgewertet und beantwortet. Hauptanliegen waren die Linienführung, Umweltaspekte, Unterführungsbauwerk, Ausgestaltung und Bauart sowie individuelle Bedürfnisse.

**Technischer Bericht**

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<b>Ausgangslage</b>		
100470	<p><b>Antrag / Bemerkung</b></p> <p>1) Drainageleitungen          Die Parzelle welches wir bewirtschaften, enthält viele Drainageleitungen. Wir möchten, falls jene zerdrückt oder zerstört werden, dass jene wieder Ersetzt werden.</p> <p>2) Überquerung 752b/753b zu 744b          Dass die Überquerung von jenen erwähnten Parzellen, wieder von der gleichen Grösse wie bis anhin ersetzt/ergänzt wird.</p> <p>3) Bachoffenlegung          im Grundstück 744b, nicht gewünscht.</p> <p>4) Abfallentsorgung          wir möchten, dass regelmässig Abfall von / neben der Wiese zusammen genommen wird.</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>1) Drainageleitungen          Hinweis, genauere Infos wo die Drainageleitungen liegen, dürfen gerne bei mir persönlich angefragt werden. Drainageleitungen dienen zum Zweck, der Entwässerung des Bodens.</p> <p>2) wir müssen stets, mit unseren Landw. Fahrzeugen zu den beiden Parzellen gelangen können und wollen nicht immer über die gleichen Stellen fahren sonst wird der Boden zu stark verdichtet/abgenutzt.</p> <p>3) wir sind froh um diese Brücke, damit wir den direkten Weg auf die Kiesstrasse (bei der Bahnlinie) gelangen können. vor allem wenn das Wetter nicht optimal ist, nässe besteht.</p> <p>4) Abfallentsorgung          Durch den neuen Radweg entsteht bestimmt Abfall durch die Passanten,</p>	<p><b>Definitive Antwort</b></p> <p>1. Allfällige während den Bauarbeiten beschädigte Drainageleitungen werden wieder in Stand gestellt.</p> <p>2. Die Zugänglichkeit zur landwirtschaftlichen Parzelle Nr. 744B ist über den neuen Rad- und Fussweg gewährleistet.</p> <p>3. Mit Ausnahmen eines jeweils kurzen Abschnitts (ZR ø 600mm resp. PP-Rohr ø 250mm) sind die beiden bestehenden Gewässer auf Grundstück 744B bereits heute als offene Gerinne ausgebildet. Das Zurückbauen der beiden Leitungsstücke ist eine Vorgabe der Abteilung Wasserbau des kantonalen Amts für Wasser und Energie.</p> <p>4. Der neue Rad- und Fussweg wird durch den städtischen Werkhof unterhalten. Die Unterhaltsarbeiten beinhalten auch die Abfallentsorgung.</p> <p>5. Siehe Punkt 2: Neu ist die Zugänglichkeit auf die landwirtschaftlichen Parzellen via Rad- und Fussweg jederzeit und somit witterungsunabhängig gewährleistet.</p>

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>welches anschliessend in unserem Futter gelangt und somit für unsere Tiere lebensbedrohlich sein kann.</p> <p>5) Allgemeines Ergänzung zu (Punkt 3) Der Boden ist sehr weich und bei starkem Niederschlag schwierig zum bewirtschaften. Daher sind wir froh um Ausweichmöglichkeiten / genügend Platz für Durchfahrten.</p>	
98419	<p><b>Antrag / Bemerkung</b> Ich beantrage die Errichtung eines sicheren, asphaltierten Veloweges von Bettwiesen nach Wil.</p> <p><b>Begründung</b> Für Fahrten in der Region nutzen wir, wenn immer möglich, das Velo. Seit mehr als 15 Jahren warten wir auf einen gut ausgebauten und sicheren Veloweg von Bettwiesen nach Wil. Wir orientieren uns sehr stark nach Bronschhofen und Wil.</p> <p>Obwohl ich jaherlang die Hauptstrasse mit dem Velo von Bettwiesen nach Wil gefahren bin, kann ich es nicht verantworten, meine Kinder auf die Hauptstrasse zu schicken. Die Strecke ist einfach zu gefährlich. Es ist nun mal eine Tatsache, dass zahlreiche Autolenker den Mindestabstand zu den Velofahrern nicht einhalten. Es ist deshalb nur eine Frage der Zeit, bis ein Unfall passiert.</p> <p>Meine älteste Tochter beginnt im 2025 ihre Lehre in Wil. Leider, weil wir immer noch keinen sicheren Veloweg haben, wird sie die Bahn nutzen müssen, was ich sehr bedauere.</p> <p>Wenn Wil eine Velostadt sein will, dann gehört auch die Anbindung der umliegenden Gemeinden in ein ganzheitliches Velokonzept. Es ist deshalb dringend notwendig, dass der Veloweg gebaut wird, auch wenn ich mit der Linienführung nicht zu 100% einverstanden bin. Die rechtwinklige Unterquerung stellt ein erhöhtes Unfallrisiko dar. Bitte überdenken Sie bei der</p>	<p><b>Definitive Antwort</b> Der neue Rad- und Gehweg wird aus Gründen des Komforts für die Radfahrenden und Fussgänger, der Sicherheit und des Unterhaltsbedarfs (Schneeräumung) auf der gesamten Länge asphaltiert.</p> <p>Da der geplante Radweg- und Fussweg durch unbebautes Gebiet führt, wird er (inkl. Unterführung) aus Sicherheitsgründen beleuchtet. Es ist eine intelligente Beleuchtung vorgesehen, welche frühzeitig bei einer herannahenden Person, einschaltet und anschliessend wieder löscht.</p> <p>Die rechtwinklig zum Gleis orientierte Unterführung ist eine Vorgabe der SBB AG. Schiefwinklige Unterquerungen werden durch die SBB AG bei Neubauten nicht genehmigt.</p> <p>Im Bereich der Unterführung wird es unerlässlich sein, auf Sicht zu fahren. Entsprechende Signalisationen und Markierungen werden auf die "Gefährliche Kurve" hinweisen.</p>

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>Unterquerung nochmals die Linienführung. Der Veloweg soll nicht nur als Freizeitweg, sondern vielmehr als Pendlerweg gesehen werden.</p> <p>Der Weg weg vom motorisierten Verkehr führt nur über einen sicheren Veloweg. Ich bitte Sie, das Projekt unbedingt umzusetzen.</p>	
99988	<p><b>Antrag / Bemerkung</b> Das Radwegprojekt lehne ich ab.</p> <p><b>Begründung</b> Es wird unnötig unberührtes Kulturland verschwendet und in einen heiklen Gewässerraum eingegriffen. Eine alternative Linienführung unter Einbezug bestehender Wege/Strassen wurde meines Wissens nie ernsthaft geprüft. Nachdem ich auch noch gelesen habe, dass das ursprüngliche Projekt der Gemeinde Bronschhofen nicht genehmigungsfähig war, ist das Vertrauen in die Behörden mehr als angekratzt. 2012 wurden Eigentümer zum Landverkauf gedrängt. Der Radweg könne gleichzeitig mit dem damaligen Umbau der Bahnlinie Wil-Weinfeldern gebaut werden. Zudem sei der Bau des Radwegs entscheidend für die Arealentwicklung Gebenloo!! Der Verdacht liegt nahe, dass die Kosten damals bewusst tief gehalten wurden, um eine Vorlage an der Gemeindeversammlung zu vermeiden. Damit man nun von Bundesgeldern profitieren kann, wurde offenbar das alte Projekt wieder aus den Schubladen geholt.</p>	<p><b>Definitive Antwort</b> Es ist korrekt, dass durch den geplanten Rad- und Fussweg diverse ökologisch wertvolle Flächen tangiert werden. In enger Zusammenarbeit mit dem kantonalen Amt für Natur, Jagd und Fischerei wurden ökologische Ersatzmassnahmen definiert. Bestehende ökologische Lebensräume werden aufgewertet oder neue geschaffen.</p> <p>Bei der Festlegung der Fahrbahnbreite (Normalprofil) wurde darauf geachtet, dass eine ressourcenschonende, jedoch auch verkehrstechnisch korrekte und genügende Lösung gewählt wurde.</p> <p>Die vorliegende Linienführung wurde durch die Stadt Wil und die Gemeinde Bettwiesen erarbeitet und definiert. Das ursprüngliche Projekt der Gemeinde Bronschhofen wurde überarbeitet und in verschiedener Hinsicht optimiert.</p>
100295	<p><b>Antrag / Bemerkung</b> Sollte der Radweg wie geplant gebaut werden, wird der Installationsplatz auf der östlichen Seite abgelehnt. Er ist auf die westliche Seite zu verlegen.</p> <p><b>Begründung</b> Der Installationsplatz wurde m.E willkürlich auf der östlichen Seite festgelegt. Die Zufahrt soll offensichtlich über den Privatweg des Kulturlandes führen. Der Installationsplatz ist auf die westliche Seite zu verlegen unter Einbezug der bereits vorhandenen Strassen.</p>	<p><b>Definitive Antwort</b> Ein grosser Teil (ca. 70%) der neuen Rad- und Fussweg-Linienführung kommt östlich und der restliche Teil (ca. 30%) westlich der SBB-Linie zu liegen. Entsprechend sind bezüglich der Zugänglichkeit zu den Arbeitsflächen auch die Installationsplätze angeordnet. Da die Hauptarbeiten östlich des bestehenden Bahntrassees anfallen, wird auch der Hauptinstallationsplatz auf der Ostseite angeordnet.</p> <p>Sämtliche durch den Bau des neuen Rad- und Fusswegs direkt betroffenen Eigentümer wurden persönlich zur Infoveranstaltung vom 18. Juni 2024</p>

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	Meines Erachtens sind Eigentümer und Bewirtschafter des Landwirtschaftslandes im Vorfeld eines derartigen Projekts zu informieren. Schliesslich handelt es sich um einschneidende Eingriffe in das Privateigentum!	<p>eingeladen. Dort informierten Vertreterinnen und Vertreter der Stadt Wil sowie des Planungsteams über das Projekt. Es bestand die Möglichkeit sich persönlich aus erster Hand über das Bauvorhaben zu informieren.</p> <p>Sobald das Bauprojekt mit allfälligen Rückmeldungen aus der öffentlichen Mitwirkung finalisiert wurde, startet der Landerwerb. Mit den betroffenen Grundeigentümern werden in Einzelgesprächen Vorverträge und allenfalls Einigungsvereinbarungen erarbeitet. Parallel dazu laufen Projekt- und Kreditgenehmigungen im Stadtrat sowie aufgrund der Finanzkompetenzen auch im Stadtparlament. Anschliessend erfolgt die öffentliche Planaufgabe des Projekts.</p>

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<b>Allgemeines</b>		

98260	<p><b>Antrag / Bemerkung</b> Ich begrüsse das Projekt einer Veloverbindung zwischen Bronschhofen - Bettwiesen sehr.</p> <p><b>Begründung</b> -</p>	<p><b>Definitive Antwort</b> Vielen Dank für Ihre positive Rückmeldung zum Rad- und Fusswegprojekt.</p>
100475	<p><b>Antrag / Bemerkung</b> Wir beantragen Planung und Bau einer direkten, durchgehenden und sicheren Alltags-Veloverbindung zwischen den Ortskernen Bronschhofen und Bettwiesen gemäss Veloweggesetz und gemäss den Planungsgrundsätzen des ASTRA zur Velowegnetzplanung.</p> <p><b>Begründung</b> Siehe beigefügtes Schreiben.</p>	<p><b>Definitive Antwort</b> Das Veloweggesetz enthält Angaben zu Velowegnetzen für den Alltag sowie auch zu Velowegnetzen für die Freizeit. Der projektierte Rad- und Fussweg liegt zwischen Siedlungsgebieten sowie ausserhalb der Siedlungsgebiete, umfasst Strassen und Wege, erschliesst und verbindet diverse im Velogesetz aufgeführte Gebiete und Einrichtungen. Da das neue Gesetz erst ab dem 1. Januar 2023 in Kraft ist, entspricht der neue Rad- und Fussweg einer Mischung aus Alltags- und Freizeitroute.</p>

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		<p>Die neue Rad- und Fusswegverbindung ist gemäss der aktuellen "Velostrategie Wil" als Hauptverbindung "Fokus Sicher" geplant. Auf Hauptverbindungen mit "Fokus Sicher" fahren alle Velofahrenden vom Kind bis zum Betagten sicher. Auf ihnen weicht man stark befahrenen Strassen und Kreuzungen, wenn immer möglich, aus und nimmt dafür auch einmal einen Umweg in Kauf. Die Hauptverbindungen "Fokus Sicher" können gemäss Velostrategie der Stadt Wil sowohl als kombinierte Velo- und Fusswege wie auch im Mischverkehr geführt werden.</p> <p>Die vorliegende Linienführung und deren Nutzung wurde durch die Stadt Wil und die Gemeinde Bettwiesen erarbeitet und definiert. Die Gemeinde Bettwiesen wünscht einen Anschluss auf der NW-Seite des Gleises über den bestehenden Bewirtschaftungsweg via Bahnhof in das Dorf. Mit dem vorliegenden Projekt werden die Radfahrenden von der stark befahrenen Hauptverkehrsstrasse zwischen Bettwiesen und Bronschhofen weggeführt und auf eine eigene, fast ausschliesslich ihnen dienende Verkehrsfläche geleitet. Die geplante Verbindung führt zudem zu einer Verkürzung der Strecke und ist auch für Velos mit Anhängern oder Cargobikes attraktiv. Der geplante Rad- und Fusswegabschnitt bildet einen wesentlichen Teil eines durchgängigen, sicheren und attraktiven Langsamverkehrswegnetzes.</p> <p>Es steht den Velofahrenden frei, den Alternativvorschlag von GRÜNE prowil "Route Freizeit, blau" (Trungen, Sonnenhof, Bettwiesen) zu nutzen, jedoch ist der Alternativvorschlag "Route Alltag, rot" (parallel zur Kantonsstrasse) nicht Bestandteil des vorliegenden Projekts. Es ist korrekt, dass durch den geplanten Rad- und Fussweg diverse ökologisch wertvolle Flächen tangiert werden. In enger Zusammenarbeit mit dem kantonalen Amt für Natur, Jagd und Fischerei wurden ökologische Ersatzmassnahmen definiert. Bestehende ökologische Lebensräume werden aufgewertet oder neue geschaffen.</p> <p>Der Projektperimeter des Rad- und Fusswegs endet bei der Bahnhofstabelle Bronschhofen AMP. Die Weiterführung des Rad- und Fusswegs sowie die Knotengestaltung an der AMP-Strasse sind Bestandteil von Drittprojekten. Gerne nehmen wir den Hinweis zu den Drittprojekten in unseren Technischen</p>

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Bericht auf. Aus obigen Gründen kann dem Antrag nach Planung und Bau einer direkten, durchgehenden und sicheren Alltags-Veloverbindung zwischen den Ortskernen Bronschhofen und Bettwiesen nicht entsprochen werden.
97338	<p><b>Antrag / Bemerkung</b>            Das Projekt Fuss- und Radweg Bronschhofen Bettwiesen sei neu zu bearbeiten mittels Einbezug der westlich der Bahnstrecke verlaufenden Chrüzeichstrasse ab AMP-Strasse und anschliessend des Wegs zur Liegenschaft 623B und dort vorbei bis zum Kreuzungspunkt der jetzt neu geplanten Bahnunterführung, die damit obsolet und unnötig würde.</p> <p><b>Begründung</b>            Chrüzeichstrasse ist heute schon ein beliebter Fuss- und Veloweg nach Bettwiesen. Ortskundige kennen auch die Abzweigung und den Weg zur Liegenschaft (ehem. Pfändler 623B mit Schwimmweiher) und dort vorbei entlang dem Bahntrassee. Heute kann man weiter nördlich das Geleise überqueren und auf einem Weg wieder auf der östlichen Bahnseite gegen Bettwiesen laufen, oder umgekehrt.</p> <p>Die Chrüzeichstrasse ist heute schon gut ausgebaut und wäre als Fuss- und Veloweg perfekt und tauglich. Der Weg zur Liegenschaft 623B und weiter entlang dem Bahntrassee westlich der Bahn ist ebenfalls vorhanden und wäre leicht und einfach zu verfestigen und zu verbessern, ohne teure und klar unverhältnismässige neue Bahnunterführung, die extra erstellt werden müsste mit hohen Kosten.</p> <p>Dieses Projekt ist für mich weit überzogen und nicht verhältnismässig mit Kosten von über 3 Mio CHF, zumal bereits westlich davon eine Strasse und ein Weg verläuft, erstere unverändert benutzbar ist und letzterer einfach zu verbessern wäre ohne teure Unterführung der Bahn.            Zu berücksichtigen ist, dass damit praktisch keine weitere Wegdistanz entsteht und rund die Hälfte der geplanten Strecke so bereits vorhanden ist (Chrüzeichstrasse und Teil Weg bis Liegenschaft 623B, danach Feldweg).</p>	<p><b>Definitive Antwort</b>            Die vorliegende Linienführung wurde durch die Stadt Wil und die Gemeinde Bettwiesen aufgrund diverser Rahmenbedingungen sowie sonstiger Vorgaben erarbeitet und definiert.</p> <p>Durch die gewählte Linienführung zu Beginn des Rad- und Fusswegs östlich der Bahnlinie kann dieser unabhängig von einer möglichen zukünftigen Arealentwicklung oder einem eventuellen Ausbau des AMP in Bronschhofen realisiert werden. Die armasuisse ist aufgrund betrieblicher Abläufe (Anschluss Industriegleis, Sicherheit etc.) bestrebt, dass keine nichtmilitärischen Infrastrukturen das AMP-Areal durchqueren. Dadurch wird die Nutzung des Geländes durch die Armee eingeschränkt und erschwert. Aus diesen Gründen kann eine durchgehende Linienführung auf der Westseite der Bahnlinie nicht umgesetzt werden.</p>

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	Ich bitte Sie, dies nochmals ganz neu anzuschauen und zu prüfen.	
97334	<p><b>Antrag / Bemerkung</b> Am Anfang und In der mitte der Wegstrecke, finde ich es gut, wenn es je einen Robby Dog hat. Dies ist von den Hündelern jetzt schon ein begehrtter Weg, aber den Hundekot lassen sie liegen, oder klemmen die Säcke gefüllt beim AMP in den Zaun! Was ich noch schön finden würde, wenn es auf halber Wegstrecke eine Bank und einen Schattenspendenden Baum hätte. Dann könnte man soo richtig die Seele baumeln lassen!</p> <p><b>Begründung</b> siehe sep. Schreiben</p>	<p><b>Definitive Antwort</b> Vielen Dank für Ihre Hinweise zu den Robidog und der Sitzbank mit Baum. Gerne prüfen wir die Realisierbarkeit.</p>
98066	<p><b>Antrag / Bemerkung</b> Dieses übergeordnete Ziel deutet auf eine neue Alltags- und Pendlerverbindung hin. Linienführung und Ausgestaltung entsprechen aber einer Freizeitroute. Dies sollte klar festgelegt werden; wem soll die Verbindung in erster Linie dienen?</p> <p><b>Begründung</b> Die Ausgestaltung und Bauart der Verbindung hängt von der Nutzergruppe ab; soll es zu allen Tages- und Jahreszeiten befahrbar sein oder vor allem dem Freizeitverkehr dienen?</p>	<p><b>Definitive Antwort</b> Der geplante Rad- und Fussweg verläuft sowohl innerhalb als auch ausserhalb von Siedlungsgebieten, umfasst Strassen und Wege, erschliesst und verbindet verschiedene, im Velogesetz genannte Gebiete und Einrichtungen. Da das neue Gesetz erst am 1. Januar 2023 in Kraft trat, stellt der Rad- und Fussweg eine Kombination aus Alltags- und Freizeitroute dar. Die neue Verbindung soll möglichst ganzjährig befahrbar sein.</p> <p>Die neue Rad- und Fusswegverbindung ist gemäss der aktuellen "Velostrategie Wil" als Hauptverbindung "Fokus Sicher" geplant. Auf den Hauptverbindungen mit dem "Fokus Sicher" fahren alle Velofahrenden, von der jungen bis zur älteren Generation, sicher. Diese Routen weichen nach Möglichkeit von stark befahrenen Strassen und Kreuzungen ab und nehmen auch mal einen Umweg in Kauf. Nach der Velostrategie der Stadt Wil können die Hauptverbindungen "Fokus Sicher" sowohl als kombinierte Rad- und Fusswege als auch im Mischverkehr geführt werden. Die vorliegende Linienführung und deren Nutzung wurde durch die Stadt Wil und die Gemeinde Bettwiesen erarbeitet und definiert. Bei der Festlegung des Normalprofils</p>

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		<p>(Fahrbahnbreite) wurde darauf geachtet, dass eine ressourcenschonende, jedoch auch verkehrstechnisch korrekte und genügende Lösung gewählt wurde (3.00m).</p> <p>Um den Komfort für Radfahrer und Fußgänger, die Sicherheit sowie die Unterhaltsfreundlichkeit (insbesondere Schneeräumung) zu gewährleisten, wird der Rad- und Fussweg auf der gesamten Länge asphaltiert. Da der geplante Weg durch unbebaute Gebiete verläuft, wird er (einschließlich der Unterführung) aus Sicherheitsgründen beleuchtet. Geplant ist eine intelligente Beleuchtung, die Personen frühzeitig erkennt, sich automatisch einschaltet und nach deren Passage wieder abschaltet.</p>
98119	<p><b>Antrag / Bemerkung</b> Eine Velo-Schnellroute entlang der Kantonsstrasse ist zusätzlich zu planen, um das Pendeln per Fahrrad zu fördern.</p> <p><b>Begründung</b> Die vorliegende Linienführung ist keine direkte Verbindung zwischen den Wohngebieten von Bettwiesen und Wil und ist für Pendelnde nicht genug attraktiv.</p>	<p><b>Definitive Antwort</b> Siehe Ausführungen zur Eingabe Nr. 98066.</p> <p>Eine Velo-Schnellroute entlang der Kantonsstrasse ist nicht geplant. Die Notwendigkeit einer solchen Verbindung müsste in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Bettwiesen bzw. des Kantons Thurgau vertieft geprüft werden.</p>
ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<b>Linienführung</b>		
98269	<p><b>Antrag / Bemerkung</b> Das Unterführungsbauwerk ist schiefwinklig zur Bahnlinie anzuordnen.</p> <p><b>Begründung</b> Die Verbindung wird als Arbeits- und Einkaufsweg erstellt. Der Kanton St.Gallen möchte mit seiner neu lancierten Mobilitäts-Allianz ein Umdenken beim Arbeitsweg erwirken. Eine Projektierungsgeschwindigkeit von 10 km/h ist</p>	<p><b>Definitive Antwort</b> Die Unterführung, die im rechten Winkel zum Gleis ausgerichtet ist, entspricht einer Vorgabe der SBB AG. Schräg verlaufende Unterführungen werden von der SBB AG bei Neubauten nicht genehmigt.</p> <p>Auf dem Abschnitt der Unterführung wird es erforderlich sein, auf Sicht zu fahren. Dafür werden Signalisationen und Markierungen auf die 'Gefährliche</p>

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	eine Fehlplanung und steht im Widerspruch zur Strategie des Kantons.	Kurve' hinweisen.

98270	<p><b>Antrag / Bemerkung</b> Die Weiterführung der Veloverbindung bezüglich der geplanten Netzergänzung Nord ist aufzuzeigen. Es fehlt die Einbettung dieser Verbindung im Gesamt-Velokonzept.</p> <p><b>Begründung</b> Im Bericht wird nichts zur geplanten Netzergänzung erwähnt. Es ist unklar, wie die Umfahrungsstrasse gequert wird. Allenfalls ist der Anschlusspunkt auf der AMP-Strasse am falschen Ort.</p>	<p><b>Definitive Antwort</b> Der Projektperimeter des Rad- und Fusswegs endet bei der Bahnhofstabelle Bronschhofen AMP. Die Fortführung des Weges und die Gestaltung des Knotens an der AMP-Straße sind Teile von Projekten, die von Dritten durchgeführt werden. Gerne nehmen wir den Hinweis zu den Drittprojekten in unseren Technischen Bericht auf.</p>
-------	---	--

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<b>Normalprofil</b>		

98081	<p><b>Antrag / Bemerkung</b> Um die Alltagstauglichkeit zu erreichen wird die durchgehende Asphaltierung befürwortet. Wir gehen davon aus, dass dieser Aufbau auf der ganzen Route angewendet wird.</p> <p><b>Begründung</b> Chaussierung führt zu einer reduzierten Nutzbarkeit des RadWeges bei nassem Wetter und im Winter und entspricht einer Gestaltung für den Freizeitverkehr. Als ernstzunehmende Radroute für den Pendelverkehr muss die Route aber zu allen Zeiten gut befahrbar sein.</p>	<p><b>Definitive Antwort</b> Aufgrund des Komforts für Radfahrende und Zufussgehende, der Sicherheitsaspekte und des geringeren Unterhaltsaufwands (wie Schneeräumung) wird der Rad- und Fussweg über die gesamte Länge asphaltiert.</p>
-------	---	--

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<b>Beleuchtung</b>		
98083	<p><b>Antrag / Bemerkung</b> Nicht nur die Beleuchtung sondern auch die Gestaltung und der Belag des Weges muss alltagstauglich sein.</p> <p><b>Begründung</b> Eine gute Beleuchtung muss konsistent zur Ausgestaltung sein - ein Freizeitweg braucht keine Beleuchtung für den Gebrauch bei Nacht, Regen und Winter.</p>	<p><b>Definitive Antwort</b> Da der Weg durch unbebautes Gebiet führt, wird er – einschliesslich der Unterführung – zur Gewährleistung der Sicherheit beleuchtet. Die Beleuchtung ist intelligent gesteuert und schaltet sich bei Annäherung einer Person ein und löscht sich danach automatisch wieder.</p>
<b>Signalisation</b>		
98084	<p><b>Antrag / Bemerkung</b> Es ist darauf zu achten, dass schnelle E-Bikes auf allen Teiletappen zugelassen werden.</p> <p><b>Begründung</b> Der Gebrauch der schnellen E-bikes ist für diese Art von Strecken in jedem Fall zu gewährleisten.</p>	<p><b>Definitive Antwort</b> Der neue Rad- und Fussweg steht selbstverständlich auch der Nutzung durch schnelle E-Bikes offen. Im Bereich der Unterführung wird es unerlässlich sein, auf Sicht zu fahren und die Geschwindigkeit von Velofahrern stark zu reduzieren. Entsprechende Signalisationen und Markierungen werden auf die "Gefährliche Kurve" hinweisen.</p>
<b>Sichtweiten</b>		
98265	<p><b>Antrag / Bemerkung</b> Eine neu projektierte Veloverbindung muss auf eine Projektierungsgeschwindigkeit für schnelle E-Bikes ausgelegt werden.</p> <p><b>Begründung</b> Die Verbindung wird als Arbeits- und Einkaufsweg erstellt. Der Kanton</p>	<p><b>Definitive Antwort</b> Die neue Rad- und Fusswegverbindung ist gemäss der aktuellen "Velostrategie Wil" als Hauptverbindung "Fokus Sicher" geplant. Auf den Hauptverbindungen mit "Fokus Sicher" fahren alle Radfahrer, unabhängig vom Alter, sicher. Diese Routen vermeiden, wo immer möglich, stark befahrene Strassen und Kreuzungen und nehmen dadurch auch einen Umweg in Kauf. Die Hauptverbindungen "Fokus Sicher" können gemäss Velostrategie der</p>

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>St.Gallen möchte mit seiner neu lancierten Mobilitäts-Allianz ein Umdenken beim Arbeitsweg erwirken. Eine Projektierungsgeschwindigkeit von 10 km/h ist eine Fehlplanung und steht im Widerspruch zur Strategie des Kantons.</p>	<p>Stadt Wil sowohl als kombinierte Rad- und Fusswege als auch im Mischverkehr gestaltet werden. Bei einer Führung im Mischverkehr sind auch Geschwindigkeitsreduktionen möglich.</p> <p>Die Unterführung, die im rechten Winkel zum Gleis ausgerichtet ist, entspricht einer Vorgabe der SBB AG. Schräg verlaufende Unterführungen werden von der SBB AG bei Neubauten nicht genehmigt. Im Bereich der Unterführung wird es unerlässlich sein, auf Sicht zu fahren und die Geschwindigkeit von Velofahrern stark zu reduzieren. Entsprechende Signalisationen und Markierungen werden auf die "Gefährliche Kurve" hinweisen.</p>
98072	<p><b>Antrag / Bemerkung</b> Die Unterführung soll durch eine diagonale Streckenführung optimiert werden, so dass die Sichtweiten auch bei 20 km/h gegeben sind.</p> <p><b>Begründung</b> Die Sichtweiten im Bereich der Unterführung sind sehr knapp und erfordern eine vorsichtige Fahrweise, Aus Sicherheitsgründen und um die Befahrbarkeit für (schnelle) E-Bikes zu verbessern ist dies zu optimieren.</p>	<p><b>Definitive Antwort</b> Gemäss den Vorgaben der SBB AG muss die Unterführung rechtwinklig zum Gleis ausgerichtet sein. Schiefwinklige Unterführungen werden von der SBB AG bei Neubauten nicht genehmigt. Im Abschnitt der Unterführung wird es unerlässlich sein, die Geschwindigkeit der Radfahrenden stark zu senken und auf Sicht zu fahren. Entsprechende Signalisationen und Markierungen werden auf die "Gefährliche Kurve" hinweisen.</p>
ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<b>Geometrie</b>		
98073	<p><b>Antrag / Bemerkung</b> Eine Diagonale Linienführung ist zu untersuchen.</p> <p><b>Begründung</b> Die rechtwinklige Linienführung ist für den heutigen Radverkehr kritisch bezüglich Unfallrisiko und Sichtweiten.</p>	<p><b>Definitive Antwort</b> Gemäss den Vorgaben der SBB AG muss die Unterführung rechtwinklig zum Gleis ausgerichtet sein. Schiefwinklige Unterführungen werden von der SBB AG bei Neubauten nicht genehmigt. Im Abschnitt der Unterführung wird es unerlässlich sein, die Geschwindigkeit der Radfahrenden stark zu senken und auf Sicht zu fahren. Entsprechende Signalisationen und Markierungen werden auf die "Gefährliche Kurve" hinweisen.</p>

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion

**Fahrbahn**

98075	<p><b>Antrag / Bemerkung</b>            Es handelt sich nicht in erster Linie um eine Personenunterführung, sondern um eine Radwegunterführung. Die Planung ist darauf abzustimmen.</p> <p><b>Begründung</b>            Personenunterführungen benötigen weniger Platz als Velounterführungen.</p>	<p><b>Definitive Antwort</b>            In erster Linie handelt es sich um eine neue Rad- und Fusswegverbindung, die gemäss der aktuellen "Velostrategie Wil" als Hauptverbindung Fokus Sicher geplant wurde. Die Hauptverbindungen "Fokus Sicher" können gemäss Velostrategie der Stadt Wil sowohl als kombinierte Velo- und Fusswege wie auch im Mischverkehr geführt werden. Bei einer Führung im Mischverkehr sind auch Geschwindigkeitsreduktionen möglich.</p> <p>Die Unterführung ist hinsichtlich Breite für den Mischverkehr (Radfahrer und Fussgänger) geplant worden. Zur projektierten Fahrbahnbreite von 3,00m werden beidseitig 25cm aufaddiert. Die lichte Breite der Unterführung beträgt daher 3,50m und entspricht somit den Vorgaben gemäss gültiger SN-Norm.</p>
-------	--	--

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<b>Teilstrassenplan / Teilplan</b>		

98077	<p><b>Antrag / Bemerkung</b>            Die Anschlüsse sowohl in Wil als auch in Bettwiesen sind in die Planung unbedingt einzubeziehen.</p> <p><b>Begründung</b>            Falls der Radweg als Pendlerverbindung dienen soll, so müssen die Anschlüsse zu den Siedlungsgebieten möglichst hindernisfrei gegeben sein. In Wil ist noch unklar, wie die Anbindung ans städtische Netz erfolgen soll und in Bettwiesen sind die Anschlüsse ins Hauptsiedlungsgebiet umständlich.</p>	<p><b>Definitive Antwort</b>            Die geplante Linienführung wurde von der Stadt Wil und der Gemeinde Bettwiesen gemeinsam ausgearbeitet und festgelegt. Die Gemeinde Bettwiesen strebt einen Anschluss auf der Nordwestseite des Gleises an, der über den bestehenden Bewirtschaftungsweg zum Bahnhof und weiter ins Dorf führt. Der Anschluss in Bronschhofen an das Siedlungsgebiet und ins Stadtzentrum führt heute ab der AMP-Strasse via Hauptstrasse und dann über die Halden- sowie Weinbergstrasse über das Gebiet Letten zur Bleiche. Der Projektperimeter des Rad- und Fusswegs endet an der Bahnhaltestelle Bronschhofen AMP. Die Fortführung des Wegs sowie die Gestaltung des Knotens an der AMP-Straße gehören zu separaten Drittprojekten.</p>
-------	--	--



## Übersichtsplan

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<b>Karte</b>	
98085	<p><b>Antrag / Bemerkung</b>            Die Einfahrt von Osten in die Unterführung ist geometrisch zu eng und sollte optimiert werden.</p> <p><b>Begründung</b>            Dies ist ein Gefahrenpunkt, insbesondere bei Nutzung durch schnelle E-Bikes</p>	<p><b>Definitive Antwort</b>            Die Unterführung, die im rechten Winkel zum Gleis verläuft, ist eine Vorgabe der SBB AG. Schräg ausgerichtete Unterquerungen werden von der SBB AG bei Neubauten nicht zugelassen.</p> <p>Im Bereich der Unterführung wird es unerlässlich sein, auf Sicht zu fahren und die Geschwindigkeit von Velofahrern stark zu reduzieren. Entsprechende Signalisationen und Markierungen werden auf die "Gefährliche Kurve" hinweisen. Die Unterführung ist für den Mischverkehr (Radfahrer und Fussgänger) projektiert worden. Der Begegnungsfall ist auf zwei Radfahrende und einen Fussgänger ausgelegt. Die lichte Breite der Unterführung beträgt 3,50m und entspricht somit den Vorgaben gemäss gültiger SN-Norm.</p>
98087	<p><b>Antrag / Bemerkung</b>            Die durchgehende Führung auf der NE-Seite des Gleises wäre zu bevorzugen - falls nicht möglich, sind die Anschlüsse in jene Richtung zu gewährleisten.</p> <p><b>Begründung</b>            Aus praktischen Gründen wurde offenbar der Weg über eine Unterführung gewählt, diese sub-optimale Linienführung ist durch entsprechende Anschlüsse zu optimieren.</p>	<p><b>Definitive Antwort</b>            Die vorliegende Linienführung wurde durch die Stadt Wil und die Gemeinde Bettwiesen erarbeitet und definiert. Die Gemeinde Bettwiesen wünscht einen Anschluss auf der NW-Seite des Gleises über den bestehenden Bewirtschaftungsweg via Bahnhof in das Dorf. Ein Anschluss ab der NE-Seite des Gleises an die Kantonsstrasse ist topografisch sehr anspruchsvoll bzw. macht auf Grund von Kosten-Nutzen-Überlegungen wenig Sinn. Aus obigen Gründen kann dem Antrag nicht entsprochen werden.</p>