



Velostrategie Wil

Genehmigt vom Stadtrat am 14. Dezember 2016 (SRB 308/2016)

Ausarbeitung Velostrategie

asa AG
David Reinhard, Jan Wenzel
Spinnereistrasse 29
8640 Rapperswil-Jona

Bericht

Stadt Wil
Departement Bau, Umwelt Verkehr
Bettina Anderau-Latzer, Projektleiterin Verkehr
Hauptstrasse 20
9552 Bronschhofen

Begleitung während Erarbeitung

Marcus Zunzer, Stadtrat
Philipp Dörig, Departementssekretär
Marcel Frei, Leiter Tiefbau, Verkehr
Daniel Schläpfer, (ProVelo Wil)



Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	4
1 Ausgangslage	5
1.1 Verfahren / Auftragnehmer	5
1.2 Bestehende Planungsinstrumente der Veloförderung	5
1.3 Bedeutung und Abgrenzung Velostrategie	6
2 Analyse	8
2.1 Anteil Veloverkehr am Gesamtsystem	8
2.2 Unfälle mit Fahrradbeteiligung	11
2.3 Frequenzen Veloverkehr	12
2.4 Velonetz	12
2.5 Veloparkierung	13
2.6 Veloförderung / Serviceleistungen	13
3 Ziele	14
3.1 Legislaturziele Stadtrat im Bereich Fuss- und Veloverkehr	14
3.2 Hauptziele Velostrategie Wil	14
4 Velostrategie	17
4.1 Verbindungstypen	17
4.2 Netzplan	19
4.3 Diskussionspunkte	20
4.4 Veloparkierung	23
4.5 Veloförderung / Serviceleistungen	23
5 Massnahmen	24
5.1 Massnahmen am Velonetz	24
5.2 Veloparkierung	26
5.3 Veloförderung / Serviceleistungen	26
6 Weiteres Vorgehen	28
6.1 Projektschritte	28
6.2 Controlling / Monitoring	28
Anhang / Beilagen	A

Zusammenfassung

Die Stadt Wil ist Zentrum der Region Wil mit rund 110'000 Einwohnenden. Aufgrund der Topografie bieten sich innerhalb der Region und der Stadt Wil kürzere oder längere Wege für Velofahrten an. Velofahren ist gesund, ökologisch und spart Verkehrsfläche. Die Wiler Velonutzung liegt im Bereich des Schweizer Durchschnittes, entspricht jedoch nicht dem anzustrebenden Ziel eines regionalen Zentrums. In dieser Strategie setzt sich die Stadt Wil das ehrgeizige Ziel, bis 2025 den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr von 7% auf 11% zu steigern und ein vollständiges Netz an Hauptrouten für Kinder und Senioren anzubieten, welche ein höheres Schutzbedürfnis und bisher auch eine hohe Unfallrate aufweisen. Durch die angestrebte Erhöhung des Veloverkehrsanteils können Fahrten mit dem motorisierten Verkehr auf den Veloverkehr verlagert werden.

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms können derzeit Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr von Bund und Kanton mitfinanziert werden. Der Zeitpunkt für Netzausbauten ist also günstig. Damit die Massnahmen realisiert werden können müssen die verschiedenen Instrumente der Veloinitiative, des Agglomerationsprogrammes und des Energiekonzeptes Teil Mobilität zusammengeführt werden.

Die Velostrategie ist eine wichtige Grundlage für die geplante Aktualisierung des kommunalen Richtplanes Teil Verkehr. Sie wurde in Zusammenarbeit der städtischen Behörden, des Interessensverbandes ProVelo Wil und einem Verkehrsplanungsbüro erarbeitet. In der Velostrategie wird der Schwerpunkt auf die Infrastruktur und deren Wirkung gelegt. Die Bedürfnisse, die Beweggründe, die Wegzwecke, das Fahrverhalten und das Fahrkönnen von Velofahrenden sind so verschieden wie ihre Velos. Aus diesem Grund wurde für das Velonetz zielgruppenorientiert eine Velostrategie mit folgenden Verbindungstypen ausgearbeitet und die notwendigen Massnahmen definiert:

- Hauptverbindung Fokus Sicher
- Hauptverbindung Fokus Direkt
- Lokalverbindung
- Freizeitverbindung

1 Ausgangslage

Aufgrund der veränderten planerischen Rahmenbedingungen mit den beiden Agglomerationsprogrammen, der Gemeindevereinigung Wil und Bronschhofen sowie diversen Projekten soll der kommunale Richtplan überarbeitet werden. Um bezüglich Veloverkehrsnetzes eine zusammenhängende, stringente Struktur in den Richtplan einspeisen zu können, soll vor dessen Aktualisierung eine Velostrategie ausgearbeitet werden. Die Velostrategie dient neben der Grundlage für die Richtplanüberarbeitung auch als wichtige Basis für die Umsetzung der Veloinitiative sowie der Priorisierung und Ausgestaltung der Projekte in den beiden Agglomerationsprogrammen.

1.1 Verfahren / Auftragnehmer

Die Velostrategie wurde im Auftrag der Stadt Wil durch das Verkehrsplanungsbüro asa AG, Rapperswil-Jona, erarbeitet. Nach einem Entwurf des Netzplanes erfolgte eine departementsinterne Abstimmung der Inhalte unter Einbezug des Interessenverbandes ProVelo Wil. Der vorliegende Bericht wurde durch die Stadt Wil erarbeitet.

1.2 Bestehende Planungsinstrumente der Veloförderung

In der Stadt Wil gibt es verschiedene Planungsinstrumente zur Förderung des Veloverkehrs:

Kantonale und kommunale Richtplanung

In der kantonalen und kommunalen Richtplanung sind Velorouten behördenverbindlich festgelegt. Zudem sichert der kommunale Fuss-, Wander- und Radwegplan parzellenscharf ein durchgängiges Netz auf dem ganzen Stadtgebiet. Der kommunale Richtplan soll in den kommenden Jahren überarbeitet werden. Die vorliegende Velostrategie bildet die Grundlage für diese Überarbeitung.

Veloinitiative

Mit der 2011 vom Stadtparlament genehmigten Volksinitiative „Veloinitiative“¹ soll die Verkehrssicherheit erhöht und der Veloverkehr gefördert werden. Das Ziel ist die Realisierung eines durchgängigen und sicheren Velonetzes, bei welchem auch Kreuzungen und stark befahrene Strassen für die Velofahrenden im Alltagsverkehr sicher sind. Mit der Veloinitiative wurde ein Umsetzungsplan für Infrastrukturmassnahmen definiert. Daneben wurden organisatorische Massnahmen gefordert. Eines der Ziele lautet: „Der Anteil Velofahrenden soll innerhalb der nächsten fünf Jahre um 20% erhöht werden“. In einem ersten Schritt wurden kleinere Massnahmen umgesetzt. Die grösseren infrastrukturellen Massnahmen werden zusammen mit dem Agglomerationsprogramm 2015-2018 realisiert. Dadurch beteiligen sich der Bund und Kanton massgebend an den Baukosten und es können mit den zur Verfügung stehenden Fr. 2,0 Mio. mehr Projekte umgesetzt werden, als ursprünglich geplant. Der angepasste Umsetzungsplan wurde vom Stadtparlament am 6. November 2014 genehmigt. Neben den Massnahmen an der Infrastruktur sind auch Massnahmen im Bereich des Marketings und der Velozählung vorgesehen und teilweise schon umgesetzt worden.

Agglomerationsprogramm 2 (2015-2018) und 3 (2019-2022)

Im Rahmen der Agglomerationsprogramme werden unter anderem Infrastrukturprojekte für den Veloverkehr gefördert. Für das Agglomerationsprogramm 2 werden die Langsamverkehrsmassnahmen

¹ <http://www.velowil.ch/>

mehrheitlich mit 40% Bundes- und mit 39% Kantonsbeteiligung unterstützt. Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes 3 werden wiederum geeignete Infrastrukturprojekte durch die Stadt erreicht.

Energiekonzept Teil Mobilität

Das Energiekonzept Teil Mobilität wurde 2015 erarbeitet und am 6. April 2016 vom Stadtrat zur Kenntnis genommen. Es enthält Massnahmen zum umweltverträglicheren Einsatz der Verkehrsmittel im Bereich Marketing, Mobilitätsmanagement und Verankerung in der Verwaltung. Zur Umsetzung und Koordination der Massnahmen des Energiekonzepts Teil Mobilität soll eine Geschäftsstelle aufgebaut werden. Diese Geschäftsstelle koordiniert die Aufgaben im Bereich der Vermarktung der Mobilitätsplattform Wil. Das Energiekonzept Teil Mobilität enthält folgende Handlungsfelder:

- Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung
- Mobilitätsmanagement bei Arealentwicklungen
- Mobilitätsmanagement in bestehenden Unternehmen
- Mobilitätsmanagement in der Verwaltung
- Mobilitätsmanagement bei Veranstaltungen

1.3 Bedeutung und Abgrenzung Velostrategie

Die Förderung des Veloverkehrs in der Stadt Wil kann wie folgt eingeordnet werden:

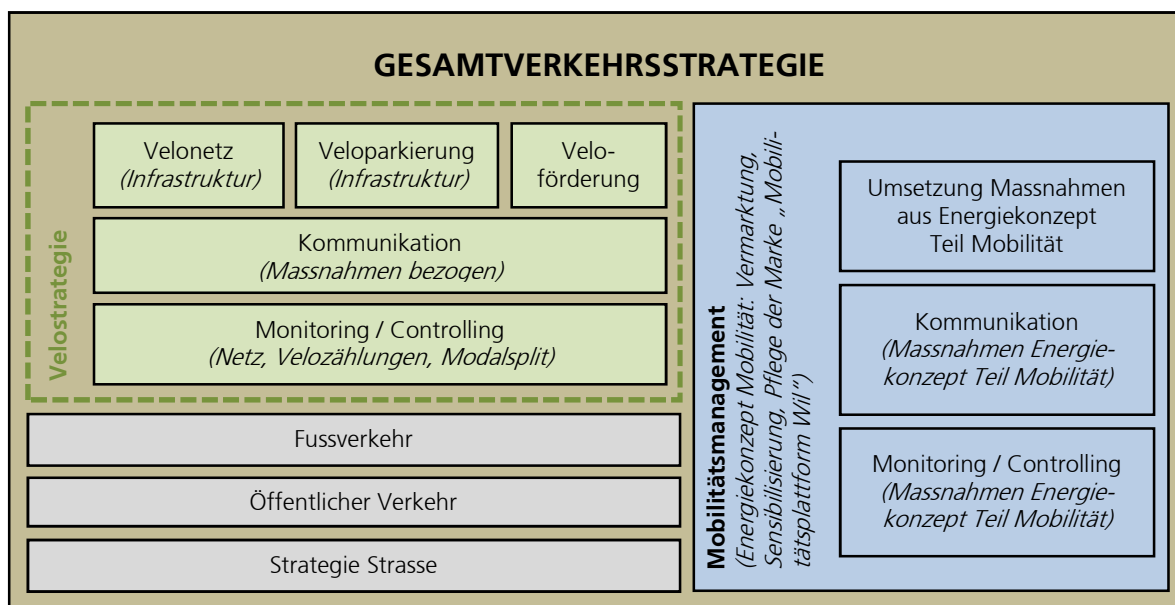


Abbildung 1: Verkehrsplanung und Mobilitätsmanagement Stadt Wil

Die Velostrategie deckt die Handlungsfelder „Velonetz“, „Veloparkierung“ und „Serviceleistungen“ ab, definiert die entsprechende Kommunikation und führt das Monitoring / Controlling durch. Die Velostrategie dient der Stadt zur strukturierten und gezielten Weiterentwicklung der Veloinfrastruktur.

Die Velostrategie..

- zeichnet ein langfristiges Szenario des Velonetzes auf,
- gibt Auskunft über die Bedeutung und den Ausbauwunsch der Veloverbindungen,
- gibt Auskunft über die Netzlücken,
- ist die Basis für die Dimensionierung der Veloinfrastruktur bei der Erarbeitung der kommenden kommunalen und kantonalen Strassenbauprojekte,
- ist die verbindliche Basis für die Aktualisierung des kommunalen Richtplanes,
- legt Ziele für die Entwicklung des Veloverkehrs fest.

2 Analyse

2.1 Anteil Veloverkehr am Gesamtsystem

Aufgrund des Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)² 2010 kann der Modalsplit analysiert werden. Die Stichprobe für die Stadt Wil ist mit rund 280 Befragten knapp. Der Veloverkehrsanteil muss aufgrund der kleinen Fallzahlen mit Vorsicht interpretiert werden. Die Stichprobe für die Region Wil ist ausreichend. Eine detailliertere Erhebung des Modalsplits und der Nutzerzufriedenheit für die Stadt Wil fehlt derzeit.

Stadt Wil

Die nachfolgende Grafik zeigt den Modalsplit nach Wegen, Etappen und Distanzen. Ein Weg (z.B. Bronschhofen-St.Gallen Marktplatz) umfasst verschiedene Etappen (z.B. per Velo von Bronschhofen nach Wil, mit dem Zug von Wil nach St.Gallen und zu Fuss vom Hauptbahnhof an den Marktplatz). Es kann davon ausgegangen werden, dass der Fuss- und Veloverkehrsanteil in Wil bei rund 40% (nach Weg) bzw. 50% (nach Etappen) liegt. Der öV-Anteil liegt bei rund 13% und wird insbesondere für lange Distanzen benutzt, wie die Auswertung nach Distanz zeigt.

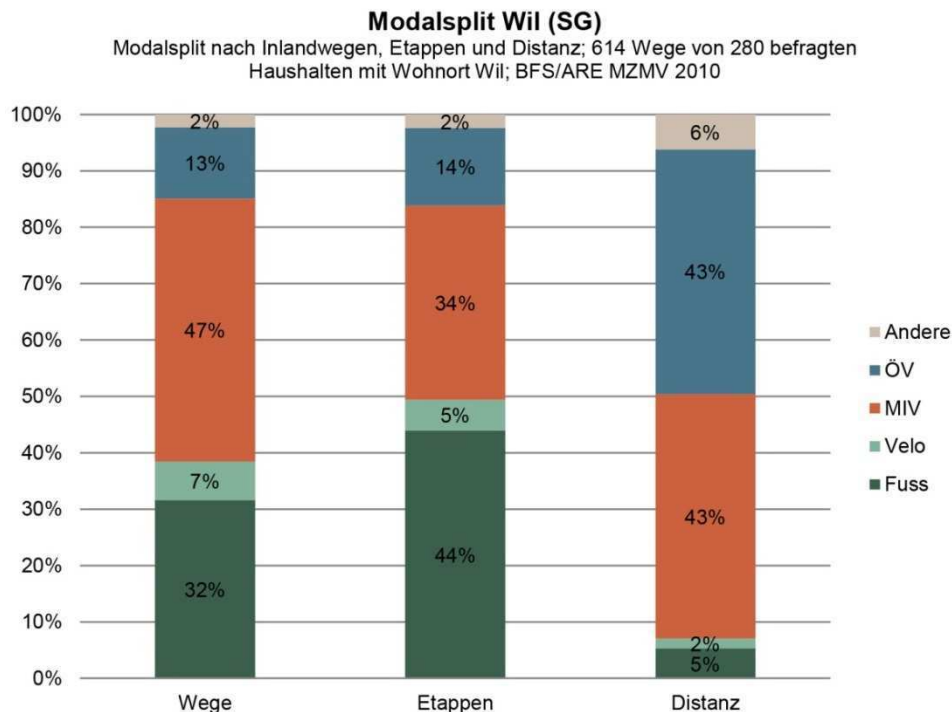


Abbildung 2: Modalsplit Stadt Wil nach Wegen, Etappen und Distanzen (Stichprobe für Anteil Veloverkehr knapp)

² http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/infothek/erhebungen_quellen/blank/blank/mz/04.html

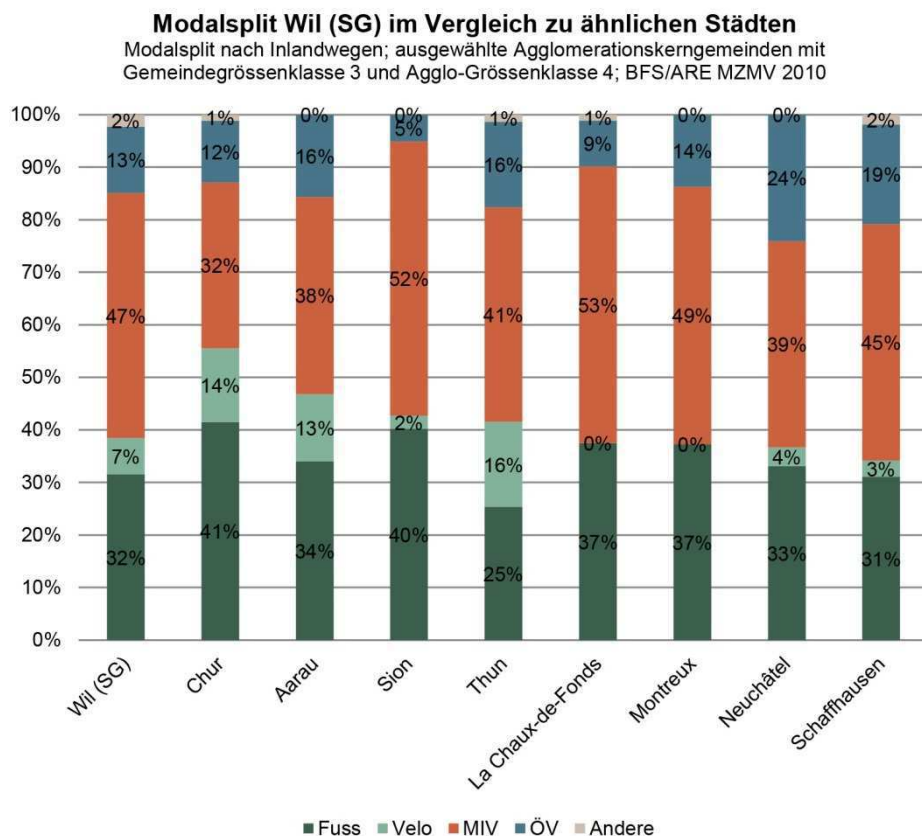


Abbildung 3: Vergleich Modalsplit Stadt Wil und ähnliche Städte (Anteil Veloverkehr ist aufgrund der knappen Stichproben mit Vorsicht zu interpretieren)

Wil hat mit 47% (nach Wegen) einen im Vergleich eher hohen MIV-Anteil und damit ein ähnliches Mobilitätsverhalten wie Schaffhausen oder Montreux. Andere vergleichbare Städte haben einen markant tieferen MIV-Anteil, der entweder mit einem hohen Fuss- und Veloverkehrsanteil kompensiert wird (z.B. Chur, Aarau, Thun) oder zusätzlich einen höheren öV-Anteil aufweist (z.B. Neuchâtel).

Region Wil

Die Agglomeration ohne Stadt Wil weist gemäss Abbildung 4 mit 60% einen um 13% höheren MIV-Anteil auf als die Stadt Wil. Diese 13% gehen zu rund einem Drittel zulasten des öV und zu zwei Drittel zulasten des Fussverkehrs. Im Vergleich zu den Werten der gesamten Schweiz fällt auf, dass sich die Modalsplit-Anteile in der Stadt Wil in etwa im Schnitt der Gesamtschweiz bewegen. Das bedeutet, dass Wil trotz seiner Zentrumsfunktion kein städtisches Verkehrsverhalten aufweist. Die Agglomeration Wil inkl. Stadt Wil hat im Vergleich zur gesamten Schweiz dementsprechend einen um 9 Prozentpunkte höheren MIV-Anteil und einen um 7 Prozentpunkte tieferen Fussverkehrsanteil. Die Anteile des öffentlichen Verkehrs und des Veloverkehrs liegen in etwa im Schweizer Durchschnitt.

Modalsplit Wil (SG) und Agglomeration

Modalsplit nach Inlandwegen; 2289 Wege von 856 befragten Haushalten mit Wohnort in der Agglomeration Wil; BFS/ARE MZMV 2010

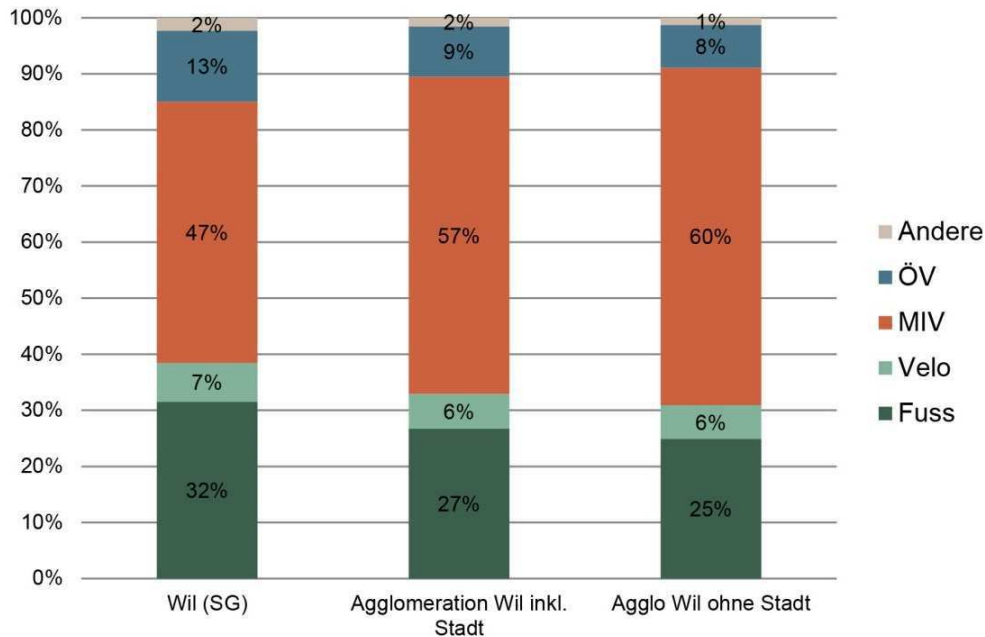


Abbildung 4: Vergleich Modalsplit Wil und Agglomeration Wil nach Wegen

Vergleich des Modalsplits in Agglomerationen (Agglo-Grössenklasse 50'000-100'000 EW; BFS/ARE MZMV 2010, Basis Inlandwege)

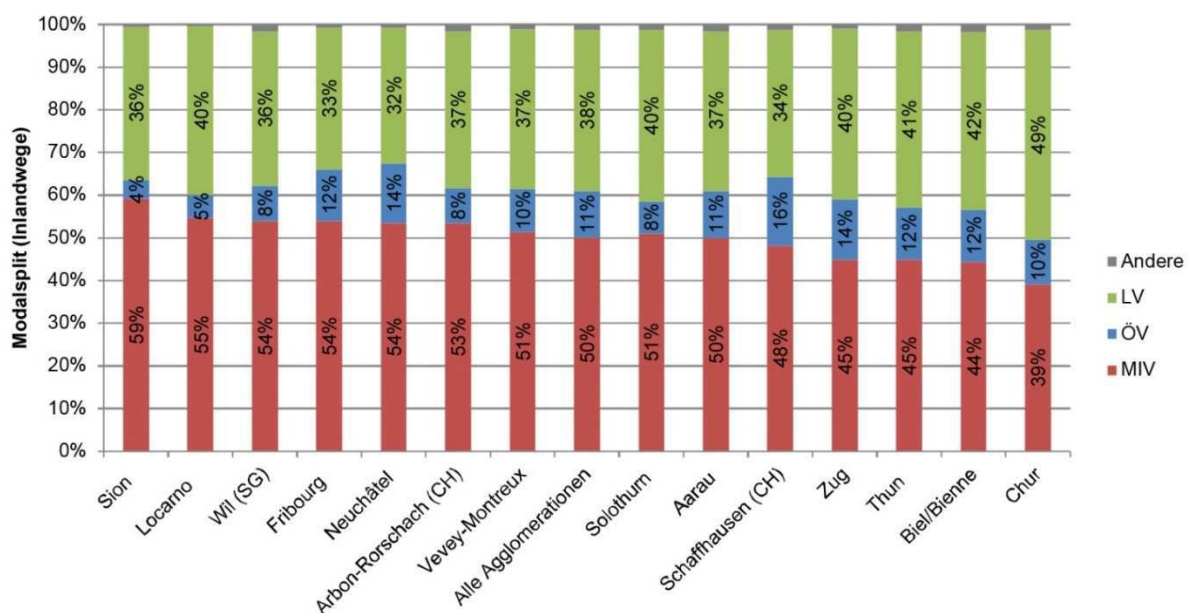


Abbildung 5: Vergleich Modalsplit der Agglomerationen in den Grössenklassen 50'000 bis 100'000 Einwohnende (Quelle: Agglomerationsprogramm Wil 3. Generation, MZMV 2010)

Im Vergleich zu anderen Agglomerationen der Schweiz weist die Region Wil einen hohen MIV-Anteil, einen tiefen öV-Anteil und einen tiefen Langsamverkehrsanteil auf.

Weitere Auswertungen zum Mobilitätsverhalten in der Region können dem Agglomerationsprogramm entnommen werden.

2.2 Unfälle mit Fahrradeteiligung

Um einen Überblick über das Unfallgeschehen zu erlangen, wurden die polizeilich registrierten Unfälle mit Velobeteiligung ausgewertet. Als Velo gelten E-Bikes, Mountain- und Citybikes. Mofas werden nicht betrachtet. Die detaillierte Auswertung der registrierten Unfälle kann dem Anhang entnommen werden. Die Dunkelziffer der polizeilich nichtregistrierten Velounfälle ohne Personenschaden kann nicht abgeschätzt werden.

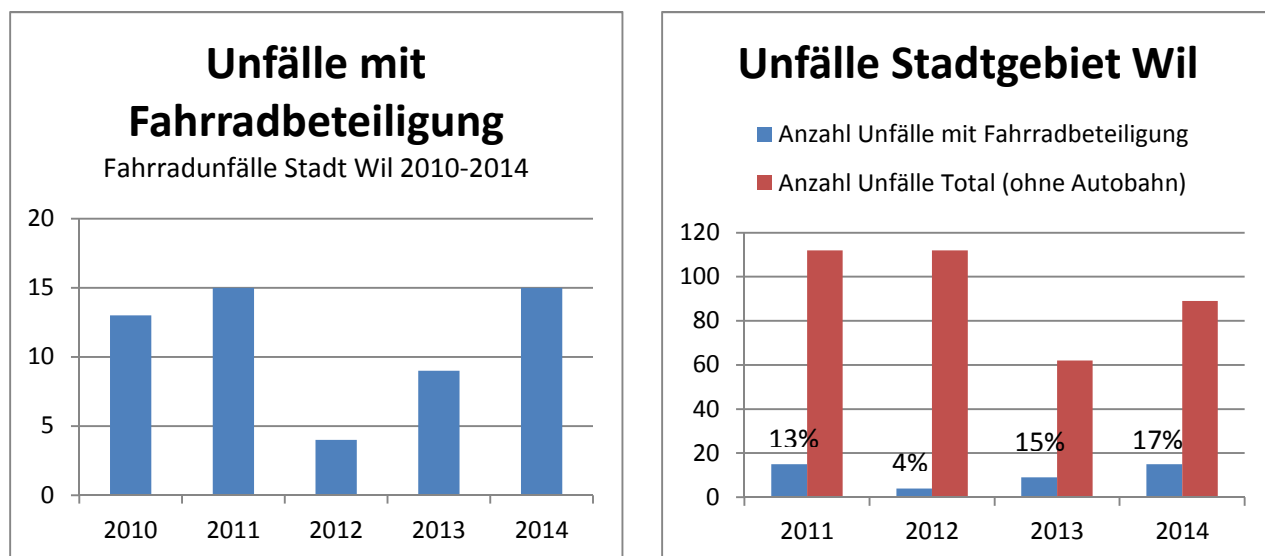


Abbildung 6: Anzahl Unfälle Stadt Wil mit Fahrradeteiligung 2010-2014 und Unfälle Stadtgebiet Wil 2011-2014

Der grösste Teil der Unfälle mit Velobeteiligung geschieht unter optimalen Witterungs- und Sichtverhältnissen. Auffällig ist der hohe Anteil an Unfällen mit Beteiligung von kognitiv eingeschränkten Menschen (Senioren und Kinder). Die Unfallfolgen für die Beteiligten zu Fuss gehenden und Velofahrenden sind schwerwiegend.

Zusammengefasst können aus der Unfallauswertung folgende Erkenntnisse gewonnen werden:

- 78% der Unfälle geschehen bei trockener Fahrbahn
- 86% der Unfälle geschehen am Tag
- 70% der Unfälle geschehen bei schönem Wetter, 14% bei bedecktem Wetter
- 96% der Unfälle geschehen innerorts
- 55% der Unfälle geschehen auf geraden Strecken und in Kurven, 43% an Einmündungen, Kreuzungen und Kreiseln
- 43% der Unfälle weisen eine Seniorenbeteiligung auf

- 20% der Unfälle weisen eine Beteiligung von Kindern auf, wovon sich rund die Hälfte auf dem Schulweg befindet
- 79% der Unfallgegner sind motorisierte Fahrzeuge, 12% Selbstunfälle und 5% mit Fussgängerbeteiligung
- 100% der beteiligten Fussgänger sind leicht oder schwer verletzt
- rund 90% der beteiligten Velofahrenden sind leicht oder schwer verletzt
- 100% der beteiligten Motorfahrzeuglenkenden und –mitfahrenden sind nicht verletzt

2.3 Frequenzen Veloverkehr

Auf dem Gebiet der Stadt Wil wird kontinuierlich ein Netz an Velozählstellen aufgebaut und ausgewertet. Dem Anhang können die konkreten Standorte sowie die Messresultate entnommen werden. Stand April 2016 sind zwei kantonale und drei kommunale Zählstellen in Betrieb. Über die Entwicklung der Werte können noch zu wenig Aussagen gemacht werden, da das Veloverkehrsaufkommen sehr wetterabhängig ist und darum erst längere Zeitfenster eine Tendenz aufzeigen können.

2.4 Velonetz

Auf vielen Strecken ist eine Grundinfrastruktur für das Velo vorhanden. Im Rahmen der Schwachstellenanalyse³ wurden Problemstellen und Netzlücken aufgezeigt, Plan siehe Anhang. Auf Basis der Schwachstellenanalyse wurden die Infrastrukturprojekte für das Agglomerationsprogramm 2015-2018 festgelegt. Folgende grössere Massnahmen sind aktuell in Planung oder wurden bereits ausgeführt (Aufzählung nicht abschliessend):

- Knoten Glärnischstrasse / Hubstrasse
- Anbindung Höhenstrasse / Lettenweg
- Churfirstenstrasse / Bachstrasse
- Breitenlooweg (Verbindung Badi Weierwiese nach Grundstrasse)
- Veloinfrastruktur Hubstrasse West (Kantonsschule bis Kantonsgrenze)
- Schwachstellen Untere Bahnhofstrasse und längerfristige Umnutzung Posttunnel

Das gebaute System in Wil ist oft eine Veloinfrastruktur auf der Hauptverkehrsstrasse (Velostreifen) sowie eine etwas weniger direkte aber sicherer ausgebaute, hinterliegende Parallelführung. Untenstehend Fotos der Verbindung Bronschhofen – Stadtzentrum als ein typischen Beispiel für dieses System der Parallelführung.

³ Agglomerationsprogramm Wil, siehe www.lvportal.ch (Gemeindezugang, Passwort Gemzug12)



Abbildung 7: Bronschhoferstrasse



Abbildung 8: Lettenweg (parallel zu Bronschhoferstrasse)

2.5 Veloparkierung

Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes wurden alle Veloabstellplätze in der Stadt Wil erhoben und beurteilt, Übersichtsplan siehe Beilage. Es wurden grössere Mängel bei der Parkierung am Bahnhof festgestellt, weshalb die Abstellanlagen in der Folge mit einem Veloabstellsystem nachgerüstet wurden. Der Bahnhof ist mit rund 1'000 Velo- und Motorradparkplätzen der wichtigste Abstellort.

Es besteht weiterer Handlungsbedarf bei privaten und öffentlichen Veloabstellanlagen. Beiträge an die Veloinfrastruktur sind im Agglomerationsprogramm eingestellt, als nächster Schritt muss ein Umsetzungsplan erarbeitet werden damit die Beiträge vom Bund abgeholt werden können.

Aufgrund der Grösse und des Einzugsgebietes der Stadt Wil wäre eine Velostation wünschenswert. In Wil fehlt bisher eine Velostation welche Serviceleistungen über die Veloabstellfunktion hinaus anbieten würde.

2.6 Veloförderung / Serviceleistungen

In der gedeckten Veloabstellanlage an der Grabenstrasse ist eine Velopumpstation in Betrieb. Ein Velo-Hauslieferdienst wird in Wil nicht betrieben. Ein Veloverleihsystem besteht in Wil nicht.

3 Ziele

3.1 Legislaturziele Stadtrat im Bereich Fuss- und Veloverkehr

Der Stadtrat macht in seinen Legislaturzielen (2013-2016) folgende Aussagen bezüglich des Veloverkehrs:

- Nr. 3.5 Die Stadt Wil unterstützt die Umsetzung des Agglomerationsprogramms der Regio Wil mit der Vorbereitung oder Umsetzung von Massnahmen der Zentrumsentlastung Wil (ZEW), die in ihren planerischen Zuständigkeitsbereich fallen, insbesondere der Projektierung des neuen Busbahnhofs am Bahnhofplatz, des rollenden Langsamverkehrs und des flankierenden Verkehrsmanagements.
- Nr. 4 Wil geht einen beharrlich ökologischen Weg – bei allen Entscheidungen in Bezug auf Projekte sowie auch im Alltag.

3.2 Hauptziele Velostrategie Wil

Verbesserung Modalsplit

Der Anteil des Veloverkehrs beträgt in der Stadt Wil rund 7%, in der Agglomeration Wil rund 6%. Ein Forschungsprojekt des Schweizer Verbandes für Verkehrsingenieure (SVI)⁴ untersuchte das Potential des Veloverkehrs in den Schweizer Agglomerationen.

⁴ Bundesamt für Strassen, Forschungsprojekt SVI 2004/069, Veloverkehr in den Agglomerationen – Einflussfaktoren, Massnahmen und Potenziale, Mai 2015, Seite 115, Abb. 7.64 Realisierte und gemäss Modellschätzung zusätzlich erreichbare Velonutzung (http://www.mobilservice.ch/admin/data/files/news_section_file/file/3515/nl3_bericht-svi-2004-069_veloverkehr-agglomerationen_web_de.pdf?lm=1433349539)

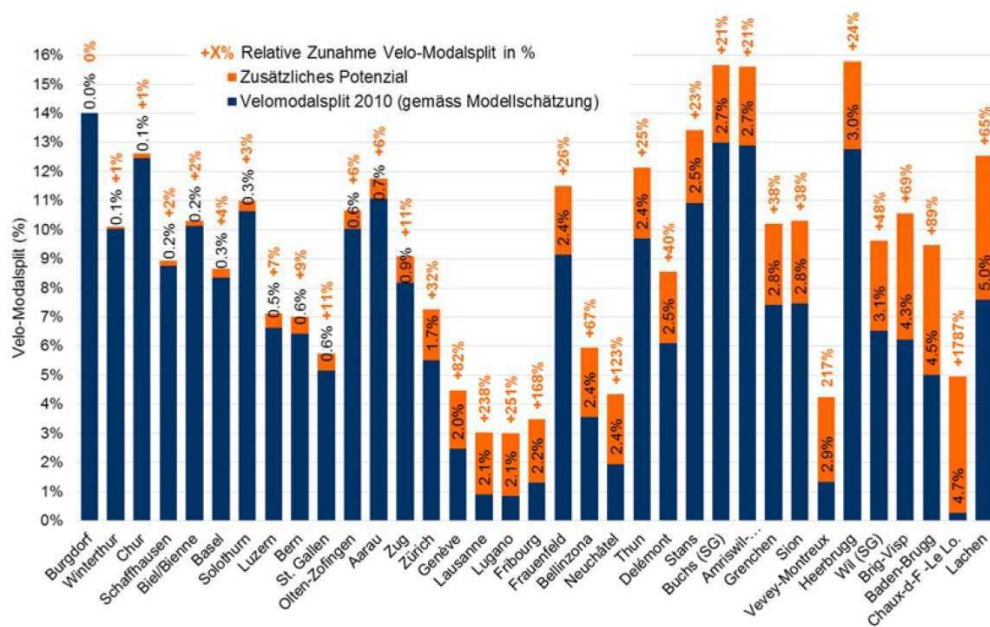


Abbildung 9: Realisierte und gemäss Modellschätzung zusätzlich erreichbare Velonutzung (Abbildung 7.64, S.115)

Für die Agglomeration Wil wird eine Steigerung des Veloverkehrsanteils von knapp 6% auf rund 9,5% (+48%) durch Massnahmen in der Veloförderung als realistisch betrachtet. Für die Stadt Wil als städtisches Regionalzentrum wäre aufgrund der Raumstruktur eine höhere Velonutzung denkbar als für die Region, siehe Kapitel 2.1. Der ambitionierte Zielwert wird darum für die Stadt Wil bei 11% festgelegt. Der höhere Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr ist ein Beitrag für eine nachhaltige Mobilität in der Stadt Wil.

Ziel 1 Der Anteil der Veloverkehrswege gemessen am Gesamtverkehrsaufkommen wird bis 2025 auf 11% gesteigert.

Zusammenwirkung Infrastruktur und Mobilitätsmarketing / Veloförderung

Im Rahmen des oben erwähnten Forschungsprojektes werden folgende Handlungsanweisungen für Städte mit eher tiefem Velonutzungsgrad vorgeschlagen:

*„Handlungsoptionen für Agglomerationen mit tiefem Velonutzungsgrad
In Agglomerationen mit vergleichsweise guten externen Rahmenbedingungen, aber eher mittleren oder niedrigen Niveaus der Velonutzung und einer geringen Intensität der Förderpolitik besteht der nächste Schritt in der Verbesserung der institutionellen Grundlagen im Bereich der Förderpolitik, gefolgt von einer schrittweisen, kurz- bis mittelfristigen Umsetzung jener Fördermassnahmen, die bereits in anderen Schweizer Agglomerationen (den „Klassenbesten“) etabliert sind.“ (S.119)*

Zu den oben erwähnten Fördermassnahmen gehören gemäss der Studie:

Handlungsfeld	Massnahmenbereich	Beispiel einer Massnahme
Politik & Organisation	Politik, Gesetzgebung	z.B. Masterplan Velo
	Planung, Fachstelle	z.B. Veloverkehrsbeauftragte Person/Fachstelle
	Finanzierung	z.B. Separates Veloverkehrsbudget
	Komplementärmassnahmen	z.B. Parkplatzbewirtschaftung für MIV
	Evaluation, QM	z.B. Veloverkehrszählungen
Infrastruktur	Veloverkehrsnetz	z.B. Velobahnen (Radschnellwege)
	Veloparkierung	z.B. Bewachte Velostation am Bahnhof
	Verkehrssicherheit	z.B. Entschärfung von Gefahrenstellen
	Wegweisung	z.B. lokale Velowegweisung
Betrieb & Service	Unterhalt der Infrastruktur	z.B. Winterdienst und Schneeräumung
	Serviceangebote	z.B. Öffentliche Self-Service-Stationen
	Velovermietung	z.B. E-Bikes als Dienstvelos
	Vernetzung mit ÖV	z.B. Velomitnahme im ÖV
Information & Kommunikation	Information	z.B. Velostadtplan; Routenplaner
	Beratung, Bildung	z.B. Velofahrkurse
	Marketing, PR	z.B. Velo-Erlebnistag
	Kampagnen, Aktionen	z.B. bike to work

Abbildung 10: Übersicht zu Massnahmenbereichen der Veloverkehrsförderung, Abb.3.9, Seite 55

Mit der Veloinitiative wird die Stadt während rund neun Jahren Fr. 2,0 Mio. in den Veloverkehr investieren, was einem jährlichen Aufwand von rund Fr. 200'000.-- entspricht. Dieser Betrag soll auch im Anschluss an die Veloinitiative weiterhin in die Verbesserung der Infrastruktur und der Dienstleistungen zur Förderung des Veloverkehrs investiert werden.

- | | |
|--------|---|
| Ziel 2 | Die Stadt Wil verbessert mittels geeigneter Infrastrukturprojekte laufend das Netz der Haupttrouten für den Veloverkehr. Pro Jahr werden durchschnittlich mindestens Fr. 200'000.-- in den Bau von Neubauten oder Verbesserungsmassnahmen für den Veloverkehr investiert. |
| Ziel 3 | Im Rahmen des Energiekonzeptes Teil Mobilität wird ein Massnahmenpaket für die Kommunikation und das Mobilitätsmanagement erarbeitet. Mobilitätsdienstleistungen zur Unterstützung einer erhöhten Velonutzung werden gefördert. |

Unfälle mit Velobeteiligung / Velonetz

Das Verletzungsrisiko bei einem Unfall mit Fahrradbeteiligung ist sehr hoch. Durch gezielte Weiterentwicklung der Infrastruktur kann die Infrastruktur soweit verbessert werden, damit das Unfallrisiko sinkt. Sensibilisierungskampagnen können zur Bewusstseinsförderung und dadurch ebenfalls zur Senkung der Unfallraten beitragen. Der Anteil an unfallbeteiligten Kindern und Senioren ist hoch. Sie weisen ein erhöhtes Schutzbedürfnis auf, welchem unter anderem durch den priorisierten Ausbau von Haupttrouten Rechnung getragen werden kann.

- | | |
|--------|--|
| Ziel 4 | In der Stadt Wil wird insbesondere für Kinder und Senioren das Netz an sicheren Velowegen stetig weiterentwickelt und zu einem zusammenhängenden Netz ausgebaut. |
|--------|--|

4 Velostrategie

Aufgrund der verschiedenen Anspruchsgruppen von Velofahrenden wurden zur Strukturierung des Velonetzes Verbindungstypen definiert. Darauf aufbauend wurde das Netz erarbeitet und danach der Handlungsbedarf im Netz sowie der Veloparkierung und den Serviceleistungen aufgezeigt.

4.1 Verbindungstypen

Alle Veloverkehrsverbindungen sollen attraktiv, sicher und direkt sein. Je nach Zielpublikum und Verkehrszweck müssen diese drei Faktoren jedoch unterschiedlich gewichtet werden. Es werden folgende Verbindungstypen unterschieden:

- Hauptverbindung Fokus Sicher
- Hauptverbindung Fokus Direkt
- Lokalverbindung
- Freizeitverbindung


Hauptverbindung

Alle Zentren sind über Hauptverbindungen miteinander verbunden. Da nicht alle Faktoren (attraktiv, sicher, direkt) immer vollumfänglich erfüllt werden können, wird je nach Zielpublikum ein Fokus gesetzt:


- Auf **Hauptverbindungen 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 kleinen Umweg in Kauf. Hauptverbindungen, welche beide Faktoren sicher und direkt erfüllen, werden ebenfalls mit dieser Kategorie bezeichnet.
- Auf **Hauptverbindungen Fokus Direkt** gelangt man so direkt wie möglich ans Ziel. Dafür müssen das Fahren auf einer verkehrsreichen Strasse oder ein Einspurmanöver in Kauf genommen werden. Diese Hauptverbindungen richten sich an geübte Velofahrende, die möglichst rasch ans Ziel kommen wollen. Mit Hauptverbindungen Fokus Direkt werden auch Subzentren und Orte erschlossen, wenn aufgrund von Bedeutung, Fahrtenpotenzial und Zielpublikum der Bedarf für eine Hauptverbindung Fokus Sicher nicht gegeben ist.

Im Zentrumsbereich werden oft beide Verbindungstypen parallel angeboten. Diese Unterteilung baut auf dem bewährten Konzept von Radstreifen auf den Hauptstrassen und parallelen, hinterliegenden Fuss- und Velowegen im Quartier auf.

Hauptverbindung Fokus Sicher


 Hauptverbindung Fokus Sicher		
Fokus	Zielpublikum	Führungsformen
1. Sicher 2. Direkt 3. Attraktiv	<ul style="list-style-type: none"> Ist für alle sicher befahrbar, insbesondere auch für Ungeübte, Kinder, ältere Menschen und breite Fahrzeuge (Velo mit Anhänger oder Cargobike) Fahren in Gruppen (z.B. Schülerverkehr) Familien 	<ul style="list-style-type: none"> Idealerweise Veloweg mit separatem Fussweg Kombinierter Velo- und Fussweg Im Mischverkehr (bei geringem DTV und/oder reduzierter Geschwindigkeit) In Ausnahmefällen: <ul style="list-style-type: none"> Mit Radstreifen auf mässig belasteten Strassen Querungen von Hauptverkehrsstrassen mittels Velofurt und Mittelschutzinsel

Hauptverbindung Fokus Direkt

 Hauptverbindung Fokus Direkt		
Fokus	Zielpublikum	Führungsformen
1. Direkt 2. Sicher 3. Attraktiv	<ul style="list-style-type: none"> Geübte Alltagsfahrende Velopendelnde Sportliche Freizeitfahrende Schülerinnen und Schüler ab der Oberstufe 	<ul style="list-style-type: none"> Im Mischverkehr auf mässig belasteten Strassen Auf Velostreifen (auch Kernfahrbahn oder Schmalfahrbahn möglich) Ausserorts auf Veloweg / Velo-Fussweg Auf Nebenstrassen mit geringer Belastung kann auch ausserorts eine Führung im Mischverkehr akzeptabel sein.

Lokalverbindung

Lokale Verbindungen erschliessen das einzelne Gebäude / Quartier ab den Hauptverbindungen. Sie decken den unmittelbaren Ziel- und Quellverkehr ab. Sie bilden die Anschlüsse an das übergeordnete Netz. Bezüglich Linienwahl besteht meist wenig Flexibilität (letzte Meter zum Ziel).

 Lokalverbindung		
Fokus	Zielpublikum	Führungsformen
1. Direkt 2. Sicher (3. Attraktiv)	<ul style="list-style-type: none"> Alle Velofahrenden 	<ul style="list-style-type: none"> Üblicherweise im Mischverkehr auf Erschliessungsstrassen (T30-Zonen) Ergänzende, reine Langsamverkehrswege

Freizeitverbindung

Auf Freizeitverbindungen ist der attraktive Weg selbst das Ziel für die Freizeitbeschäftigung und den Genuss.

Freizeitverbindung		
Fokus	Zielpublikum	Führungsformen
1. Attraktiv 2. Sicher 3. Direkt	<ul style="list-style-type: none"> • Alle Velofahrenden 	<ul style="list-style-type: none"> • Idealerweise auf Feldwegen • Getrennt vom motorisierten Verkehr • Attraktive Umgebung ist wichtiger als die Direktheit

4.2 Netzplan

Nach den oben dargestellten Eigenschaften wurden die Verbindungen über die Stadt gelegt und mit den bestehenden Velorouten abgeglichen. Das Prinzip der Verbindung der Zentren / Subzentren ist wie folgt:

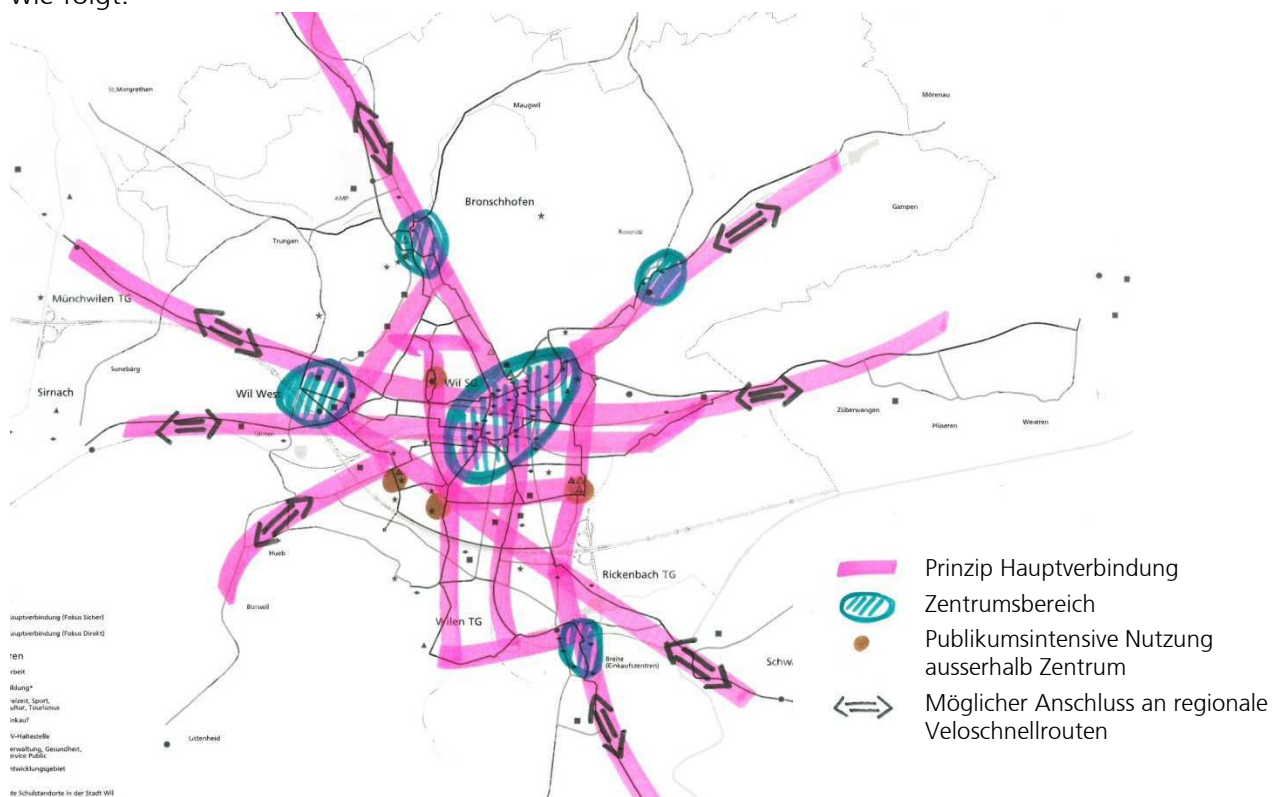


Abbildung 11: Schema Velostrategie

Regionale Veloschnellrouten

Im Rahmen der kantonalen und regionalen Planung werden regionale Veloschnellrouten diskutiert. Damit die Stadt Wil an das übergeordnete Netz angeschlossen werden könnte, werden mögliche An-

schlüsse im regionalen Netz definiert. Über die Hauptverbindungen führen die Veloschnellrouten in oder durch das Stadtzentrum.

Schulwege

Schulwege welche aufgrund der Distanz oft mit dem Velo zurückgelegt werden, wurden als Hauptverbindungen (Fokus Sicher) eingestuft. So beispielsweise von Maugwil bzw. Trungen nach Bronschhofen und Wege zur Kantonsschule oder zur Schulanlage Lindenhof. Je älter die Schüler sind, desto eher werden sie die direkten Wege der „Hauptroute Fokus Direkt“ suchen. Gleichzeitig eignen sich jedoch die Wege der „Hauptverbindung Fokus Sicher“ besser zum Fahren in Gruppen.

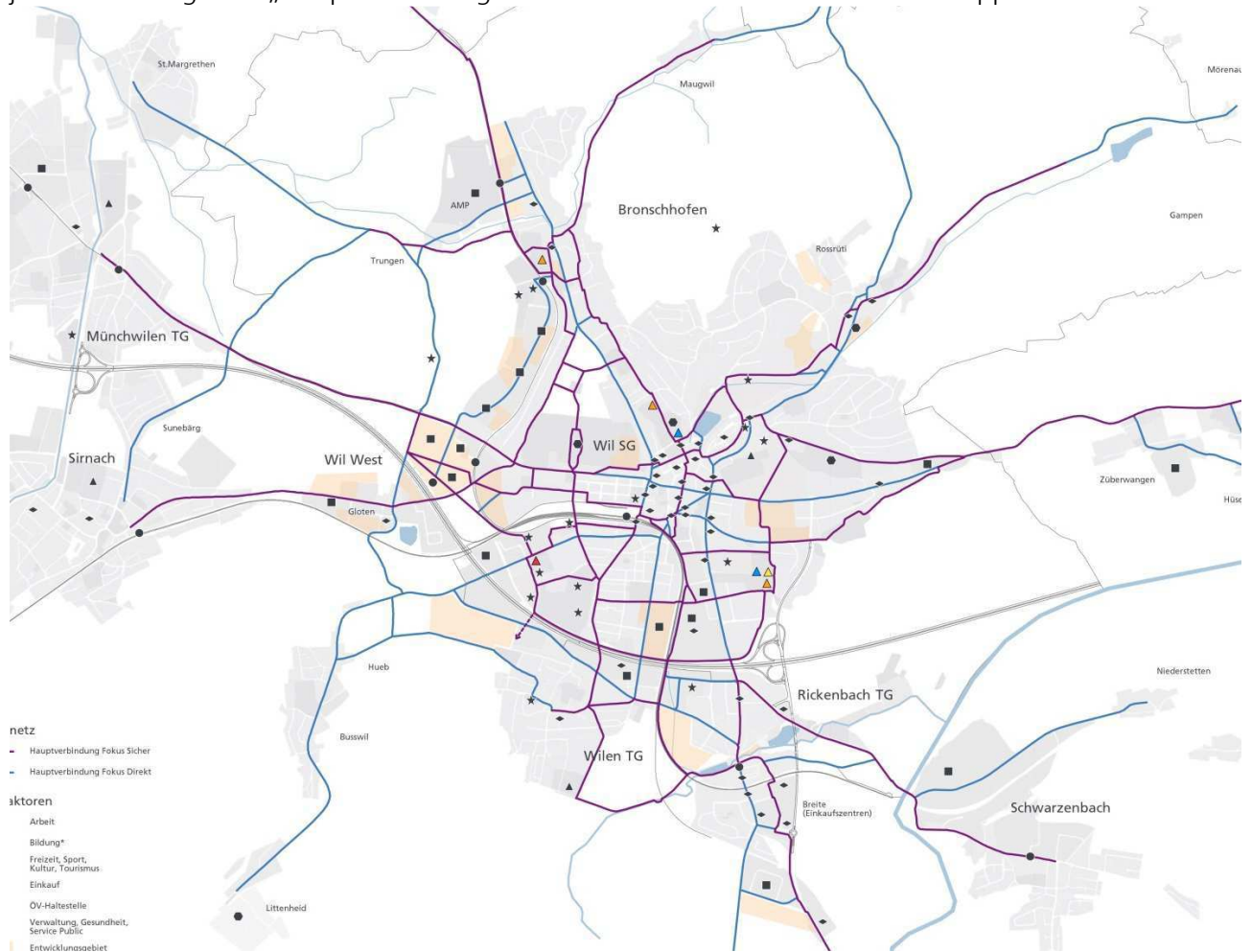


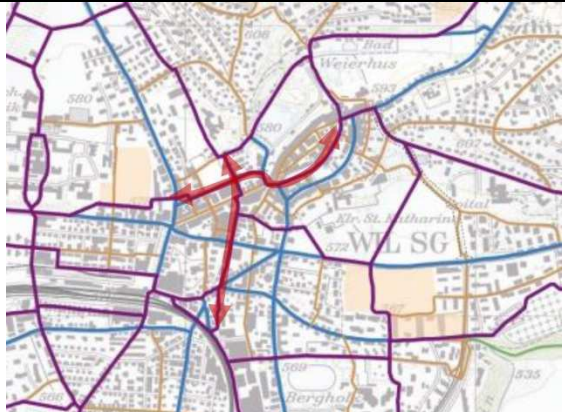



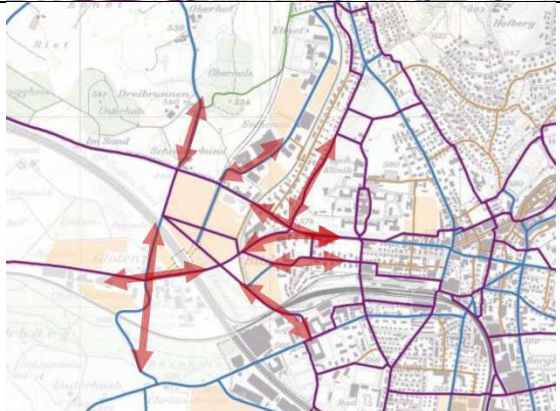

Abbildung 12: Hauptverbindungen

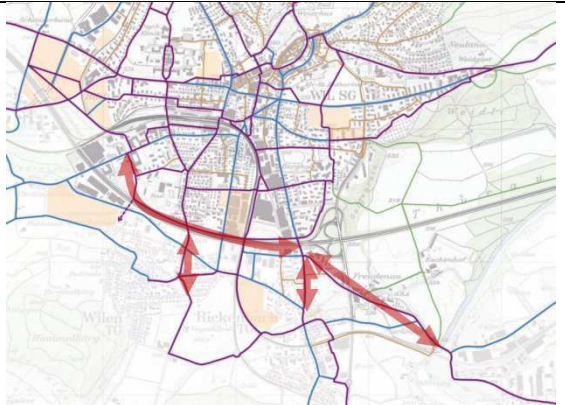
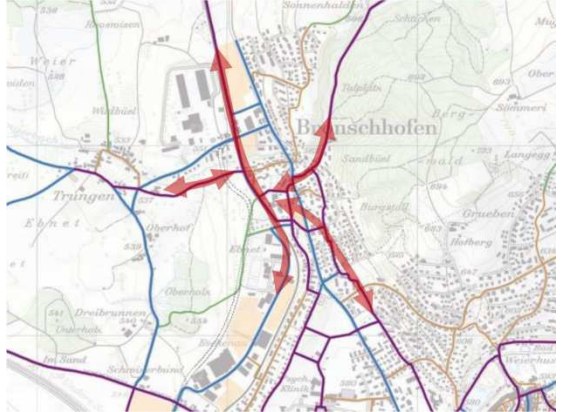
Die Netzpläne können in grossem Format der Beilage entnommen werden.

4.3 Diskussionspunkte

Im Verlauf der Erarbeitung der Strategie waren aufgrund des bestehenden Netzes viele Zusammenhänge klar, andere mussten diskutiert werden. Nachfolgend werden die wichtigsten Diskussionspunkte und Änderungen gegenüber dem heutigen Netz vorgestellt.

<p>A</p>	<p>Breitenloo / Weierwiese</p> <p>Auf Höhe Weierwiese / Breitenloo wird die Hauptverbindung Fokus Sicher über den Underdorfweg und die neue Verbindung Breitenloo, parallel zur Konstanzerstrasse geführt. Die Verbindung entlang der Konstanzerstrasse bleibt wichtig im Fokus Direkt, da die Nebenroute topographiebedingt als Pendlerroute nur mit Einschränkungen geeignet ist.</p>	
<p>B</p>	<p>Verbindung Lindenhofquartier – Rossrüti</p> <p>In der Verlängerung der Arealquerung Klosterwiese ist ein direkter Anschluss Richtung Konstanzerstrasse / Scheidweg geplant. Die Umsetzung dieser Verbindung ist langfristig im Zusammenspiel mit der Entwicklung des „Stadtparks Klosterwiese“ zu koordinieren.</p> <p>Zentrum Ost</p> <p>Im Osten des Stadtzentrums bilden die beiden stark befahrenen Knoten Rudenzburg sowie Konstanzer- / Tonhallestrasse schwerwiegende Schwachstellen für den Veloverkehr, die kaum umfahren werden können. Sie sind für den Veloverkehr wichtig und darum als Teil des Hauptverbindungs-Netztes eingetragen.</p>	
<p>C</p>	<p>Fussgängerzone / Altstadt</p> <p>Die Hauptverbindung wird parallel zur Fussgängerzone und der Altstadt auf der Dufour- / Grabenstrasse geführt. Altstadt und Fussgängerzone sollen für den lokalen Veloverkehr in angemessenem Tempo befahrbar sein. Die Fussgängerzone wird von einer Hauptverbindung und einer lokalen Verbindung gequert.</p> <p>Querung Bronschhoferstrasse</p> <p>Die Querungsstelle beim Lichtsignal Freihof bekommt aufgrund der Hauptverbindung eine wichtige Bedeutung.</p>	

	<p>Veloachse Churfürstenstrasse – Ullrich Hilberweg</p> <p>Die Nord Süd-Verbindung soll durch ein sicheres Veloangebot im Gegenverkehr auf der Werkhofstrasse / Poststrasse logisch durchgebunden werden.</p>	
D	<p>Anbindung Churfürstenstrasse nach Nordwest</p> <p>Eine Weiterführung von der Churfürstenstrasse in Richtung Bahnhof ist für den Veloverkehr von grosser Bedeutung. Der Bau eines durchgehenden Radwegs ist aber schwierig, da die Bebauung und die Strassenräume beengt sind. Diese Verbindung ist strategisch als Hauptverbindung eingetragen, kann jedoch zurzeit nicht vollständig umgesetzt werden.</p>	
E	<p>Wil West</p> <p>Das Areal Wil West wird in alle Richtung mit dem Veloverkehr erschlossen. Auf dem Stadtgebiet Wil müssen diese nach Norden, Osten und Süden logisch weitergeführt werden. Alle Elemente sind im 3. Agglomerationsprogramm enthalten.</p>	
F	<p>Bahnquerungen</p> <p>Die Bahnquerung beim Areal Stihl wird zur Anbindung von Wil West weiterverfolgt. Der Bahnquerung Schillerstrasse wird ebenfalls eine hohe Bedeutung zugesprochen.</p> <p>Areal Silo / Querung</p> <p>Eine direkte Verbindung ab der Sântisstrasse zur Bahnquerung beim Areal Stihl ist aus dem Netzgedanken wünschenswert. Aufgrund der grossen Höhendifferenz und der intensiv gewerblich genutzten Fläche des Areals Silo ist sie aus heutiger Sicht nicht umsetzbar.</p>	

<p>G</p>	<p>Südliche Tangentialverbindung (ehemaliges Trasse RVS)</p> <p>Die Verbindung Kantonsschule-Bergholz-Rickenbach nördlich der Autobahn ist für Wil eine tangentiale Route, welche die direkte Anbindung aus Wilen, Rickenbach und Schwarzenbach nach Wil West sichert. Sie ist von regionaler Bedeutung und verbindet zahlreiche Entwicklungsgebiete. Wichtig sind gute Anschlüsse über die Autobahn und an das bestehende Velonetz.</p>	
<p>H</p>	<p>Detail Bronschhofen</p> <p>In Bronschhofen soll von Bettwiesen kommend bis zum Bahnhof Bronschhofen langfristig eine neue Hauptverbindung, Fokus Sicher, entlang der Bahnlinie geschaffen werden. Die Haupt-/ Bronschhofenstrasse ist eine Hauptverbindung (Fokus Direkt).</p>	

4.4 Veloparkierung

Die bestehenden öffentlichen Veloabstellplätze werden unterhalten und bedarfsgerecht weiterentwickelt. Besonderes Augenmerk wird dabei auf die Abstellplätze an den öV-Haltestellen gelegt. Die rund 900 Veloabstellplätze am Bahnhof Wil sollen aufgrund der Frequenzprognosen der SBB bis 2040 kontinuierlich auf 2'400 Plätze erweitert werden.

Zur Verbesserung der Veloabstellplätze ausserhalb des Bahnhofumfeldes wird zu einem späteren Zeitpunkt ein Konzept erarbeitet.

4.5 Veloförderung / Serviceleistungen

In der Stadtverwaltung wird die Verantwortlichkeit für die Veloförderung geklärt.

Am Bahnhof Wil (Projekt Arealentwicklung Untere Bahnhofstrasse 1-11 oder Bahnhofplatz) soll eine Velostation geprüft werden. In Kombination mit einer Velostation können weitere Mobilitätsdienstleistungen wie ein Hauslieferdienst oder ein Veloverleihsystem angeboten werden.

5 Massnahmen

5.1 Massnahmen am Velonetz

Aufgrund der Velostrategie sind Massnahmen am Netz notwendig. Viele der Massnahmen waren vor Beginn der Velostrategie bekannt und darum teilweise im Umsetzungsplan Veloinitiative und / oder dem Agglomerationsprogramm 2. Generation enthalten. Neue Massnahmen konnten ins Agglomerationsprogramm 3. Generation eingegeben werden.

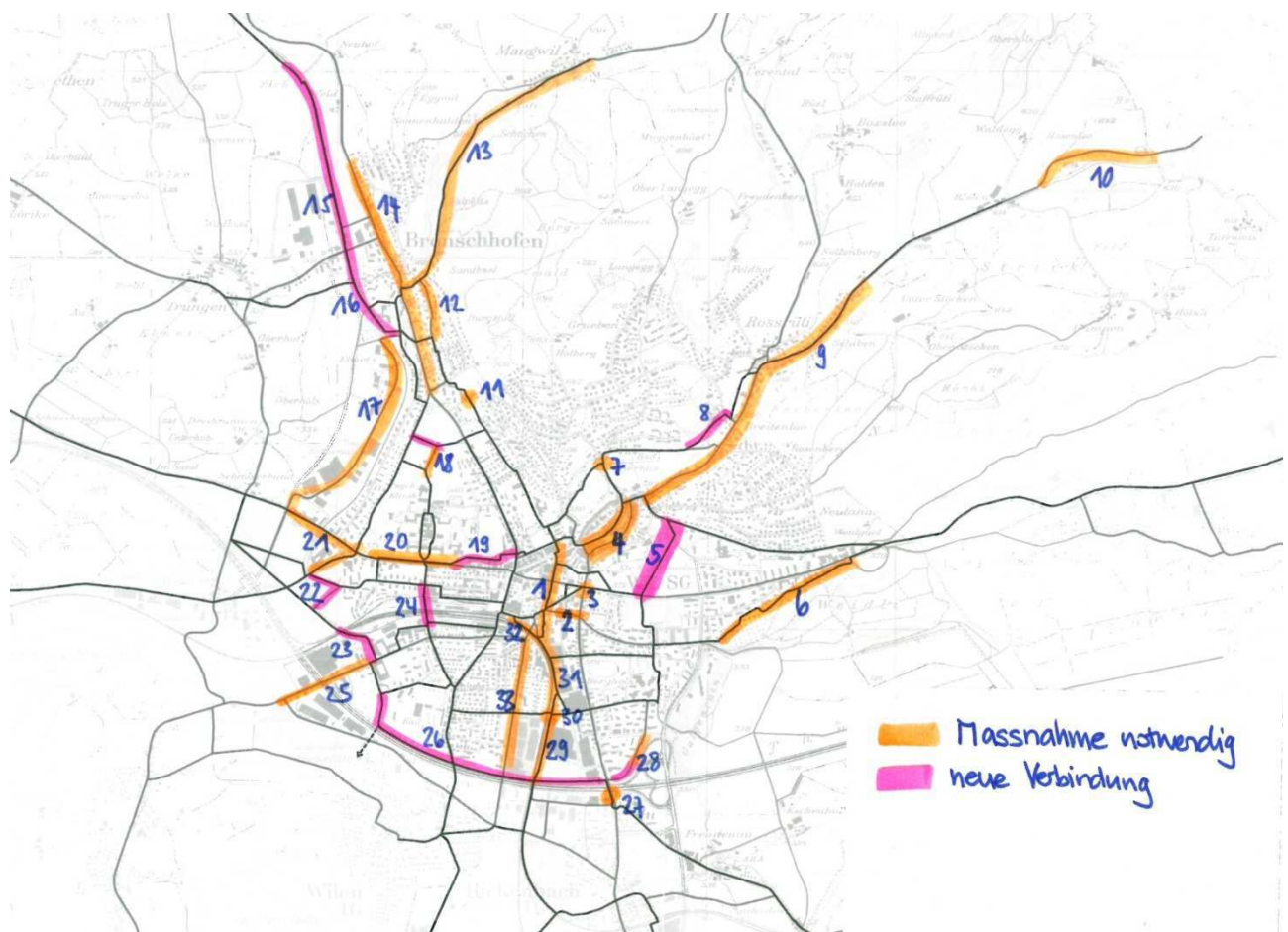


Abbildung 13: Velostrategie mit Massnahmen

Massnahme		Umsetzungsplan Veloinitiative (2011-2020)	Agglomerationsprogramm 2. Generation (2015-2018)		Agglomerationsprogramm 3. Generation (2019-2022)* und später	
			A	B,C	A	B,C
1.	Werkhofstrasse / Poststrasse im Gegenverkehr inkl. Querung FGZ Obere Bahnhofstrasse					74.55R
2.	Mattstrasse	x	74.14RF			
3.	Knoten Rudenzburg Verbesserungen für Velo tauglich machen		74.46F			
4.	Tonhallestrasse / Quartier Vorstadt			ZEW1.14		ZEW1.14
5.	Neue Verbindung Klosterwiese Nord					74.56RF
6.	Alternative Linienführung St.Gallerstrasse					später
7.	Querung Hofbergstrasse / Anbindung Veloweg Richtung Weier	x (ev.)				
8.	Breitenlooweg	x	74.35R			
9.	Radinfrastruktur Konstanzerstrasse (BGK Konstanzerstrasse)	x	ZEW 1.11			
10.	Führung Kantonale Route Hasenloo	x	74.59RF			
11.	Höhenstrasse / Lettenweg	x	74.30R			
12.	Ergänzung alternative Linienführung Hauptstrasse (Haldenweg / Talweg bis Maugwilerstrasse)					74.58RF
13.	Maugwilerstrasse, Veloinfrastruktur Bronschhofen - Maugwil					später
14.	BGK Hauptstrasse		ZEW 1.15	ZEW 1.15		
15.	Radweg Bettwiesen –Bronschhofen, Bahnhof AMP		X (LV1.4) Mitfinanzierung unklar			
16.	Radweg Bronschhofen AMP – Bahnhof Bronschhofen					74.53R
17.	Radinfrastruktur Industriestrasse					74.57R
18.	Klinikareal, Ergänzung Nord					später
19.	Klinikareal, Radweg Süd	x				74.54R
20.	Zürcherstrasse West (BGK Zürcherstrasse)			ZEW1.7	ZEW1.7	
21.	Anpassung Veloinfrastruktur aufgrund Arealentwicklung Wil West			ZEW1.7	ZEW1.7	
22.	Anschluss Lenzenbüel			ZEW1.7	ZEW1.7 ZEW1.3	
23.	Bahnquerung Stihl und Neubau Radweg			LV1.1/1.2	74.36RF	
24.	Bahnquerung Schillerstrasse	x (ev.)		74.37RF		74.37RF
25.	Veloinfrastruktur Hubstrasse (Kanti-Gemeindegrenze)	x	74.01R			

26.	Neubau Fuss-und Radweg Südtangente Wil (ehemaliges RVS-Trasse)					74.52R
27.	Autobahnbrücke Toggenburgerstrasse					später
28.	Anschluss Rainquartier-Toggenburgerstr.	x	74.39R			
29.	Churfürstenstrasse Süd	x	74.06R			
30.	Bahnquerung Lindengutstrasse	x	74.24a			74.24b
31.	Churfürstenstrasse Nord	x	74.05R			
32.	Weg entlang Bahntrasse	x	74.38R			
33.	Glärnischstrasse				ZEW1.3	

*Stand 17.10.2016, gemäss Agglomerationsprogramm 3. Generation, Entwurf für Beschluss Stadtrat

5.2 Veloparkierung

Es ist ein Konzept zur Aufwertung und Sanierung der im Agglomerationsprogramm erfassten, öffentlichen und privaten Veloabstellplätzen zu erarbeiten.

5.3 Veloförderung / Serviceleistungen

Massnahmen kurzfristig

- Benennen einer Ansprechperson für Veloverkehr der Stadtverwaltung auf der Homepage der Stadt
- Aufschalten einer digitalen Velonetzkarte auf der Homepage der Stadt
- Weiterführen und verdichten Veloverkehrszählungen
- Unterstützen von Velokursen und Ausbildung von Kindern / Jugendlichen
- Prüfen einer Velostation am Bahnhof Wil oder in der Arealentwicklung Unt. Bahnhofstrasse 1-11
- Prüfen von Veloparcours und Pump-Tracks auf Schularealen

Massnahmen mittelfristig

Politik und Organisation:

- Prüfen von einer Einrichtung kommunale Fachstelle Veloverkehr
- Erstellen eines Leistungsbeschriebs für eine kommunale Fachstelle Veloverkehr
- Sicherstellen der Finanzierung von Velomassnahmen

Infrastruktur

- Weiterbearbeiten von Veloinitiative und Massnahmen Agglomerationsprogramme
- Erstellen einer Velostation am Bahnhof, entweder Arealentwicklung Untere Bahnhofstrasse 1-11 oder zusammen mit Bahnhofplatz (Erdgeschoss, prüfen Synergien mit weiteren Mobilitätsdienstleistungen und anderen Nutzungen Arbeitsintegration)

Betrieb und Service

- Prüfen / Umsetzen Veloverleihsystem

Information und Kommunikation

- Fördern von Beratung und Bildung im Bereich Veloverkehr
- Planen und durchführen von Velomarketing und Kampagnen
- Erstellen Velokarte App / Papierform
- Aufbauen eines Controlling / Monitoring (z.B. Ausdehnung Mikrozensus für Wil)

6 Weiteres Vorgehen

6.1 Projektschritte

3. Februar 2016	Stadtrat 1. Lesung
11. Mai 2016	Kantonale Informationsveranstaltung Fuss- und Veloverkehr, Präsentation Velostrategie durch B. Anderau-Latzer
Juni-September 2016	Beratung in Bau- und Verkehrskommission (BVK)
14. Dezember 2016	Stadtrat 2. Lesung / Genehmigung
Anschliessend	Information an Stadtparlament, Pro Velo, Regio Wil, Kanton St.Gallen, Kanton Thurgau, angrenzende Gemeinden Beantwortung anstehende Anfragen privater Grundeigentümer Überarbeitung kommunaler Richtplan Teil Verkehr

6.2 Controlling / Monitoring

Folgende Werte können auf der vorhandenen Datenbasis regelmässig kontrolliert und die Entwicklung des Veloverkehrsanteils verfolgt werden:

- Entwicklung Frequenzen Velozählstellen (stark witterungsabhängig!)
- Auswertung Mikrozensus (alle fünf Jahre, knappe Stichprobe)
- Auswertung Unfallzahlen

Folgende Werte könnten ausgewertet werden. Jedoch besteht derzeit keine Grundlage zur Bestimmung der Ist-Situation:

- Befragungen Bevölkerung zur Zufriedenheit mit der Infrastruktur
- Detailliertere Auswertung Mikrozensus

Anhang / Beilagen

Anhang

- Plan Konzept Velozählstellen
- Übersichtsplan Schwachstellenanalyse, Agglomerationsprogramm
- Übersichtsplan Veloabstellanlagen, Agglomerationsprogramm
- Auswertung Unfälle mit Velobeteiligung
- Auswertung Velozählstellen kommunal
- Auswertung Velozählstellen kantonal
- Bedarfsabschätzung „Masterplan Zukunft Bahnhof Wil“
- Referenzprojekt Masterplan Velo, Stadt Zürich

Beilagen

- Plan 1648-09, Hauptverbindungen
- Plan 1648-10, Übersichtsplan Netzplan Gesamtbild

Velozählstellen

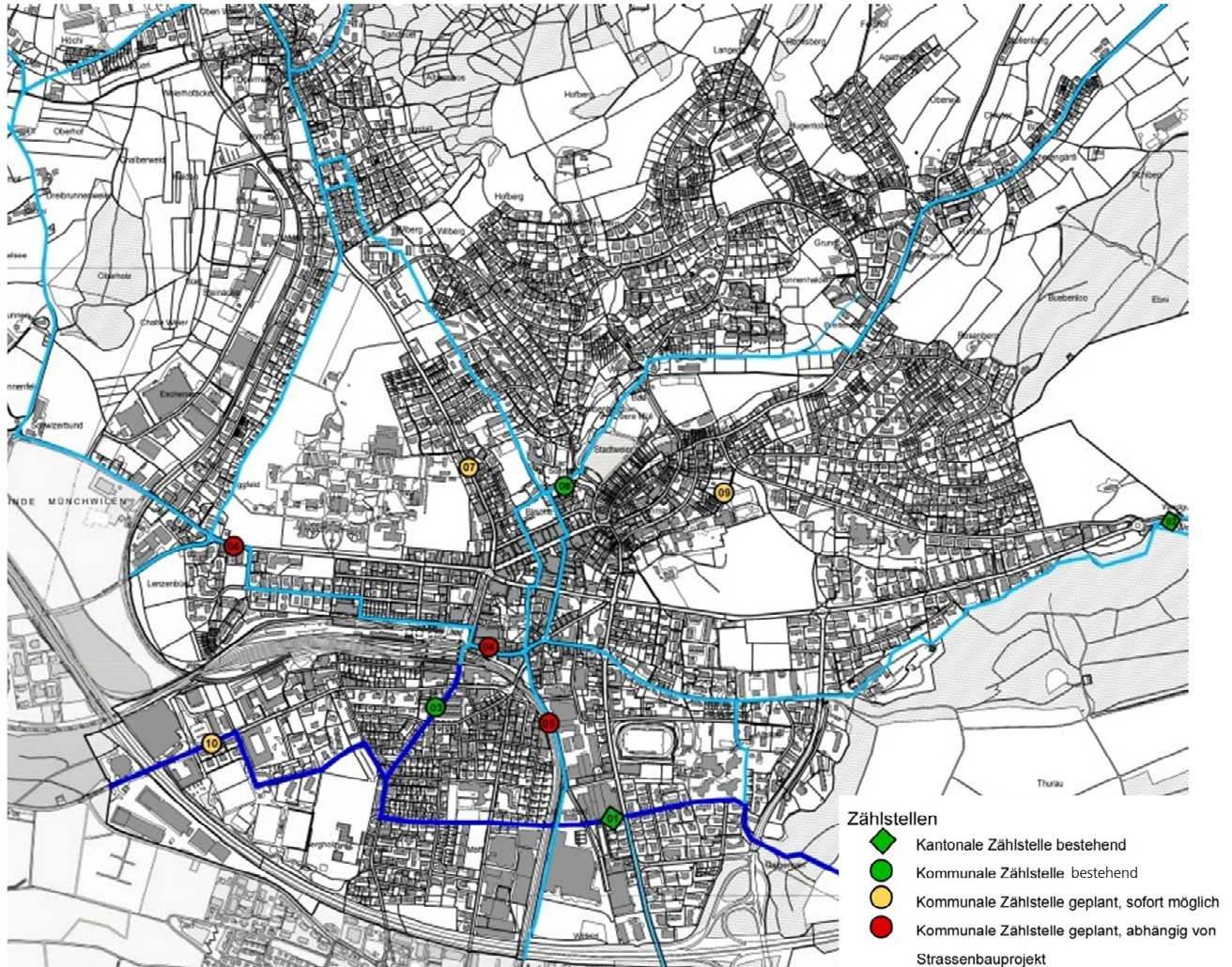


Abbildung 14: Konzept Velozählstellen Stadt Wil

Auswertung Velozählstellen kommunal

Im Frühjahr 2015 wurde die Zählstelle Haldenstrasse in Betrieb genommen. Die Haldenstrasse weist einen Anteil an Schülerverkehr auf, während die Wilenstrasse mit der Nähe zum Bahnhof mehr Pendlerverkehr aufweist.

Erkenntnisse nach einem Jahr Velozählstellen Haldenstrasse und Wilenstrasse:

	Wilenstrasse	Haldenstrasse
Täglicher Durchschnitt	473	420
Total Velos in 1 Jahr	173'000	154'000
Tag mit der stärksten Nutzung	Donnerstag	Dienstag
Höchste Frequenzen	Donnerstag, 4. Juni: 1'045	Donnerstag, 4. Juni: 1'014

- Mittagsspitzen sind an der Haldenstrasse ausgeprägter
- Werte im Winter an der Wilenstrasse leicht stabiler
- Morgenspitze an Haldenstrasse später
- Abendspitze an Haldenstrasse früher

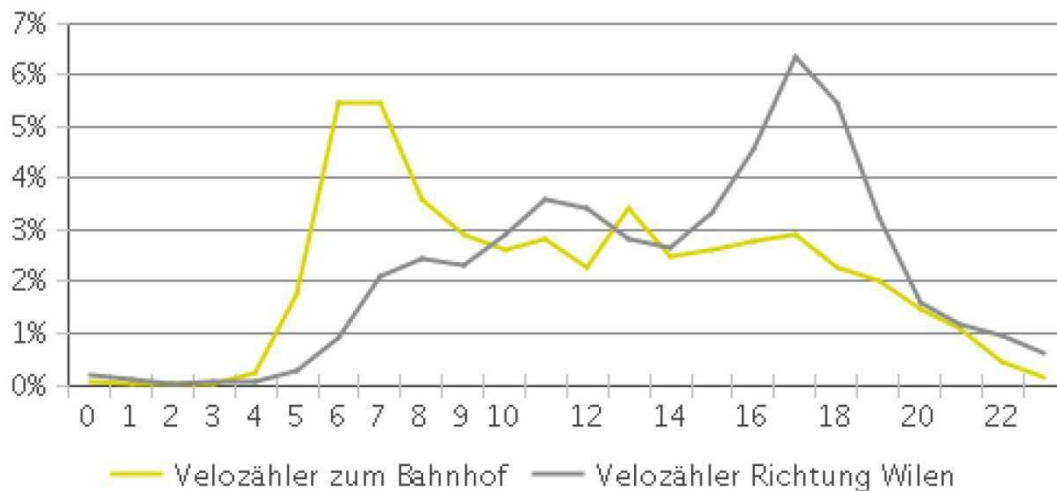


Abbildung 15: Stundenverteilung Zählstelle Wilenstrasse 26.4.2015-26.04.2016, Wochentags

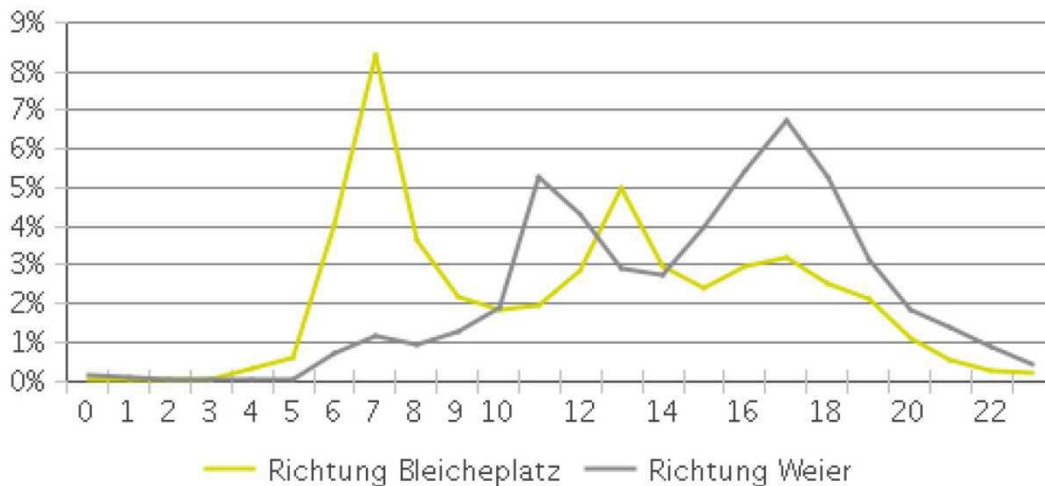


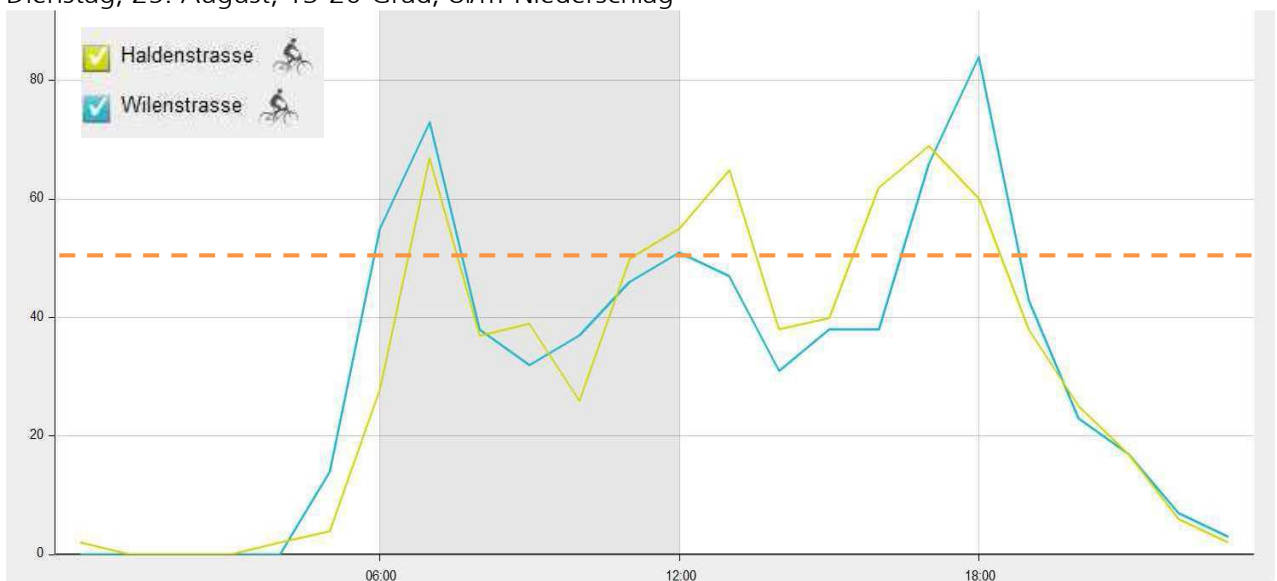
Abbildung 16: Stundenverteilung Zählstelle Haldenstrasse 26.4.2015-26.04.2016, Wochentags



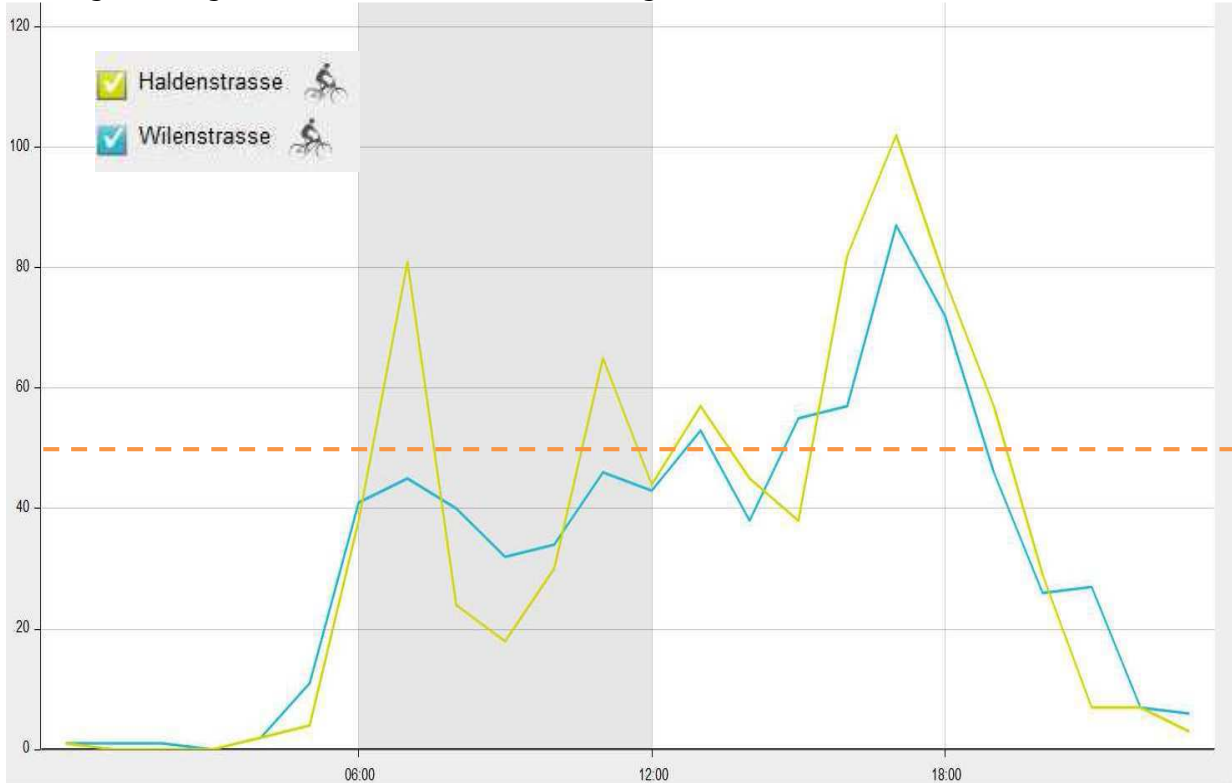
Abbildung 17: Monatsvergleich Mai 2015-April 2016, Zählstellen Haldenstrasse und Wilenstrasse

Untenstehend werden exemplarisch vier Tage ausgewertet.

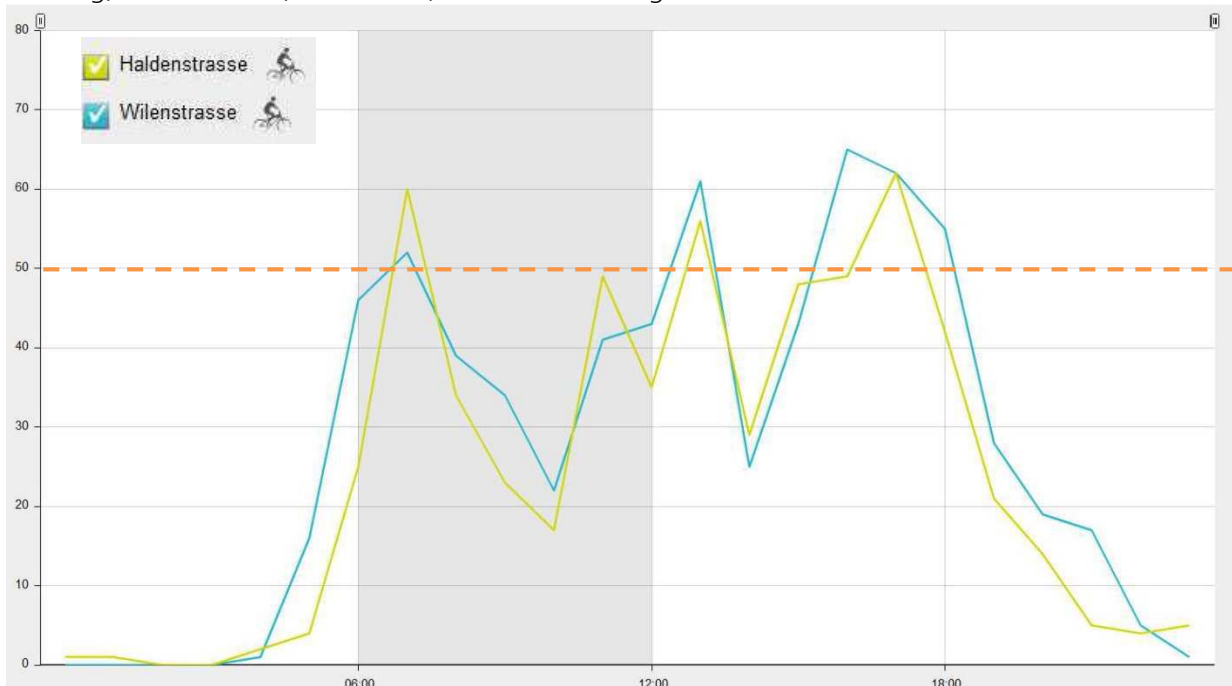
Dienstag, 25. August, 13-20 Grad, 8l/m²Niederschlag



Montag, 31. August, 17-30 Grad, kein Niederschlag



Montag, 9. November, 8-18 Grad, kein Niederschlag

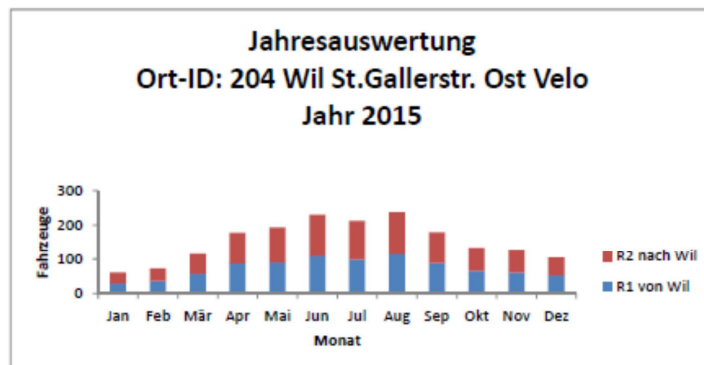
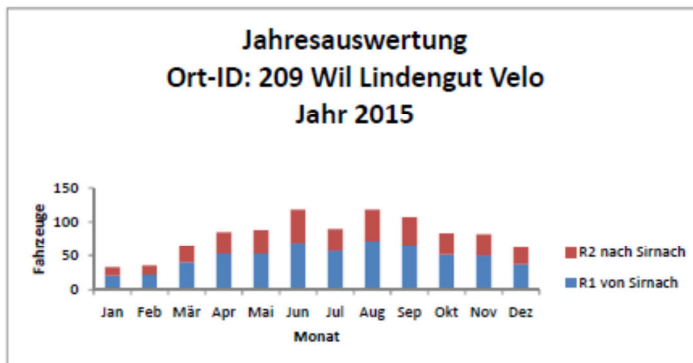


Montag, 11. Januar 2016, 4 - 7Grad, 32l/m2 Niederschlag

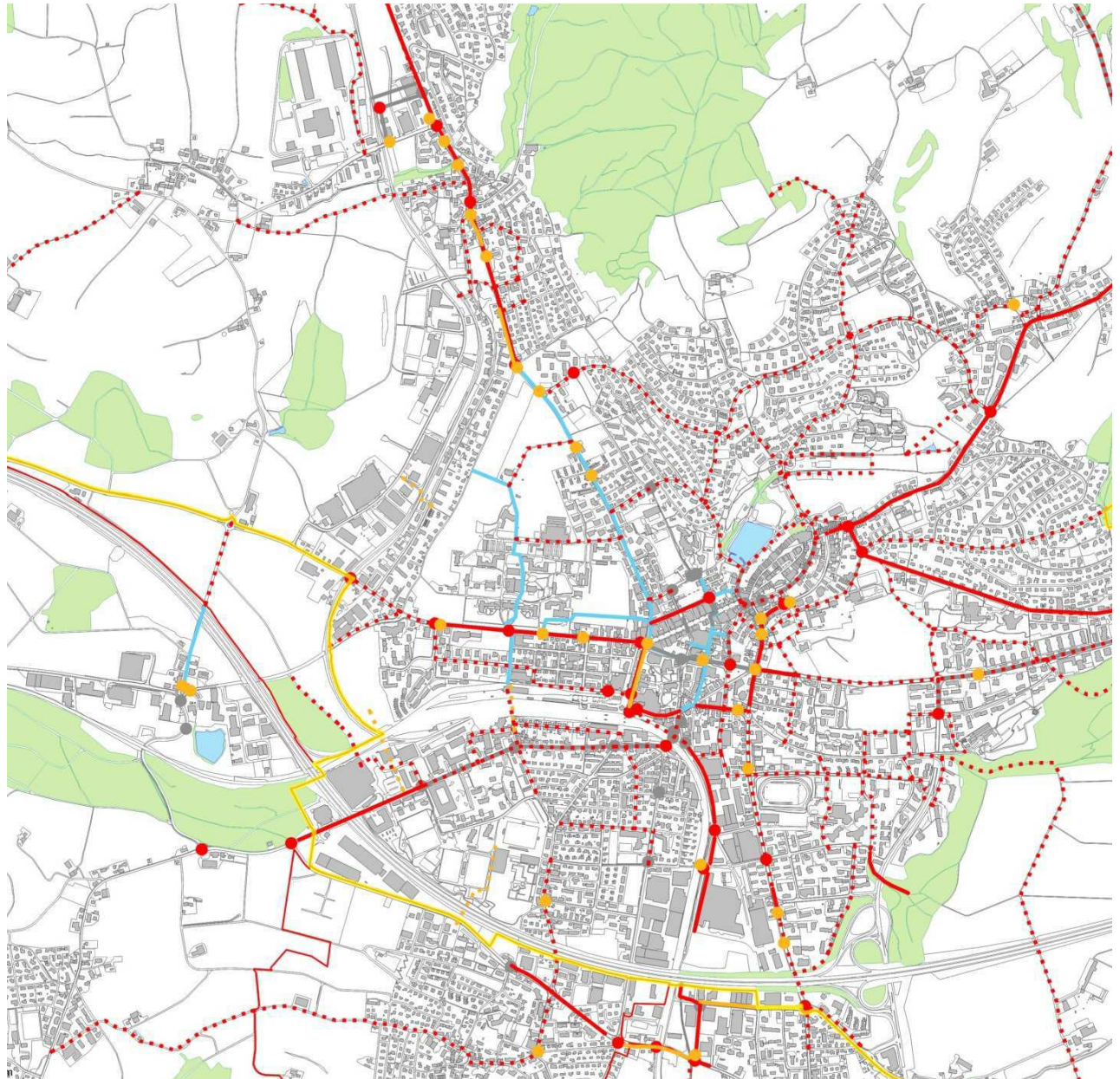


Auswertung Velozählstellen kantonal

Monatsmittel, durchschnittliche Anzahl Velofahrende pro Tag



Übersichtsplan Schwachstellenanalyse, Agglomerationsprogramm⁵



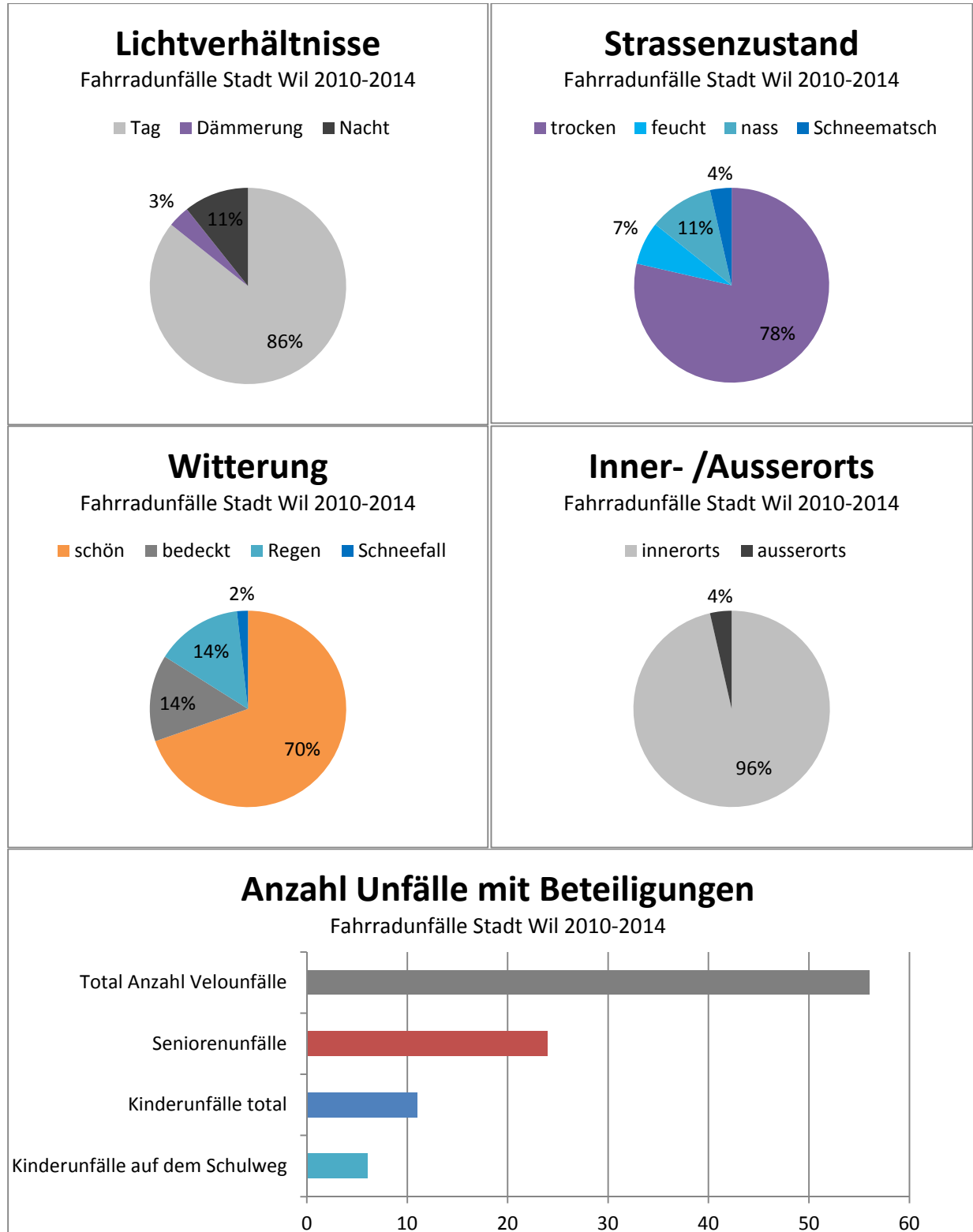
⁵ Quelle: www.lvportal.ch, Schwachstellenanalyse, Stand 26. April 2016

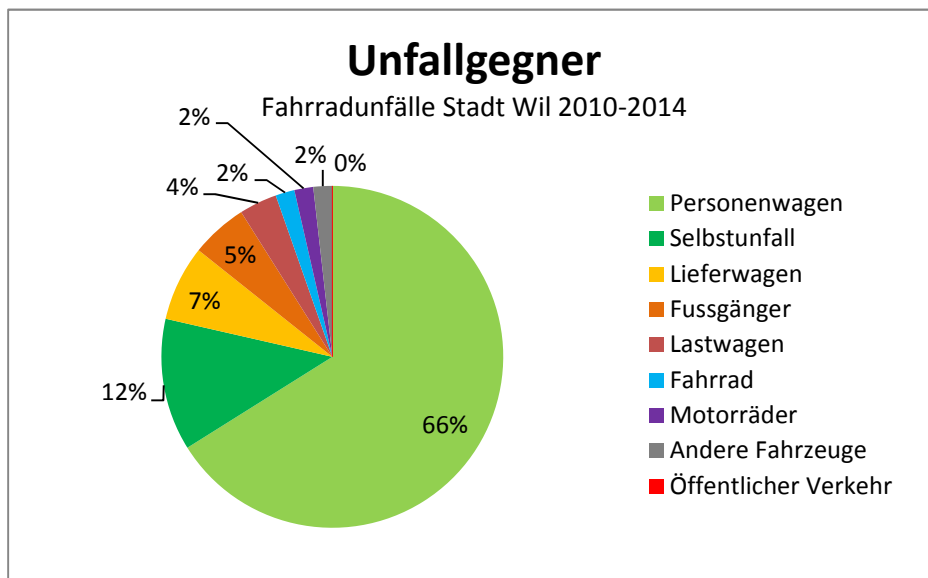
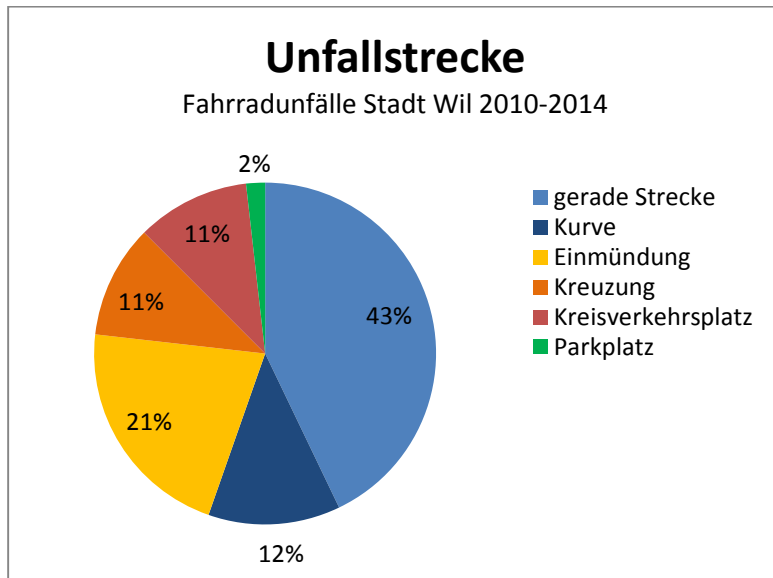
Übersichtsplan Veloabstellanlagen, Agglomerationsprogramm⁶

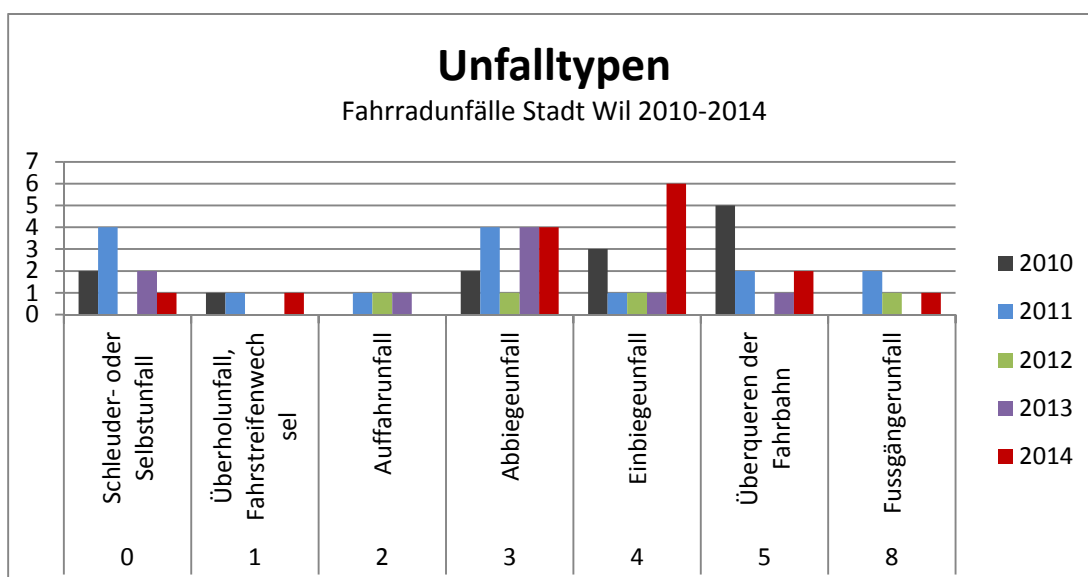
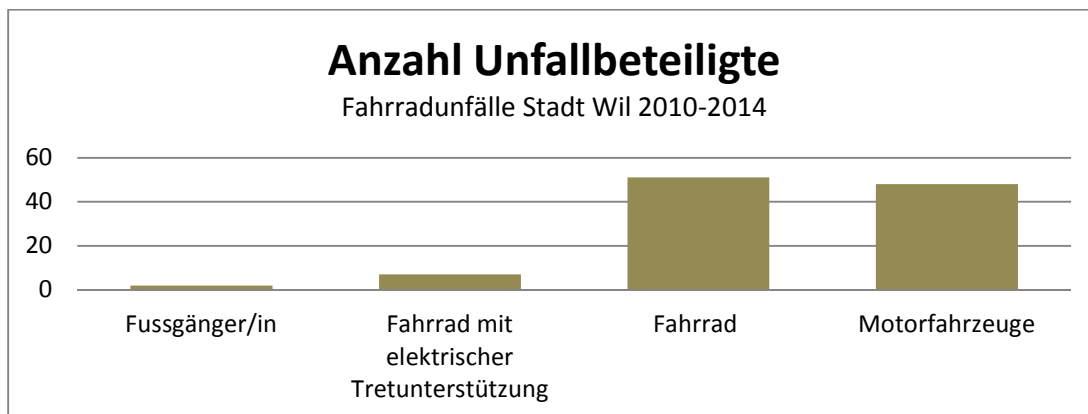
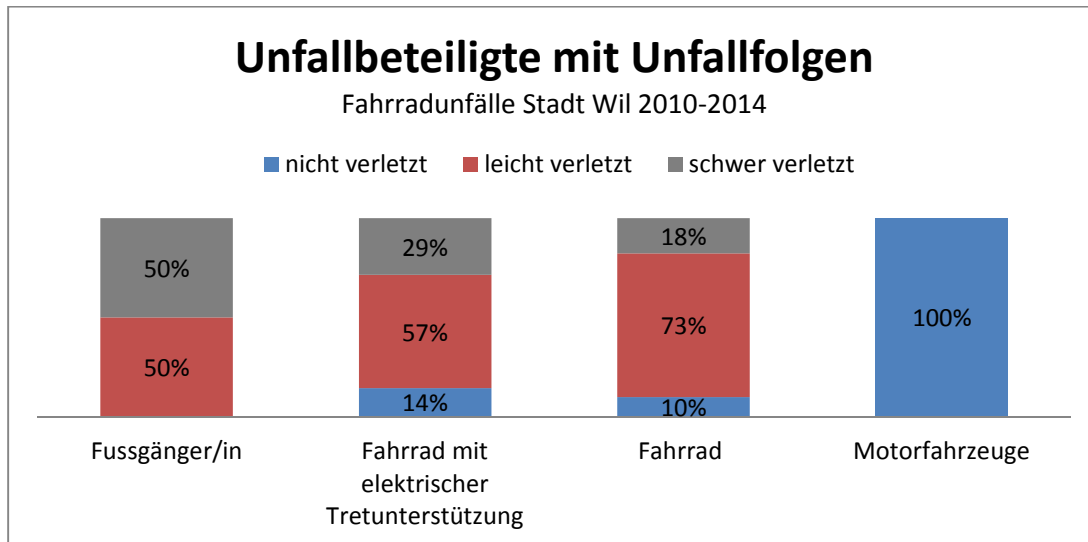


⁶ Quelle: www.lvportal.ch, erfasste Veloabstellanlagen, Stand 26. April 2016

Unfallauswertung Fahrradunfälle Stadt Wil





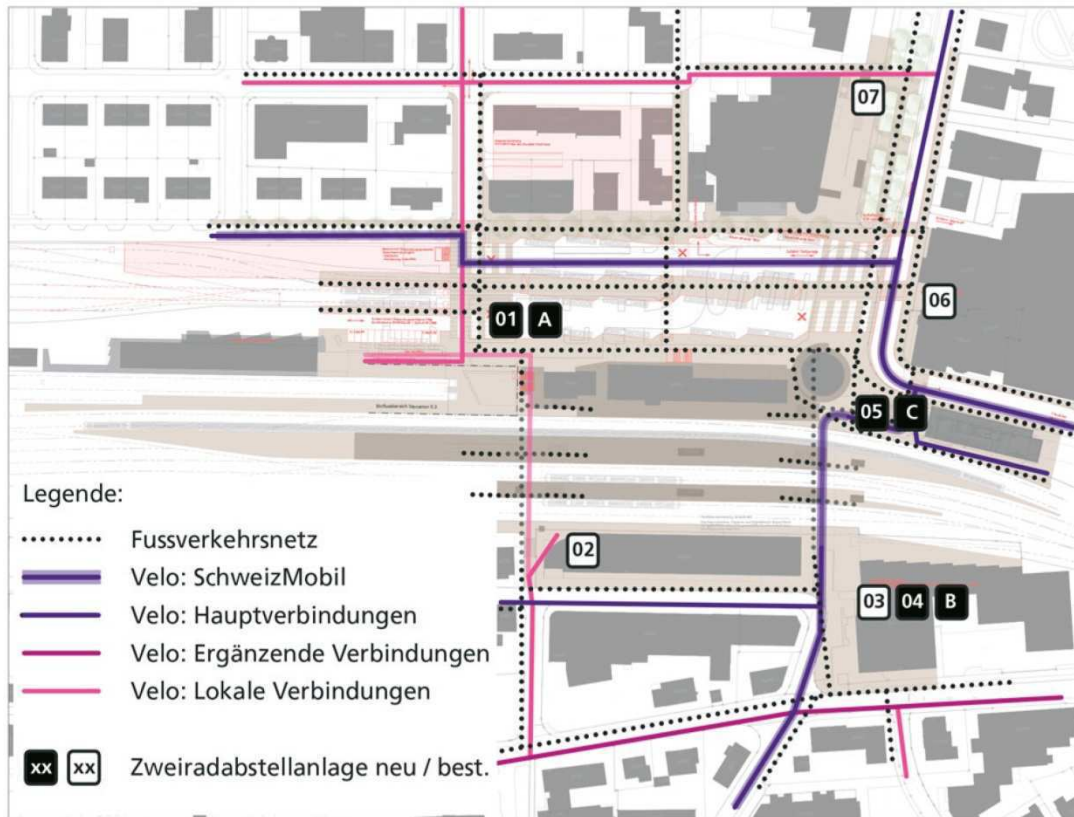


Bedarfsabschätzung Velo- und Mofaparkierung „Masterplan Zukunft Bahnhof Wil“⁷

Heute stehen auf dem nordseitigen Bahnhofplatz 500 Veloabstellplätze, verteilt auf vier Abstellanlagen, zur Verfügung. Diese sind zu 70% ausgelastet. Der Bedarf an Veloparkplätzen wurde anhand der Entwicklungsprognosen der Fahrgastfrequenzen der SBB, der Norm sowie der aktuellen Auslastung der bestehenden Abstellanlagen abgeschätzt. Bis zum Jahr 2040 wird eine Zunahme der Quelleneinsteiger um 58% erwartet. Gemäss Hochrechnung steigt der Bedarf von heute total 850 bahnbezogenen Veloabstellplätzen bis 2040 auf mindestens 2'400 an. Der ermittelte Gesamtbedarf verteilt sich zu 30% (700 VP) auf die Südseite und 70% (1'700 VP) auf die Nordseite des Bahnhofes. Nebst der geplanten Veloparkierungsanlage im Landhausareal (400 VP) können in einer neuen, unterirdischen oder oberirdischen Abstellanlage im Bereich der westlichen Personenunterführung weitere 400 Veloabstellplätze bereitgestellt werden. Diese Anlage soll in einem Teilbereich als Velostation organisiert werden. Beide Anlagen sind mit einer minimalen Raumhöhe von 3,0 m so zu konzipieren, dass sie bei Bedarf mit einem Doppelparksystem aufgerüstet werden können. Bei einer vollen Kapazitätsausschöpfung der Veloparkierungsanlagen stehen für die Bahnhofsnordseite insgesamt rund 1'600 Veloparkplätze in zwei gut positionierten Abstellanlagen bereit.

Auf der Bahnhofsüdseite existieren heute 250 Veloabstellplätze auf zwei Anlagen verteilt. Im Rahmen einer zukünftigen Arealentwicklung Postareal sind in einem Ersatzneubau 450 Veloparkplätze zu sichern. Derzeit werden am Bahnhof Wil etwa 100 Motorradparkplätze angeboten. Diese sind sehr gut ausgelastet. Aufgrund der hohen Nachfrage und der prognostizierten Frequenzzunahme sollen künftig für 200 Motorräder Abstellplätze geschaffen werden können.

⁷ Masterplan Zukunft Bahnhof Wil, 16. Dezember 2015, www.stadtwil.ch/bahnhof



Konzept Zweiradparkierung

Nr.	Status	Lage	Kapazität	Bemerkungen
01	Neubau	1. UG	400 VP	mit Option Doppelparker + 400 VP
A	Neubau	1. UG	120 Moto-PP	–
02	Bestand	EG	70 VP	–
03	Bestand	EG	180 VP	–
04	Neubau	1. UG	450 VP	Ergänzung Anlage Nr. 3 im Rahmen Entwicklung Postareal
B	Neubau	1. UG	60 Moto-PP	Angebot im Rahmen Entwicklung Postareal sichern
05	Neubau	1. UG	400 VP	mit Option Doppelparker + 400 VP (Ersatzneubau)
C	Neubau	1. UG	21 Moto-PP	–
06	Bestand	EG	40 VP	Anlage überbelegt; keine direkte Bhf-Nutzung
07	Bestand	EG	70 VP	Anlage ausgelastet / überbelegt

Abbildung 18: Abbildung 24, Masterplan Zukunft Bahnhof Wil vom 16.12.2015

Referenzprojekt: Masterplan Velo der Stadt Zürich

Die Strategie Velo lehnt sich an den Masterplan Velo der Stadt Zürich⁸ an. Es wurde unter anderem untersucht, welche Typen von Velofahrenden in der Stadt Zürich unterwegs sind. Es konnte festgestellt werden, dass die Velofahrenden in ihrem Fahrkönnen, ihren Bedürfnissen, ihrer Motivation aber auch ihren Fahrzeugen unterschiedlich sind. Im Rahmen einer Befragung wurden folgende Typen unterschieden:

Typen	Häufigkeit	Art der Velonutzung	Anteil der Bevölkerung (Prozent)
Alltagsfahrende	täglich	<ul style="list-style-type: none"> • ganzjährig • für alle Zwecke • bei jedem Wetter • in jeder Verkehrssituation 	15
Gewohnheitsfahrende	zwei bis fünf Mal pro Woche	<ul style="list-style-type: none"> • Alltagswege im Quartier / in der Agglomeration • für den Arbeitsweg bei geeigneter Distanz und Strecke • vorzugsweise tagsüber bei gutem Wetter 	20
Gelegenheitsfahrende	ein Mal pro Monat bis ein Mal pro Woche	<ul style="list-style-type: none"> • Velotouren am Wochenende mit den Kindern oder im Sommer an den See 	20
Nichtfahrende	in der Stadt gewöhnlich nie	<ul style="list-style-type: none"> • Velotouren im Grünen 	45

Abbildung 19: Masterplan Velo Stadt Zürich, 7. November 2012, Seite18, Tabelle 1

Der Masterplan Velo der Stadt Zürich strebt drei Hauptziele an:

1. Im Interesse eines stadtverträglichen und effizienten Gesamtverkehrssystems, als Beitrag zu einem attraktiven Stadtleben und dem Wunsch der Bevölkerung entsprechend, wird der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr markant gesteigert. 2025 hat sich die Zahl der Velofahrten in der Stadt Zürich gegenüber 2011 verdoppelt.
2. Velofahrende fühlen sich sicher, wenn sie in der Stadt Zürich unterwegs sind. Das Unfallrisiko und die Verletzungsschwere der Velofahrenden nimmt ab.
3. Die Nutzung des Velos als alltägliches Verkehrsmittel nimmt bei allen Personengruppen zu. Insbesondere Kinder und Jugendliche nutzen das Velo selbstverständlich im Alltag und in der Freizeit.

Der Masterplan Velo der Stadt Zürich setzt sich aus den verschiedenen Handlungsfeldern zusammen, um die gesetzten Ziele zu erreichen:

⁸ Masterplan Velo, Zürich lädt zum Velofahren ein, Beschlossen vom Stadtrat am 7. November 2012, www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025

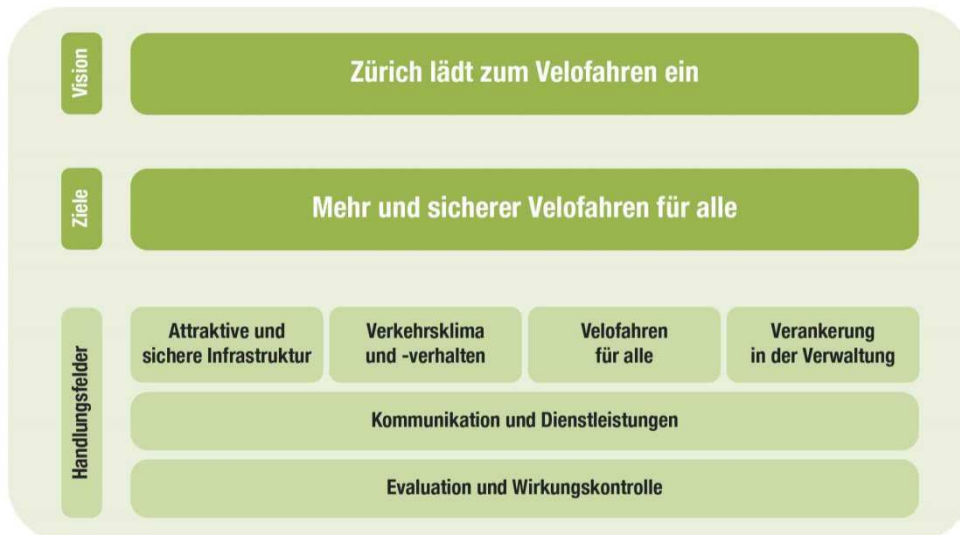


Abbildung 20: Masterplan Velo Stadt Zürich, 7. November 2012, Seite 32, Abbildung 5

Neben dem wichtigen Handlungsfeld der Infrastruktur (Velonetz und Veloparkierung) soll gleichzeitig über Kommunikationsmassnahmen und die verbesserte Verankerung in der Verwaltung das Velofahren breiter verankert werden.

Im Bereich Netzinfrastruktur werden folgende zwei Kategorien unterschieden:

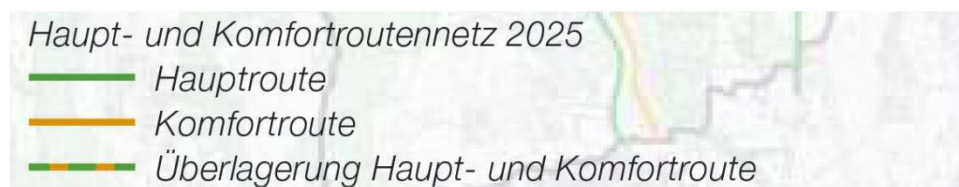
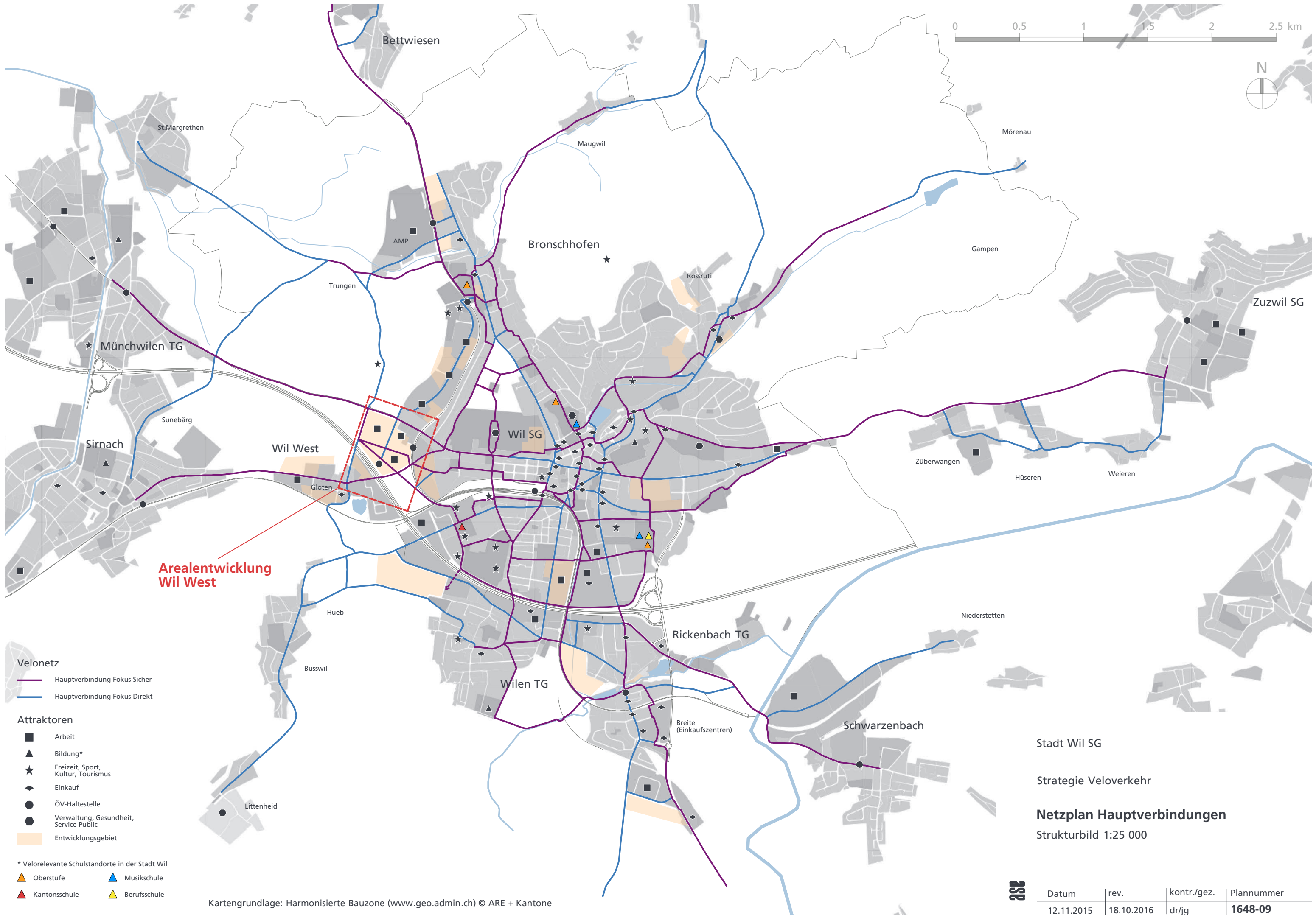


Abbildung 21: Masterplan Velo Stadt Zürich, 7. November 2012, Seite 36, Abbildung 7



**Arealentwicklung
Wil West**

Velonetz
 — Hauptverbindung Fokus Sicher
 — Hauptverbindung Fokus Direkt

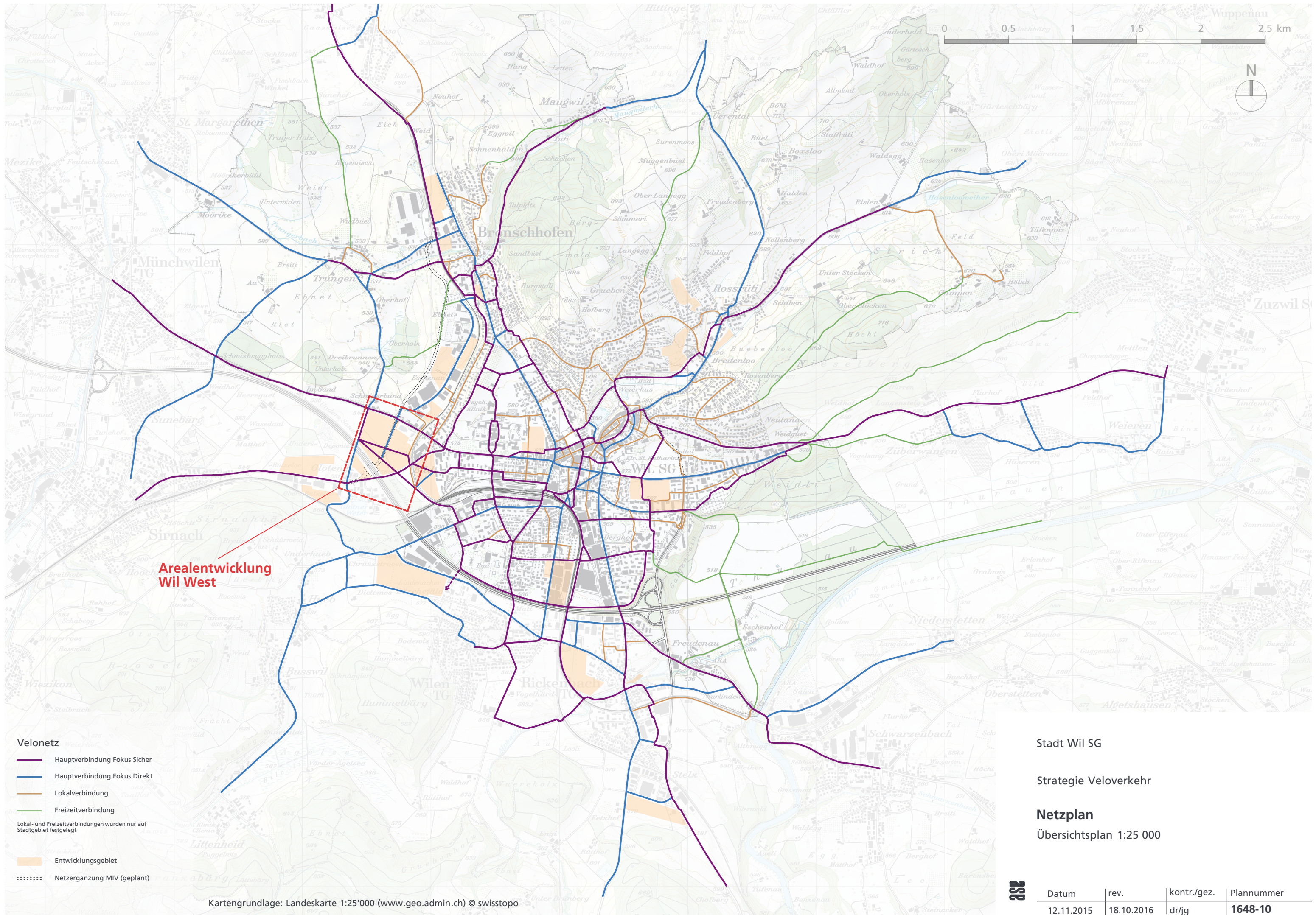
Attraktoren

- Arbeit
- ▲ Bildung*
- ★ Freizeit, Sport, Kultur, Tourismus
- ◆ Einkauf
- ÖV-Haltestelle
- Verwaltung, Gesundheit, Service Public
- Entwicklungsgebiet

* Velorelevante Schulstandorte in der Stadt Wil

- ▲ Oberstufe
- ▲ Musikschule
- ▲ Kantonsschule
- ▲ Berufsschule

Stadt Wil SG
 Strategie Veloverkehr
Netzplan Hauptverbindungen
 Strukturbild 1:25 000



**Arealentwicklung
Wil West**

- Velonetz**
- Hauptverbindung Fokus Sicher
 - Hauptverbindung Fokus Direkt
 - Lokalverbindung
 - Freizeitverbindung
- Lokal- und Freizeitverbindungen wurden nur auf Stadtgebiet festgelegt
- Entwicklungsgebiet
 - Netzergänzung MIV (geplant)

Stadt Wil SG
Strategie Veloverkehr
Netzplan
Übersichtsplan 1:25 000



Datum	rev.	kontr./gez.	Plannummer
12.11.2015	18.10.2016	dr/jg	1648-10