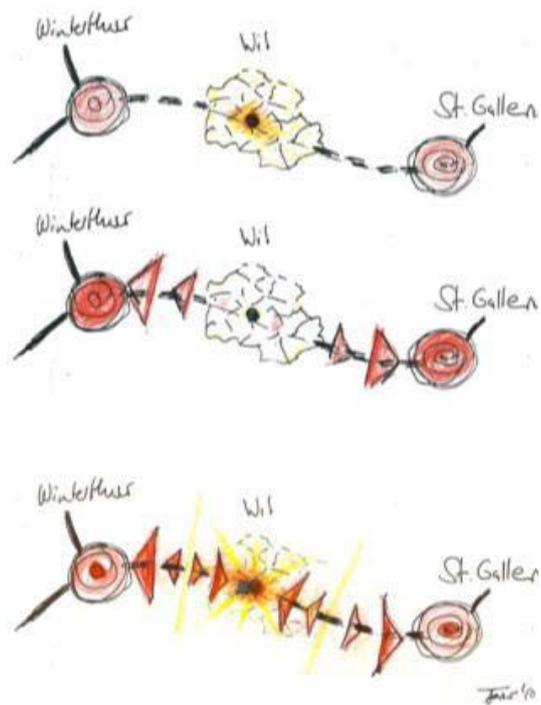


Agglomerations- programm Wil 3. Generation

Teil 1: Bericht

Regio Wil, Kanton SG, Kanton TG

18. November 2016



 regio wil



Auftraggeber

Partner im Agglomerationsprogramm Wil:

Kanton St. Gallen

Kanton Thurgau

Regio Wil

Bearbeitung Schlussbericht

Christian Ferres

Dipl.-Geograf, MAS HSLU in Gemeinde-, Stadt- u. Regionalentwicklung

Daniel Baeriswyl

dipl. Ing. FH in Raumplanung FSU

Jonas Bubenhofer

lic. phil., Sozialwissenschaftler/SVI

Beat Suter

dipl. Ing. FH in Raumplanung FSU/SIA

Maria Andreou

Administration

Metron AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

Bibliographische Referenz

Metron AG (2016): Agglomerationsprogramm Wil – Teil 1: Bericht;

Hrsg. Regio Wil, Kanton St. Gallen, Kanton Thurgau; Brugg

Anmerkung

Das Agglomerationsprogramm Wil setzt sich zusammen aus «Bericht» und «Massnahmenband». Beide Teile sind zusammenhängend und gemeinsam zu konsultieren.

Inhaltsverzeichnis

	Teil 1: Analyse und Trendentwicklung	7
0	Zusammenfassung	9
1	Struktur des Agglomerationsprogramms	13
2	Organisation, Partizipation und Trägerschaft	14
2.1	Trägerschaft und Projektorganisation	14
2.2	Partizipation	16
2.3	Zusammenfassung Ergebnis der Vernehmlassung	17
3	Roter Faden in der Agglomerationsplanung Wil	19
3.1	Zusammenfassung und Entwicklung der Agglomerationsplanung bis zur 2. Generation	19
3.2	Weiterentwicklungsbedarf für das Agglomerationsprogramm Wil	22
4	Umsetzung Agglomerationsprogramm Wil 2. Generation	29
4.1	Allgemeine Einschätzung zur Umsetzung des Agglomerationsprogramms Wil 2. Generation	29
4.2	Stand der Umsetzung von Strategien und Massnahmen in den Wirkungskriterien des Bundes	30
4.3	Fazit Stand der Umsetzung	33
5	Analyse Istzustand: Potenziale, Schwachstellen und Handlungsbedarf	34
5.1	Regionale Übersicht und funktionale Gliederung	34
5.2	Situation Umwelt und Landschaft: Unterschiedliche Problemlagen	42
5.3	Siedlungsstruktur: Flächige Zersiedelung	55
5.4	Verkehrssystem: Gute Voraussetzungen – verbesserungsfähiges Angebot	79
6	Trends	121
6.1	Trend Landschaftsstruktur und Umweltsituation	121
6.2	Trend Siedlungsstruktur: Langfristige Wirkung der Siedlungsbegrenzung	121
6.3	Trend Verkehrssystem	125
6.4	MOCA-Indikatoren	134
	Teil 2: SWOT-Analyse und Handlungsbedarf	137
7	Stärken und Schwächen	139
7.1	Stärken und Schwächen	139
8	Chancen und Risiken	140
8.1	Chancen und Risiken	140
9	Handlungsbedarf	142
9.1	Handlungsbedarf Landschaftsstruktur und Umweltsituation	142
9.2	Handlungsbedarf Siedlungsstruktur	142
9.4	Handlungsbedarf Wohngebiete	143
9.5	Handlungsbedarf Arbeitsplatzgebiete	143
9.6	Handlungsbedarf ländliche Gemeinden	144
9.7	Handlungsbedarf Verkehrssystem	144
9.9	Handlungsbedarf Verkehrssicherheit	145

	Teil 3: Zukunfts bild und Konzept	147
10	Zukunfts bild und Ziele	149
10.1	Philosophie des Zukunftsbildes	149
10.2	Grundsätze und Ziele des Zukunftsbildes	150
10.3	Das Zukunftsbild der Agglomeration Wil	153
10.4	Konzeptionelle Basis des Zukunftsbildes in Karten	155
10.5	Wil-West als herausragender Entwicklungsschwerpunkt	160
10.6	Vision für den ländlichen Raum	164
11	Konzepte und Strategien Siedlung, Landschaft und Verkehr	165
11.1	Siedlungs- und Landschaftskonzept	166
11.2	Mobilitätskonzept	196
12	Massnahmen und Kostenübersicht	240
13	Beilagen	242

Teil 1: Analyse und Trendentwicklung

O Zusammenfassung

Ausgangslage Agglomeration Wil

Grossräumlich betrachtet liegt die Agglomeration Wil an der Siedlungsachse Zürich – Winterthur – St. Gallen, wobei vom Regionalzentrum Wil die beiden Zentren St. Gallen und Winterthur in ca. 20 Minuten mit der Bahn erreichbar sind. In den 13 Gemeinden der Agglomeration leben rund 84'000 Einwohner, denen 41'000 Arbeitsplätze gegenüberstehen. Dieses Verhältnis und die Wachstumsraten der vergangenen Jahre zeigen, dass die Regio Wil mehr und mehr zum Wohnstandort für die wirtschaftlich stärkeren Nachbaragglomerationen wird. Während Wil verkehrlich gleichwertig in Richtung der Zentren Winterthur / Zürich sowie St. Gallen ausgerichtet ist, ist das Nebenzentrum Uzwil klar in Richtung St. Gallen orientiert.

Verkehrstechnisch ist die Agglomeration ausgezeichnet an die übergeordneten Netze angeschlossen. Das Regionalzentrum Wil verfügt über einen Autobahnanschluss an die A1 und einem Bahnknoten der die Anbindung an den Schienenfernverkehr sichert. Ergänzend erschliessen die Frauenfeld-Wil-Bahn und SBB-Strecken ins Toggenburg sowie Richtung Weinfelden die Regio Wil mit einem guten ÖV-Rückgrat. Der grösste Schwachpunkt des Verkehrsnetzes in der Regio Wil ist das überlastete Stadtzentrum von Wil: Hier stecken der MIV und der strassengebundene ÖV gleichermaßen häufig im Stau fest.

Die gute Verkehrsanbindung und die Nähe zu den starken Nachbaragglomerationen sind eine Qualität der Agglomeration Wil, bringen aber gleichzeitig die Gefahr mit sich, dass der Standort Wil an Bedeutung und an wirtschaftlicher Stärke verliert.

Landschaftlich ist die Regio Wil dreigeteilt. Im Norden erstrecken sich die Hügel des Fürstenlandes, im Süden das gebirgig anmutende Toggenburg. In beiden Räumen gliedert der Wald die Landschaft in landwirtschaftlich genutzte Kammern. Dazwischen verläuft in Ost-West-Richtung die wannenförmige und mit Auenlandschaften durchsetzte Thurebene, die durch die Flusstäler der Thur und der Glatt gegliedert wird.

Trends und Handlungsbedarf

Das Siedlungs- und Einwohnerwachstum der Regio Wil hat sich in den vergangenen Jahren stark in den ländlich geprägten Gemeinden und im Agglomerationsgürtel konzentriert. Die beiden Zentren Wil und Uzwil sind dagegen eher langsam gewachsen. Das Wachstum im ländlich geprägten Raum und in lockeren Bebauungsformen hat zu einem starken Anwachsen der Siedlungsfläche geführt und war oftmals nicht mit der ÖV-Erschliessung koordiniert. Die Ausgangslage für die Siedlungsentwicklung ist aufgrund der neuen kantonalen Richtpläne inzwischen deutlich anders. Zwar sind noch einige peripher gelegene unbebaute Bauzonen vorhanden, jedoch ist die Ausdehnung des Siedlungsgebietes nun klar festgelegt und der Druck auf die Innenentwicklung hoch.

Das neu erarbeitete «Zukunftsbild Landschaft» zeigt in seiner Analyse, dass neben den bestehenden Stärken und Chancen (landschaftliche Vielfalt und Attraktivität, vielfältige Naherholungsräume) vor allem die künftigen Risiken zu beachten sind: Verlust der Landschaftsqualität durch Zersiedlung, zunehmend schlechtere Zugänglichkeit der Landschaft aus den Siedlungsräumen, grossvolumige landwirtschaftliche Bauten, Ausbau der touristischen Infrastrukturen, «Verlärmung» der Landschaft.

Aus wirtschaftlicher Sicht ist insbesondere die verstreute Lage von Gewerbe- und Industrieflächen und die unkoordinierte flächenhafte Ansiedlungspolitik für Unternehmen ein Schwachpunkt.

Durch die raumplanerischen Gegebenheiten hat sich ein ungünstiger Modal-Split in der Regio Wil entwickelt. Dieser führt neben der verkehrlichen Überlastung im Stadtzentrum von Wil zu weiteren negativen Auswirkungen in den Siedlungsgebieten (Lärmbelastung, Luftschadstoffe, Trennwirkung, LV-Qualität).

Der Handlungsbedarf ist von diesen Problemen geprägt und umfasst folgende Bereiche:

- Intensivierung der Anstrengungen zur Innenentwicklung an gut mit dem ÖV erschlossene Lagen
- Schutz und Aufwertung der Landschaft auch für die Naherholung
- Verbesserungen im ÖV-Angebot und der LV-Netze
- Entlastung des Stadtzentrums Wil vom MIV
- Konzentration der wirtschaftlichen Entwicklung an einem zentralen und verkehrlich gut erschlossenen Standort und Schaffen eines starken Gegenpols zu den Nachbaragglomerationen Winterthur und St. Gallen

Kernmassnahmen des Agglomerationsprogramms

Das Agglomerationsprogramm Wil greift im Zukunftsbild und in den Strategien gezielt den Handlungsbedarf auf. Aus den Vorstellungen des Zukunftsbildes werden folgende Kernmassnahmen des Agglomerationsprogramms abgeleitet:

- Das Herzstück des Agglomerationsprogramms Wil ist der Entwicklungsschwerpunkt Wil-West. Die wirtschaftliche Entwicklung der Regio Wil soll an diesem hervorragend erschliessbaren Standort konzentriert werden. Dazu werden mit dem Autobahnanschluss Wil-West und einem neuen Bahnhof der fw-Bahn grosse Anstrengungen unternommen. Die Konzentration der Entwicklungsflächen für Gewerbe- und Industrie in Wil-West wird zudem flankiert durch restriktive Einzonungsregeln in den Gemeinden: Hier ist die Neueinzonung von Gewerbe- und Industrieflächen nur noch für Erweiterungen von bereits bestehenden Betrieben zulässig, damit die bestehenden Betriebe in ihren Standortgemeinden weiterhin Entwicklungsspielraum haben. Ausnahmeregelungen können dann geprüft werden, wenn Standorte für Unternehmen gesucht werden, die explizit nicht dem Standortprofil des ESP Wil West entsprechen (bswp. flächenintensive oder emissionsstarke Betriebe).
 - Der Autobahnanschluss Wil-West ist alleine nicht dazu in der Lage das Stadtzentrum von Wil ausreichend vom MIV zu entlasten. Dazu sind zwei Netzerergänzungen notwendig. Die Netzerergänzung Nord entlastet den Ortskern von Bronschhofen sowie das Zentrum von Wil und dient gleichermassen als Haupterschliessung des ESP-Wil-West und Zubringer zur Autobahn über den neuen Anschluss. Innerhalb des Siedlungsgebietes der Stadt Wil wird zudem mit der Netzerergänzung Grünaustrasse eine neue Verbindung angeboten, auf der der Verkehr in Wil wirksam gebündelt und direkt am Stadtkern mit seinen historischen Vorstädten vorbeigeführt wird. Diese Entlastungsmassnahmen werden durch Aufwertungen und Umgestaltungen der Hauptachsen flankiert. Diese Massnahmen können nicht losgelöst voneinander betrachtet werden, sondern sie bedingen einander und müssen als Paket realisiert werden.
 - Der ÖV in der Regio Wil wird massiv aufgewertet. Die fw-Bahn wird mittelfristig das Angebot zum 15-Min.-Takt verdichten. Zudem werden die Regionalbuslinien konsequent und auf die Nachfrage ausgerichtet verdichtet: Alle Gemeinden im Siedlungsgürtel rund um die Zentren Wil und Uzwil werden mindestens in den HVZ einen 30-Min.-Takt und alle ländlichen Gemeinden mindestens einen integralen 60-Min.-Takt erhalten. In Uzwil wird das Angebot in einem Kernraum der Agglomeration zu einem 15-Min.-Takt verdichtet. Dabei wird auch ein Fokus
-

- auf die Betriebsstabilität im Zulauf zu den für den Regionalverkehr wichtigen Bahnhöfen Wil und Uzwil gelegt.
- Zudem wird grosser Wert auf eine Verbesserung der Schnittstellen zwischen LV und ÖV gelegt. Dazu gehört insbesondere die Aufwertung der regional bedeutenden ÖV-Knoten Bahnhof Wil und Bahnhof Uzwil zu multimodalen Verkehrsdrehscheiben (Massnahmen Agglomerationsprogramm 2. und 3. Generation).
 - Mit dem Agglomerationsprogramm werden grosse Anstrengungen zu Verbesserung der Situation des LVs unternommen. Hier stehen als wichtige Elemente Verbindungen zwischen Quartieren und Gemeinden über grosse Hindernisse wie Eisenbahnlinien oder die Autobahn im Vordergrund. Neben diesen «Grossprojekten» wird eine Vielzahl von einfachen Massnahmen umgesetzt, durch die ein sicheres und engmaschiges Netz von Wegen für den Fuss- und Veloverkehr entsteht. Viele LV-Schwachstellen werden zudem mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten an den Ortsdurchfahrten saniert.
 - Die Verkehrssicherheit wird bei allen Infrastrukturmassnahmen integral mitgedacht. Insbesondere die Verbesserungen für den LV und die Betriebs- und Gestaltungskonzepte tragen den Sicherheitsbelangen Rechnung. Zudem werden die Querungen an den Kantonsstrassen flächendeckend saniert und so die wichtigsten Unfallschwerpunkte der Agglomeration eliminiert. Mit eigenen Massnahmenpaketen werden Unfallhäufungsstellen und Unfallschwerpunkte saniert. Bei allen Massnahmen ist in der Umsetzung das Prinzip der Verhältnismässigkeit anzuwenden: Einfache Massnahmen und ein pragmatischer Umgang mit den Normen sind entscheidend, um flächendeckend gute Lösungen zu finden.
 - Ein Bündel von siedlungsplanerischen Massnahmen dient der besseren Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Insbesondere die Bezeichnung von mehreren Entwicklungsschwerpunkten für Wohn- und Mischnutzungen innerhalb der bestehenden Bauzonen sowie die Festlegung von Mindestdichten für diese ESP (z.B. mittels Gestaltungsplänen) wie auch für weitere gut erschlossene Bauzonen bilden den Kerninhalt der Siedlungsverdichtungsstrategie. Zudem bleiben die Siedlungsbegrenzungslinien als langfristige Begrenzung aus dem 2. Agglomerationsprogramm erhalten.
 - Ein weiteres Bündel von siedlungsplanerischen Massnahmen dient dem Schutz und der Aufwertung von wichtigen Landschaftsräumen und der Natur. Zur Aufwertung von Landschaft und Freiräumen werden zudem eigene Massnahmen ergriffen. Dabei stehen die Aufwertung von Gewässerräumen (innerhalb und ausserhalb des Siedlungsgebietes) sowie die Erschliessung von Naherholungsräumen mit dem LV in Fokus des Agglomerationsprogramms 3. Generation.

Fazit

Das Agglomerationsprogramm Wil stellt für die Regio Wil einen echten Quantensprung in Richtung einer regional abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsplanung dar. Mit dem ESP-Wil-West kann die Regio Wil sich in den kommenden Jahren als starker Wirtschaftsraum entwickeln, ohne dabei grosse Eingriffe in Natur und Landschaft vorzunehmen. Eine stark forcierte Innentwicklung stellt zudem sicher, dass möglichst wenig zusätzlicher Landverbrauch für das Wohnen notwendig wird.

Die Verkehrsinfrastruktur wird minimal ergänzt, um das Stadtzentrum von Wil zu entlasten und den ESP-Wil-West zu erschliessen. Für die Strasseninfrastruktur stehen weiterhin Sanierungen, Siedlungsverträglichkeit des MIV und die Gestaltung des öffentlichen Raums im Vordergrund. Dabei sind Verbesserungen der LV-Netze ein Kernpunkt des Agglomerationsprogramms.

Im ÖV werden der mit dem Agglomerationsprogramm 2. Generation angestossene Ausbau des Angebotes sowie die Massnahmen zur ÖV-Bevorzugung konsolidiert. Die Bahnknoten Wil und Uzwil sollen mit weiteren Massnahmen aufgewertet werden.

Insbesondere im Binnenverkehr innerhalb der Agglomeration besteht ein grosser Hebel zur Veränderung des Modal Split. Mit den Ausbauten in den Langsamverkehrsnetzen und den ÖV-Verbindungen wird die Voraussetzung geschaffen, dass Wege innerhalb der Gemeinden aber auch zwischen den Gemeinden in Zukunft stärker mit dem LV und ÖV und weniger mit dem MIV zurückgelegt werden.

1 Struktur des Agglomerationsprogramms

Das hier vorliegende Agglomerationsprogramm Wil 3. Generation ist das Ergebnis und die textliche und grafische Zusammenfassung eines mehrjährigen Planungsprozesses. Dabei wurde auf dem Agglomerationsprogramm 2. Generation aufgebaut. Dieses Dokument dient in dieser Form insbesondere als Grundlage für die Beurteilung des Agglomerationsprogrammes durch den Bund. Das Agglomerationsprogramm als Ganzes besteht aus diversen weiteren Analysen, Planwerken und Zusatzberichten (siehe auch Kapitel 13 Beilagen).

Der hier vorliegende Bericht ist in seiner Struktur an den Vorgaben des Bundes zur Erarbeitung der Agglomerationsprogramme ausgerichtet. Er umfasst folgende Teile:

- Organisation, Partizipation und Trägerschaft
- Rückblick Agglomerationsprogramm 2. Generation und Umsetzungscontrolling
- Analyse des Istzustands
- SWOT-Analyse
- Trendentwicklung und Handlungsbedarf
- Zukunftsbild der Agglomeration
- Konzepte und Strategien Siedlung, Landschaft und Verkehr
- Massnahmenliste und Kosten

Die Massnahmenliste ist in einem eigenen Massnahmenband in Massnahmenblätter überführt worden. Die Massnahmen sind hier in Massnahmenpaketen zusammengestellt.

Das Agglomerationsprogramm und die darin enthaltenen Massnahmen betreffen wie im nachfolgenden Plan dargestellt nur einen Teil der Gemeinden der Regio Wil. Daher sind sämtliche Pläne des Agglomerationsprogramms auf diesen Ausschnitt der Regio Wil bezogen.

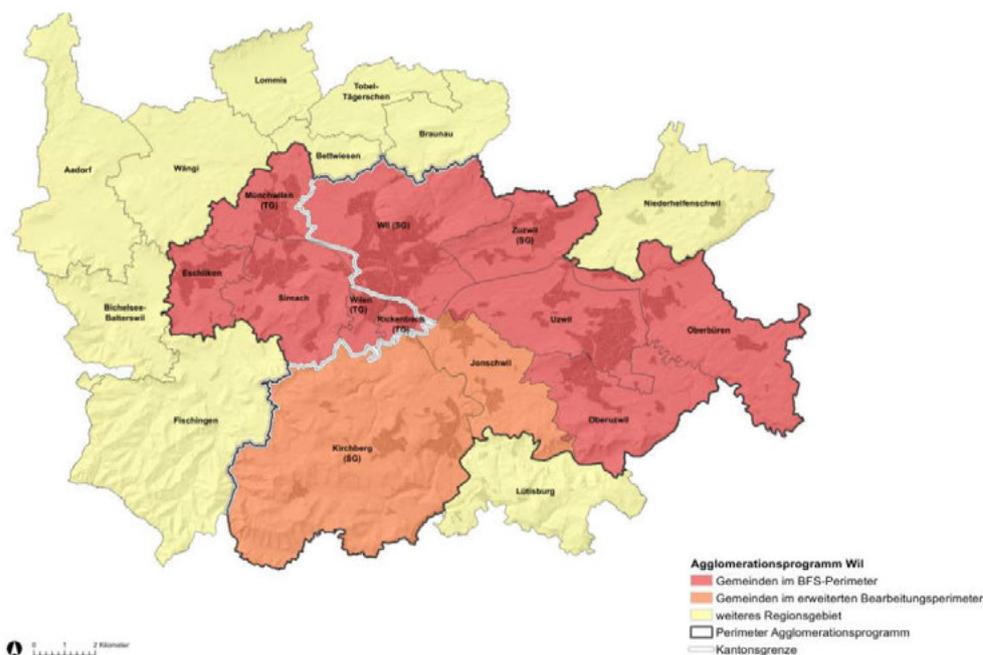


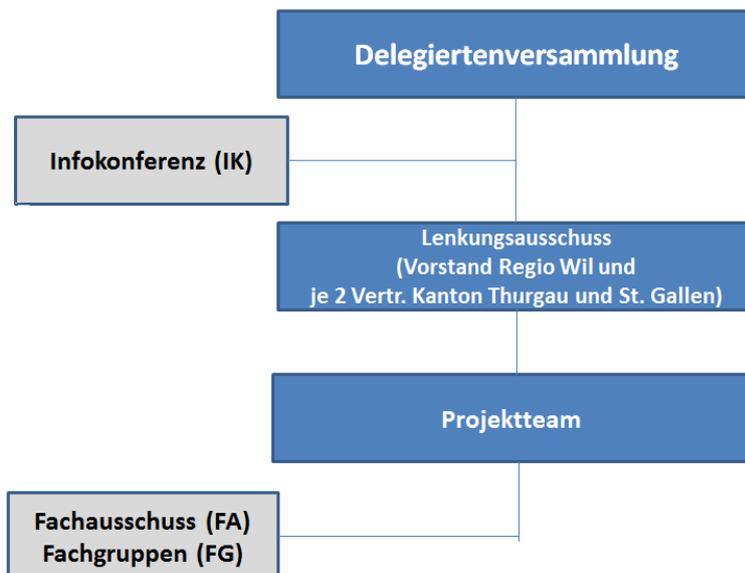
Abbildung 1:
Perimeter Regio Wil (gelb) / Perimeter
Agglomerationsprogramm Wil (rot/orange)

2 Organisation, Partizipation und Trägerschaft

Die nachfolgenden Kapitel zeigen auf, wie sich die Trägerschaft und die Organisation des Agglomerationsprogrammes Wil zusammen setzt und in welcher Form die Partizipation erfolgt. In einer Kooperationsvereinbarung sowie einem Organisations- und Projekthandbuch zu den Agglomerationsprogrammen Wil (2. und 3. Generation) werden die Aufgaben, Kompetenzen, Verantwortung sowie Zusammensetzung dieser Gremien detailliert festgehalten.

2.1 Trägerschaft und Projektorganisation

Der Kanton Thurgau, der Kanton St. Gallen und die Regio Wil haben am 12 Juni 2014 zum Agglomerationsprogramm eine Kooperationsvereinbarung abgeschlossen. Die Kooperation ist Trägerin des Agglomerationsprogramms Wil. Als solche steuert sie die Umsetzung der aktuellen Generation des Agglomerationsprogramms und ist mit der Planung seiner folgenden Generation und für die stete Weiterentwicklung verantwortlich. Zentrales Entscheidungsgremium der Kooperation ist der Lenkungsausschuss, welcher sich aus den Vertreterinnen und Vertretern der Kooperationspartner zusammensetzt. Jeder Kanton delegiert 2 Vertreterinnen resp. Vertreter in den Lenkungsausschuss. Die Regio Wil wird vom Vorstand im Lenkungsausschuss vertreten. Jeder Vertreter bzw. jede Vertreterin hat eine Stimme.



Im Projekt- und Organisationshandbuch zum Agglomerationsprogramm werden die Aufgaben, Kompetenzen, Verantwortung sowie Zusammensetzung der nachfolgenden Gremien beschrieben.

Die **Delegiertenversammlung** ist das oberste Vereinsorgan der Regio Wil und ist für die Verabschiedung des Agglomerationsprogrammes zuständig. Die Delegiertenversammlung besteht aus den Delegierten der 22 Mitgliedsgemeinden sowie weiteren Körperschaften und Organisationen.

Bei Bedarf erfolgen separate Informationsanlässe (sogenannte **Infokonferenzen (IK)**), die sich an die Gemeinderäte der Mitgliedsgemeinden, Medien und die Bevölkerung richten können.

Zentrales Entscheidungsgremium der Kooperation ist der **Lenkungsausschuss (LA)**, welcher sich aus den Vertreterinnen und Vertretern der Kooperationspartner zusammensetzt. Jeder Kanton delegiert zwei Vertreterinnen resp. Vertreter in den Lenkungsausschuss. Die Regio Wil wird vom Vorstand im Lenkungsausschuss vertreten. Jeder Vertreter bzw. jede Vertreterin hat eine Stimme. Dem Lenkungsausschuss stehen u.a. folgende Kompetenzen zu:

- Beschlussfassung über Schwerpunkte der Kooperation;
- Beschlussfassung über Durchführung von gemeinsamen Projekten im Zuständigkeitsbereich der Kooperation
- Budgetplanung und -verwendung
- Verabschiedung von Agglomerationsprogrammen zuhanden der zuständigen Organe der Partner
- Zuteilung an die zuständigen Körperschaften von Bundesbeiträgen im Falle einer Mitfinanzierung von Massnahmenpaketen durch den Bund, welche in der Umsetzung verschiedene Instanzen betreffen.

Das **Projektteam** ist für die operative Abwicklung des Agglomerationsprogrammes zuständig. Es setzt sich zusammen aus Vertreterinnen und Vertretern der Kantone St. Gallen und Thurgau, der Regio Wil (zwei Gemeindepräsidenten) sowie dem bearbeitenden Büro. Die Leitung des Projektteams wird vom Präsidenten der Regio Wil wahrgenommen.

Im Zusammenhang mit der Umsetzung von Massnahmen/Massnahmenpaketen und der Überarbeitung des Agglomerationsprogrammes (AP 3. Gen. und ff.) kann ein **Fachausschuss (FA)** einberufen werden. In diesem Fachausschuss haben Personen aus Kanton und/oder Gemeinden, externen Partnern und mindestens einem Mitglied des Projektteams Einsitz mit dem Zweck, die entsprechenden Fachmeinungen in den Prozess einzubringen.

In den **Fachgruppen (FG)** der Regio Wil werden zentrale Themen von regionaler Bedeutung auf fachlicher Ebene behandelt. Die Fachgruppen (FG) Siedlung, Landschaft und Umwelt (SLU) sowie Mobilität (M) werden bei Bedarf beigezogen.

Wichtig ist, dass die Regio Wil und die beteiligten Körperschaften ihre Zustimmung zum Programm und seiner Massnahmen geben und sich für die Umsetzung des Agglomerationsprogramms als Ganzes einsetzen. Die Umsetzung der Massnahmen des Agglomerationsprogrammes obliegt den ordentlichen Planungs- und Abstimmungsverfahren (z.B. Ortplanungen, politische Abstimmungen, kantonale Bauprogramme etc.) und erfolgt im Rahmen der jeweiligen Entscheidungskompetenzen.

2.2 Partizipation

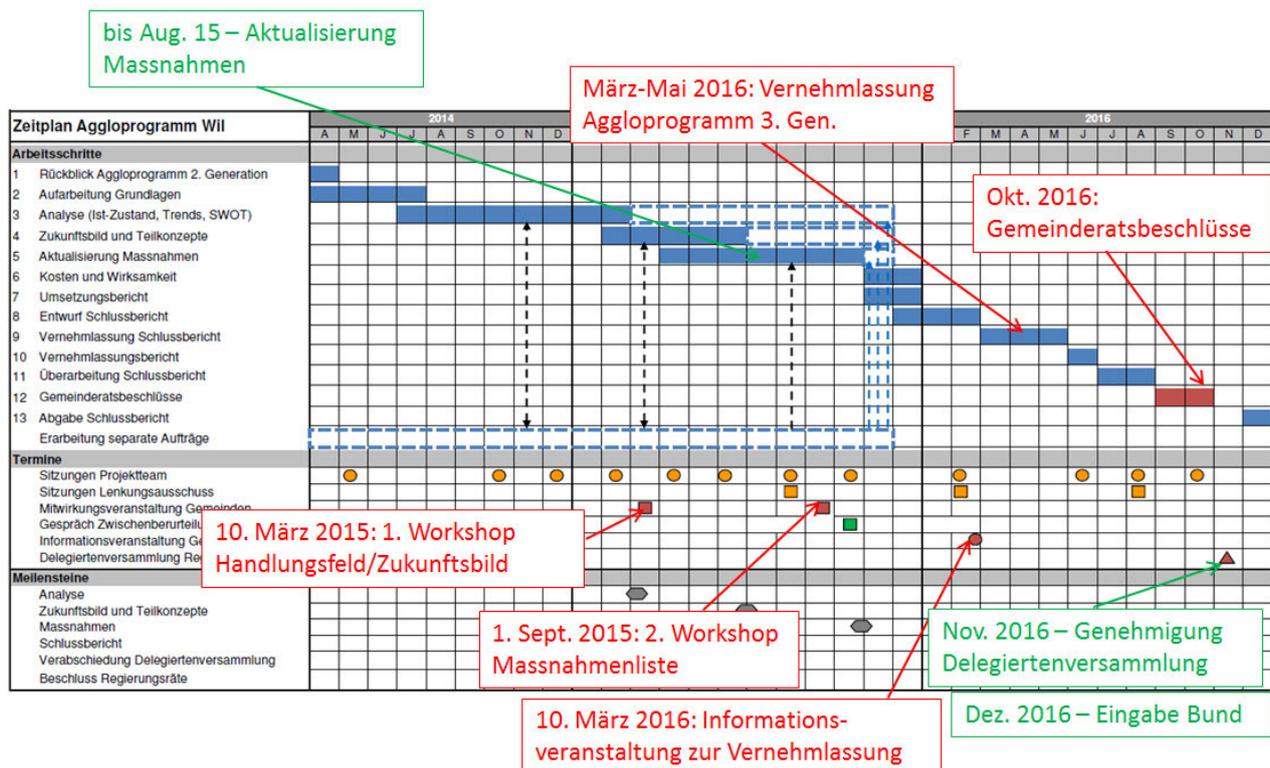
Die Partizipation sowie der Einbezug der Gemeinden fanden auf verschiedenen Ebenen und spielten dabei eine prägende Rolle. So erfolgt dies u.a.

- mit dem Einsitz von Gemeindevertretungen im Projektteam sowie in den Fachgruppen der Regio Wil,
- mit der Durchführung von zwei Workshops zur Diskussion und Information mit sämtlichen Regio-Gemeinden (ca. 30-40 Personen),
- mit der Durchführung eines Informationsanlass am 10. März 2015 zum Zwischenbericht und Massnahmenband, Start der Vernehmlassungsphase und
- anlässlich der regelmässigen Information an den jährlich stattfindenden Delegiertenversammlungen im Mai und November.

Die Bevölkerung der Regio Wil wurde regelmässig mit Pressemitteilungen/Beiträgen auf Internet-Plattformen über den Stand informiert. Die nachfolgende Übersicht zeigt einen Auszug der verschiedensten Informationen für die Bevölkerung: *(ev. Aufführen Liste Pressemitteilungen)*

Die nachfolgende Abbildung zeigt auf, bei welchen Projektphasen der Einbezug der Gemeinden erfolgte:

Meilensteine und Einbezug der Gemeinden 3. Gen.



Die breit angelegte Vernehmlassungsphase während dreier Monate (März-Mai 2016) diente zur weiteren Abstützung des Agglomerationsprogrammes in den Gemeinden sowie in der Bevölkerung. Der Zwischenbericht und die Massnahmen des Aggloprogrammes Wil 3. Generation lagen am 10. März 2016 vor und wurden anschliessend zur Vernehmlassung abgegeben bzw. zugestellt.

2.3 Zusammenfassung Ergebnis der Vernehmlassung

In der öffentlichen Vernehmlassung konnten sowohl die Gemeinden der Regio Wil als auch Fachverbände, politische Parteien, sonstige Interessensgruppen und letztlich die Bevölkerung Stellung zum Agglomerationsprogramm beziehen und Anträge zur Anpassung des Programms und der Massnahmen einbringen. Insgesamt sind 26 Eingaben zum Agglomerationsprogramm eingegangen. Diese umfassten insgesamt 472 einzelne Eingabepunkte zu Bericht und Massnahmen. Von Privatpersonen erfolgten keine Eingaben zum Agglomerationsprogramm. Die eingebenden Organisationen teilen sich wie folgt auf:

- 15 Gemeinden
- 2 Kantone (St.Gallen und Thurgau)
- 7 Umwelt-Organisationen
- 2 Wirtschaftsorganisationen

Unter den Eingaben zeigten sich neben vielen Einzelpunkten auch einige klare Schwerpunktthemen, die im Folgenden kurz wiedergegeben werden.

Einige Eingaben bezogen sich auf die Vorgaben der Siedlungsentwicklung die im Agglomerationsprogramm verwendet wurden. Dabei wurden sowohl bzgl. des Wachstums als auch bzgl. der Festlegung des Siedlungsgebiets kritische Meinungen geäussert. Zu diesem Thema gingen das Spektrum der Eingaben erwartungsgemäss weit auseinander: Ein Teil der Vernehmlassungen zielte auf ein geringeres Wachstum, geringeren Bodenverbrauch und noch strengere Vorgaben der Siedlungsentwicklung ab, wohingegen ein anderer Teil der Eingaben grössere Spielräume und weniger strenge Einzonungsregeln bzgl. der Siedlungsentwicklung einforderte. Ein weiteres Thema war die zu geringe Würdigung des Themas Kulturland im Agglomerationsprogramm.

Auch der ESP Wil-West, als Schlüsselmassnahme des Agglomerationsprogramms war Inhalt einiger Eingaben. Insbesondere Vertreter aus der Wirtschaft setzten sich für eine flexiblere Nutzung und für eine weniger starke Konzentration der Entwicklung im ESP Wil-West ein. Vielmehr wird eine Förderung weiterer, zusätzlicher Gebiete und weniger strikte Nutzungsvorgaben für den ESP Wil-West gefordert.

Insbesondere einige Gemeinden haben die Thematik der Zentrumsaufwertungen in den Fokus gestellt und hier vom Agglomerationsprogramm konkretere Vorgaben und die Aufnahme weiterer Massnahmen vorgeschlagen.

Letztlich wurde im Bereich Siedlungsentwicklung vielfach die enge Grenzziehung des Agglomerationsprogramms und der zu geringe Einbezug der Gemeinden ausserhalb des BFS-Perimeters bemängelt.

Im Bereich Verkehr war die Priorisierung der Massnahmen ein bedeutendes Thema. Dies betraf insbesondere die Fuss- und Radverkehrsmassnahmen an deren Umsetzung die Gemeinden beteiligt sind. Zudem wurde die Aufnahme einzelner zusätzlicher Massnahmen in das Agglomerationsprogramm gewünscht.

Ein weiteres gewichtiges Thema war die Realisierung der Zentrumsentlastung Wil mit den Netzergänzungen Nord und Grünaustrasse. Auch zu diesem kontroversen Thema zeigte sich ein sehr weites Spektrum an Vernehmlassungsantworten. Ein Teil der Eingaben begrüsst diese Massnahmen ausdrücklich und wünscht eine möglichst schnelle Umsetzung, während andere Eingaben diese Massnahmen dezidiert ablehnen und eine andere Ausrichtung der Verkehrsstrategie wünschen.

Die Massnahmen zur Integration und Sanierung der Ortsdurchfahrten (Betriebs- und Gestaltungskonzepte BGK) werden von einigen Eingaben ausdrücklich begrüsst und eine möglichst rasche Umsetzung dieser Massnahmen gewünscht. Ein Teil der Eingaben wünscht darüber hinaus die Einführung von Tempo30 auf diesen Strecken oder grundsätzlich auf sämtlichen Hauptverkehrsstrassen.

Aufgrund der vielfältigen Eingaben wurde das Agglomerationsprogramm nochmals grundsätzlich überprüft und teilweise ergänzt bzw. überarbeitet. Insbesondere im Verkehrskonzept wurde die Strategie präzisiert und mit einem Konzept mit flankierenden Massnahmen zur Zentrumsentlastung Wil ergänzt.

Im Anschluss an die Überarbeitung des Agglomerationsprogramms und aufgrund der Rückmeldungen in der Mitwirkung wurde das Programm durch den Lenkungsausschuss Agglomerationsprogramm Wil am 5. September 2016 für die Beschlussfassung zuhanden der Gemeinden und den kantonalen Behörden verabschiedet.

3 Roter Faden in der Agglomerationsplanung Wil

Mit der Agglomerationsplanung wird auf einen langfristigen Horizont hinaus das Ziel einer aufeinander abgestimmten Siedlungsentwicklung und Verkehrsplanung in der Regio Wil verfolgt. Die dazu erarbeiteten Agglomerationsprogramme der jeweiligen Generation sind das dazugehörige Planungsinstrument und konkretisieren dieses Ziel in einer konzeptionellen Planung sowie mit daraus abgeleiteten Massnahmen für einen Planungszeitraum von jeweils 4 Jahren. Dabei wird eine kohärente Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms von Generation zu Generation angestrebt. Die Basis für diese Weiterentwicklung bildet das Zukunftsbild der Agglomeration.

3.1 Zusammenfassung und Entwicklung der Agglomerationsplanung bis zur 2. Generation

3.1.1 Entwicklung zwischen der 1. und 2. Generation

Das Agglomerationsprogramm Wil 1. Generation konnte erstens aufgrund seiner fehlenden Anstrengungen zur Siedlungsentwicklung nach innen und zweitens wegen einer nicht überzeugenden Konzeption mit der einseitigen Ausrichtung der verkehrlichen Massnahmen auf die RVS-Wil keine ausreichende Wirkung erzielen. Das Programm wurde daher vom Bund zurückgewiesen.

Mit dem Agglomerationsprogramm Wil 2. Generation konnten diese Schwächen überwunden werden. Dem Programm wurde aufgrund seiner überzeugenden Vision, restriktiver Massnahmen zur Siedlungsentwicklung nach innen und einer gut darauf abgestimmten, ausgewogenen Verkehrskonzeption eine gute Wirkung anerkannt. Siedlungsseitig wurde die Vision zur Realisierung eines ESP Wil West als Kernidee des Agglomerationsprogramms entwickelt. Die Konzentration auf diesen ESP ermöglicht es auf die disperse Einzoning von bestehenden Richtplangebieten für Arbeitsnutzungen zu verzichten. Zudem wird mit einem abgestimmten Paket von Siedlungsmassnahmen verstärkt auf eine Siedlungsentwicklung nach innen und eine Begrenzung der Zersiedelung hingewirkt.

3.1.2 Prüfprozess des Bundes und definitives Agglomerationsprogramm Wil

Programmwirkung

Das Agglomerationsprogramm Wil 2. Generation ist vom Bund mit 7 Wirkungspunkten insgesamt gut beurteilt worden. Die Bundesurteilung ist gegliedert nach den 4 Wirkungskriterien des Bundes in Tabelle 1 zusammengefasst. Die dort aufgeführten Stärken sollen mit dem Agglomerationsprogramm 3. Generation weiterentwickelt und die zugrundeliegenden Massnahmen nochmals konkretisiert werden.

Die vom Bund festgestellten Schwächen werden direkt in den Handlungsbedarf überführt. Sie werden mit dem Agglomerationsprogramm 3. Generation konzeptionell aufgearbeitet und mit entsprechenden Massnahmen behoben. Insbesondere sind dazu die z.T. bereits vorhandenen Ideen in konkreten Planungen und Instrumenten zu vertiefen.

Wirkungskriterium	Stärken	Schwächen	Punkte
Verkehrssystem verbessert	<ul style="list-style-type: none"> - Qualität des ÖV flächendeckend gestärkt - Systematische Aufwertung der ÖV-Haltestellen - Lenkung und Verträglichkeit des MIV mit Massnahmen im Bestand verbessert - Qualität des Fuss- und Veloverkehrs flächendeckend gestärkt - Zweckmässige Erschliessung des ESP Wil West - Verbesserung der Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln 	<ul style="list-style-type: none"> - Alternativen zu Netzausbauten MIV im Bereich Wil West nicht genügend geprüft - Massnahmen zur Steuerung der Mobilitätsnachfrage nicht genügend konkretisiert 	2
Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	<ul style="list-style-type: none"> - Gute Gesamtkonzeption zur Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen - Konzentration der Ansiedlung von Gewerbeflächen im ESP Wil West - Flächendeckende Massnahmen zur Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen - Kopplung von Neueinzonungen an die ÖV-Erschliessung - Einführung von Siedlungsbegrenzungslinien als Instrument zur Beschränkung der Zersiedelung - Massnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raums 	<ul style="list-style-type: none"> - Für die aufgezeigte VE Planung und der ESP Wil West fehlt noch der Nachweis der verkehrlichen Kapazitäten - Regionale ESP Standorte sind noch zu wenig mit der Entwicklung des ESP Wil West abgestimmt - Die Reduktion von Bauzonen (Arbeit und Wohnen) an schlechten Lagen wird nicht angegangen 	2
Verkehrssicherheit erhöht	<ul style="list-style-type: none"> - Flächendeckender Ansatz und Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ersichtlich 	<ul style="list-style-type: none"> - Ein Gesamtkonzept zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist zu wenig erkennbar 	2
Umweltbelastungen vermindert	<ul style="list-style-type: none"> - Positive Auswirkungen der Verkehrsmassnahmen auf den Modal Split und damit auf die Lärm- und Luftbelastung - Gute Ansatz zu Schutz und Aufwertung des Natur- und Landschaftsraums 	<ul style="list-style-type: none"> - Zu wenig griffige Massnahmen zur Eindämmung der Zersiedelung an den Agglomerationsrändern - Trennwirkung neuer Infrastrukturen 	1

Tabelle 1:
 Beurteilung des Bundes zum Agglomerationsprogramm Wil 2. Generation
 (Quelle: eigene Zusammenfassung auf Basis Prüfbericht des Bundes vom 26.02.2014)

Massnahmenpriorisierung

Insbesondere die Infrastrukturmassnahmen sind für die Realisierung der Programmwirkung entscheidend und entsprechend hoch ist die Bedeutung der Massnahmenpriorisierung. Insgesamt konnte mit dem Agglomerationsprogramm Wil 2. Generation ein gut abgestimmtes Paket an Massnahmen vorgelegt werden, dass vom Bund in weiten Teilen akzeptiert ist und mitfinanziert wird. Die wesentlichen Anpassungen an der von der Regio Wil eingegebenen Massnahmenliste zum Agglomerationsprogramm 2. Generation ergaben sich aus:

- der Notwendigkeit einer grösseren zeitlichen Etappierung der Massnahmen
- der Notwendigkeit Massnahmen zu konkretisieren und in ihrer Wirkung zu optimieren
- spezifischen Regelungen des Bundes zur Mitfinanzierbarkeit von Massnahmen

Die Massnahmen der A-Liste werden vom Bund in der Programmperiode 2015 bis 2018 mitfinanziert und sollen in diesem Zeitraum umgesetzt werden. Bereits mit den Massnahmen der A-Liste (vollständige Liste siehe Anhang Listen Umsetzungsreporting im Massnahmenband) können spürbare Verbesserungen am Verkehrssystem der Agglomeration Wil erreicht werden. So werden insbesondere erste Schritte zur Aufwertungen von Ortsdurchfahrten und städtischen Einfallsachsen mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten sowie die Ergänzung und Sanierung der Fuss- und Veloverkehrsnetze begonnen. Zudem werden einzelne Verbesserungen im ÖV umgesetzt (Taktverdichtungen, Aufwertung Bahnhofplatz Wil, ÖV-Bevorzugung mittels Verkehrsmanagement in Wil).

Der Blick auf die B-Liste (vollständige Liste siehe Anhang Listen Umsetzungsreporting im Massnahmenband) zeigt jedoch eindeutig, dass die Umsetzung der Kernmassnahmen und der weitaus grössere Teil der Programmwirkung mit den Massnahmen der Programmperiode 2019 bis 2022 erzielt werden können. Hier finden sich insbesondere erste Massnahmen zur Entlastung des Wiler Stadtkerns vom MIV (Grünaustrasse und Verkehrsmanagement) und zur Erschliessung des ESP Wil West (Autobahnanschluss und Bahnhof Wil West). Die grösste Herausforderung für die Agglomerationsplanung in Wil besteht darin, diese Massnahmen soweit zu konkretisieren und in ihrer Wirkung zu optimieren, dass sie in der 3. Generation vom Bund als A-Massnahmen anerkannt und für eine Mitfinanzierung vorgesehen werden.

Nicht in die A- und B-Listen aufgenommen wurden die Massnahmen Netzergänzung Nord und Spange Hofen. Diese wurden in die C-Liste verschoben. Dabei ist die Begründung für diese strenge Etappierung differenziert zu betrachten:

- Die Netzergänzung Nord wurde aufgrund eines ungenügenden Reifegrads in die C-Liste aufgenommen. Mit einer Optimierung der verkehrlichen Wirkung sowie einer besseren Abstimmung der Massnahme einerseits mit dem Verkehrsmanagement der Stadt Wil und andererseits der Entwicklung des ESP Wil West, soll die Massnahme im Rahmen des Agglomerationsprogramms weiterentwickelt und bis auf Stufe Vorprojekt konkretisiert werden. Die Netzergänzung Nord bleibt die Schlüsselmassnahme zur Entlastung des Schwanenkreisels Wil und damit Voraussetzung für die dringend benötigte Fahrplanstabilisierung des Regional- und Ortsbussystems.

- Die Spange Hofen hat demgegenüber keine überregionale Bedeutung und wird im Rahmen des Agglomerationsprogramms nicht weiterverfolgt. Die Realisierung erfolgt durch die Gemeinde und ein erster Abschnitt, der insbesondere der Erschliessung des Industriegebiets Ebnet dient, ist bereits im Bau. Da die Spange Hofen lokal eine grosse Wirkung zur Entlastung des Ortskerns Sirmach vom Durchgangsverkehr hat, kann die bestehende Ortsdurchfahrt abklassiert und als T-30-Zone umgestaltet werden.

Zusätzlich zu den mitfinanzierten Infrastrukturmassnahmen besteht eine umfangreiche Liste von weiteren Massnahmen wie Eigenleistungen und nicht mitfinanzierbaren verkehrlichen Massnahmen (vollständige Listen siehe Anhang Listen Umsetzungsreporting im Massnahmenband). Diese tragen in der Summe wesentlich zur Wirkung des Agglomerationsprogramms bei und werden entsprechend vorangetrieben und Stück für Stück zur Umsetzung gebracht. Diese grossmehrheitlich kleineren Massnahmen sollen weitgehend in der Programmperiode 2015 bis 2018 umgesetzt werden. Der Umsetzungsstand kann in den entsprechenden Listen zum Umsetzungsreporting nachvollzogen werden (siehe Anhang Massnahmenband).

Für die Programmwirkung ebenfalls von grosser Bedeutung ist die Umsetzung der Massnahmen zur Siedlungs- und Landschaftsentwicklung (vollständige Liste siehe Kap. 4.1). Insbesondere die Siedlungsmassnahmen sollen mit hoher Priorität in der Programmperiode 2015 bis 2018 umgesetzt werden und die Innenverdichtung sowie die Konzentration der Siedlungsentwicklung sicherstellen. Für die Siedlungsmassnahmen ist von besonderer Bedeutung, dass sich mit dem revidierten RPG und der Aktualisierung der kantonalen Richtpläne eine neue Ausgangslage ergibt. Die im vorliegenden Agglomerationsprogramm vorgeschlagenen Massnahmen sind mit den beiden kantonalen Richtplänen und somit auch mit der RPG-Revision abgestimmt.

3.2 Weiterentwicklungsbedarf für das Agglomerationsprogramm Wil

Basierend auf den bisherigen Planungen im Rahmen des Agglomerationsprogramms 2. Generation und der Rückmeldungen des Bundes im Prüfbericht ergibt sich der nachfolgend dargelegte Weiterentwicklungsbedarf der Agglomerationsplanung in Wil.

3.2.1 Erreichte Qualitäten konsolidieren

Zusammenfassend können folgende bedeutende Stärken identifiziert werden. Auf diese soll im Agglomerationsprogramm 3. Generation aufgebaut werden:

Stärken AP 2G	Handlungsbedarf AP 3G
Wirkungskriterium 1: Verkehrssystem verbessert	
<ul style="list-style-type: none"> - Stärkung des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs - Massnahmen zur Lenkung des MIV und zur Erhöhung der Verträglichkeit 	<ul style="list-style-type: none"> - Vertiefung Erschliessungskonzept ESP Wil West für ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr - Konkretisierung der B-Massnahmen - Vertiefung Verkehrsmanagement Konzept Stadt Wil; Ableitung weiterer Massnahmen - Konkretisierung der B-Massnahmen, insbesondere vertiefte Ausarbeitung des Kantonsübergreifenden Verkehrskonzeptes Wil
Wirkungskriterium 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	
<ul style="list-style-type: none"> - Konzentration der Siedlungsentwicklung im ESP Wil West (Arbeitsplätze) - Massnahmen zur Begrenzung der Zersiedelung in den Kernbereichen - Massnahmen zur Förderung der Innenentwicklung 	<ul style="list-style-type: none"> - Integration der Ergebnisse der Test- und Masterplanung sowie der Vorprojekte zum ESP Wil West - Umsetzung der Massnahmen in den kantonalen Richtlinien und in den Ortsplanungsrevisionen - Umsetzung der Massnahmen in Ortsplanungsrevisionen - Arealentwicklungen
Wirkungskriterium 3: Verkehrssicherheit erhöht	
<ul style="list-style-type: none"> - Flächendeckende Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit 	<ul style="list-style-type: none"> - Konkretisierung der B-Massnahmen und Entwicklung neuer Massnahmen zur Sanierung von UHS und USP
Wirkungskriterium 4: Umweltbelastungen vermindert	
<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsverlagerung im Modal Split hin zu ÖV und LV - Guter Ansatz Aufwertung Natur- und Landschaftsraum 	<ul style="list-style-type: none"> - Konkretisierung der B-Massnahmen - Ansätze aus dem neuen Zukunftsbild Landschaft umsetzen.

Tabelle 2:
Stärken AP 2G und Handlungsbedarf AP 3G

3.2.2 Schwächen konsequent eliminieren

Zusammenfassend können folgende bedeutende Schwächen identifiziert werden. Diese sind im Agglomerationsprogramm 3. Generation konzeptionell aufzuarbeiten und sollen mit entsprechenden Massnahmen behoben werden:

Schwächen AP 2G	Handlungsbedarf AP 3G
Wirkungskriterium 1: Verkehrssystem verbessert	
Alternativen zu Netzergänzungen im Bereich Wil West wurden zu wenig geprüft	Aufgrund von aktualisiertem Verkehrsmodell Wirkung der Massnahmen abschätzen und aufzeigen (inkl. Wirkung der Innenentwicklung auf den Verkehr im Zentrum)
Massnahmen zur Steuerung der Mobilitätsnachfrage sind zu unkonkret	Konzeption vertiefen und Massnahmen konkretisieren (bspw. in entsprechenden Instrumenten) Gute Beispiele sammeln und darstellen
Wirkungskriterium 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	
Für die aufgezeigte VE Planung und den ESP Wil West fehlt noch der Nachweis der verkehrlichen Kapazitäten	Aufgrund von aktualisiertem Verkehrsmodell Kapazitäten abschätzen und Verkehrsentwicklung durch den ESP aufzeigen Massnahmen ableiten (bspw. Fahrtenmodell)
Regionale ESP Standorte sind zu wenig mit der Entwicklung des ESP Wil West abgestimmt	Klärung der Entwicklungsprioritäten der anderen Arbeitsplatzgebiete in Bezug auf den ESP Wil-West. Abstimmung in regionalem Ansiedlungsmanagement durchführen (Konzept Regionale Standort- und Wirtschaftsentwicklung)
Die Reduktion von Bauzonen (Arbeit und Wohnen) an schlechten Lagen wird nicht angegangen.	In Abhängigkeit zur Festlegung Siedlungsgebiet in den kantonalen Richtplänen, Handlungsbedarf neu beurteilen sowie Prozesse und Massnahmen ableiten Politik des Verzichts auf Einzonungen von Arbeitsplatzgebieten zu Gunsten des ESP Wil West fortsetzen Wirkung der revidierten kantonalen Richtpläne aufzeigen
Wirkungskriterium 3: Verkehrssicherheit erhöht	
Ein Gesamtkonzept zur Erhöhung der Verkehrssicherheitskonzeptes ist zu wenig erkennbar	Konzept Verkehrssicherheit vertiefen Aufzeigen durch welche bereits institutionalisierten Massnahmen die Verkehrssicherheit verbessert wird (kantonale Programme)
Wirkungskriterium 4: Umweltbelastungen vermindert	
An den Agglomerationsrändern fehlen noch griffige Massnahmen zur Eindämmung der Zersiedelung	In Abhängigkeit zur Festlegung Siedlungsgebiet in den kantonalen Richtplänen, Handlungsbedarf neu beurteilen sowie Prozesse und Massnahmen ableiten Bereits im AP 2G definierte Massnahmen konsequent und flächendeckend Anwenden
Allfällige neue Infrastrukturen führen zu Trennwirkungen	Aufzeigen wie die Trennwirkung neuer Infrastrukturen vermindert werden kann; entsprechende Massnahmen in AP 3G aufnehmen

Tabelle 3:
Schwächen AP 2G und Handlungsbedarf AP 3G

Die Stärken und Schwächen des Agglomerationsprogramms Wil sind klar identifiziert. Aufgrund der deutlich überwiegenden Stärken kann auf ein gutes Fundament aufgebaut werden. Für die 3. Generation können die bestehenden Schwächen sowohl auf konzeptioneller Ebene als auch mit Massnahmen angegangen werden.

3.2.3 Auf den Massnahmen des Agglomerationsprogramms 2. Generation aufbauen

Die Wirkung des Agglomerationsprogramms wird gleichermassen durch die Infrastrukturmassnahmen und die Siedlungsmassnahmen bestimmt. Dabei ist die flächendeckende und differenzierte Betrachtung entscheidend. Unter Berücksichtigung des Problemdrucks soll über die verschiedenen Generationen hinweg auf das Erreichen des Zukunftsbilds hingearbeitet werden.

Die bisher vorgesehenen Infrastrukturmassnahmen dienen dabei insbesondere folgenden Zielen:

- Verbesserung der Fuss- und Velowegnetze (flächendeckend 1. Etappe)
- Schliessen wichtiger Netzlücken im Fuss- und Velowegnetz
- Aufwertung von Ortsdurchfahrten und städtischen Einfallsachsen mit den Zielen Attraktivierung öffentlicher Strassenräume und verträglichere Gestaltung MIV
- Erste betriebliche Massnahmen zur Stabilisierung der Fahrzeiten im Bussystem Wil (1. Etappe Verkehrsmanagement Wil)
- Aufwertung von Bahnhalten

Die nachfolgende Darstellung zeigt auf, wo entsprechende Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsprogramm 2. Generation ergriffen werden (siehe Abbildung 2). Auf Basis dieser bereits vorgesehenen Massnahmen ist die Ausgangssituation für das Agglomerationsprogramm 3. Generation neu zu beurteilen.

Anders als die Infrastrukturmassnahmen können die Siedlungsmassnahmen nur vereinzelt verortet werden und erzielen in der Regel eine flächendeckende Wirkung über den gesamten Agglomerationsraum.

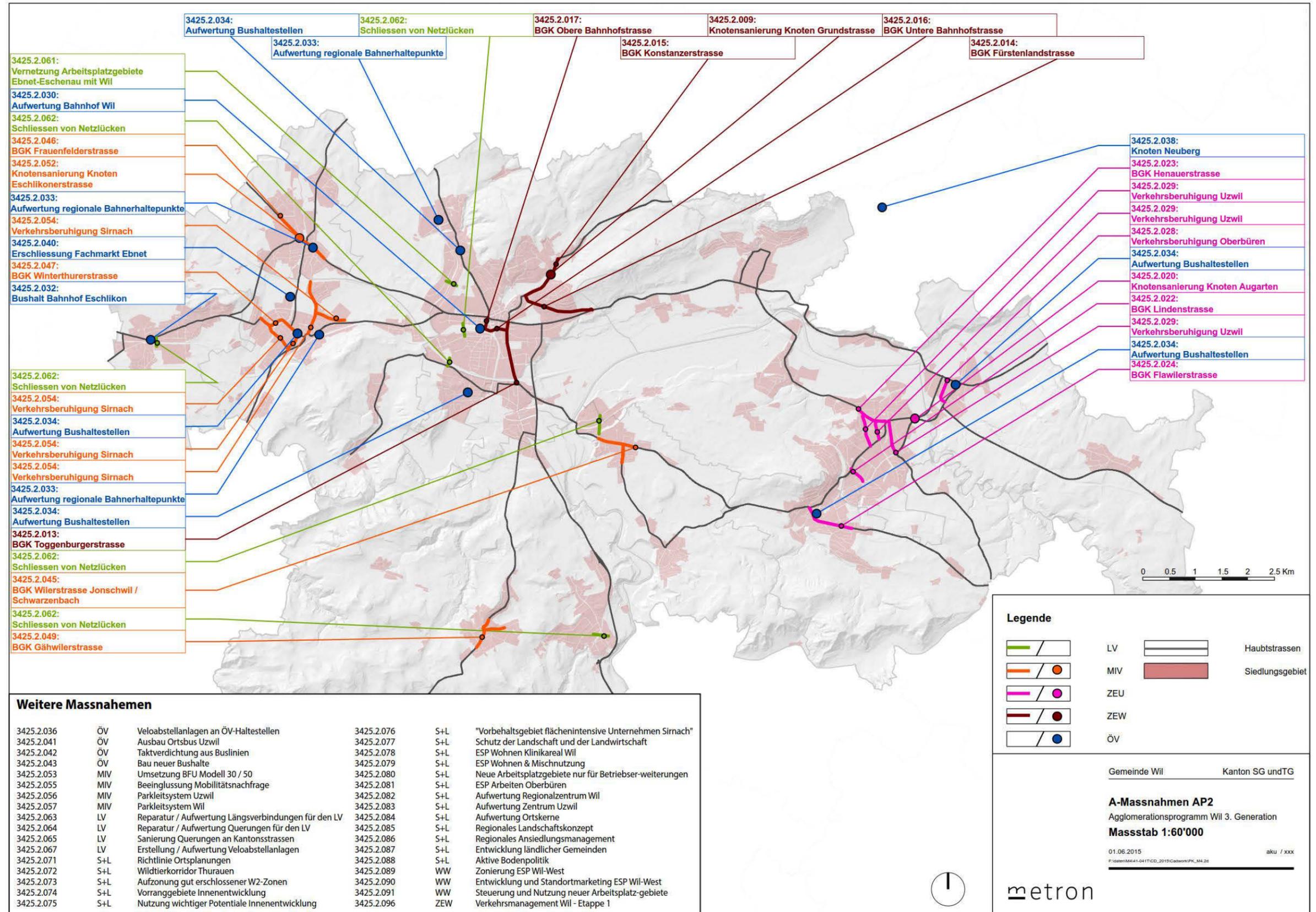


Abbildung 2:A-Massnahmen
Agglomerationsprogramm 2. Generation

4 Umsetzung Agglomerationsprogramm Wil 2. Generation

Im Folgenden wird der Stand der Umsetzung des Agglomerationsprogramms und seiner Massnahmen beschrieben. Massgebend für eine erfolgreiche Umsetzung sind die Zielerreichung im Sinne der Entwicklung hin zum gewünschten Zukunftsbild sowie der Beitrag des Programms und seiner Massnahmen an Verbesserungen in den vier Wirkungskriterien des Bundes:

- Wirkungskriterium 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert
- Wirkungskriterium 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert
- Wirkungskriterium 3: Verkehrssicherheit erhöht
- Wirkungskriterium 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Der Stand der Umsetzung der einzelnen Massnahmen ist in den Bundestabellen des Umsetzungsreportings dokumentiert und dem Agglomerationsprogramm beigelegt.

4.1 Allgemeine Einschätzung zur Umsetzung des Agglomerationsprogramms Wil 2. Generation

Das Kernelement des Agglomerationsprogramms Wil ist die Wahrung der wirtschaftlichen Eigenständigkeit der Region als Arbeitsplatzstandort mit der Entwicklung des ESP Wil West. Verbunden mit der Erschliessung dieses neuen Wirtschaftspols soll zudem ein zweites Kernanliegen - die Entlastung des Stadtkerns Wil vom MIV - gelöst werden. Die verkehrlichen Schlüsselmassnahmen für diese angestrebte Entwicklung sind die Realisierung eines neuen Bahnhalts der fw-Bahn, eines neuen Autobahnanschlusses Wil West und die beiden Netzergänzungen Nord und Grünaustrasse.

Neben diesem Fokus auf das Regionalzentrum Wil sollen in der gesamten Region flächendeckend der ÖV-Verbessert, engmaschige und durchgängige Fuss- und Radverkehrsnetze geschaffen und der MIV auf dem bestehenden Strassennetz verträglich abgewickelt werden. In der Siedlungsentwicklung sollen zudem die Innenentwicklung gestärkt und die Zersiedelung eingedämmt werden. Mit dem Zukunftsbild und den Strategien des Agglomerationsprogramms 2. Generation wurde die oben skizzierte Entwicklung konzeptionell aufgeleitet und entsprechende Massnahmen entwickelt. Die konzeptionelle Grundausrichtung des Agglomerationsprogramms wird auch mit dem Agglomerationsprogramm 3. Generation unverändert fortgeführt.

Die A-Massnahmen des Agglomerationsprogramms 2. Generation zielen bereits auf die Erreichung dieses Zukunftsbilds hin und befinden sich im Umsetzungsprozess. Hierbei sind insbesondere die Massnahmen zur Siedlungsentwicklung zu nennen, die mit der Überarbeitung der kantonalen Richtpläne umgesetzt werden. Auch verkehrlich werden an vielen Orten in der Agglomeration erste Massnahmen zur Verbesserung der Verträglichkeit des MIV, zur Verbesserung der Fuss- und Radwegenetze sowie zur Verbesserung des ÖV Angebotes ergriffen.

Aufgrund der Projektreife waren jedoch insbesondere die Massnahmen zur Erschliessung des ESP Wil West und zur Realisierung der Zentrumsentlastung Wil B-Massnahmen des Agglomerationsprogramms 2. Generation. Diese Schlüsselmassnahmen des Agglomerationsprogramms Wil befinden sich entsprechend noch nicht in der Umsetzung, sondern wurden im Hinblick auf die Realisierung in der 3. und 4. Generation des Agglomerationsprogramms planerisch weiterentwickelt und vertieft.

In der Gesamtschau können der Stand der Umsetzung der A-Massnahmen der 2. Generation und die Weiterentwicklung der B- und C-Massnahmen als gut bezeichnet werden. Im Folgenden werden der Stand der Umsetzung anhand der vier Wirkungskri-

terien des Bundes detailliert dargelegt und Schwierigkeiten bei der Umsetzung einzelner Massnahmen erläutert.

4.2 Stand der Umsetzung von Strategien und Massnahmen in den Wirkungskriterien des Bundes

Wirkungskriterium 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert

Zur Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems sind im Agglomerationsprogramm 2. Generation erhebliche Investitionen in den Ausbau und die Aufwertung sämtlicher Verkehrsmittel vorgesehen.

Im Fuss- und Radverkehr sind die entsprechenden Massnahmen zu Massnahmenpaketen zusammengefasst, die eine Vielzahl von Einzelmassnahmen enthalten. Eine Herausforderung in der Umsetzung dieser Massnahmenpakete besteht in den unterschiedlichen Zuständigkeiten. So sind sowohl die Gemeinden als auch die kantonalen Tiefbauämter Thurgau und St.Gallen für die Umsetzung der Massnahmen in ihrer Verantwortlichkeit zuständig. Daher wurde mit dem LVPortal eine Web-basierte Plattform zur Verwaltung der Umsetzung der Massnahmen entwickelt. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass die Umsetzung der Einzelmassnahmen stetig voranschreitet. So konnten bisher acht Finanzierungsvereinbarungen zu Fuss- und Velomassnahmen und eine zur ersten Etappe des Verkehrsmanagement in Wil mit dem Bund abgeschlossen werden. Zur Weiterentwicklung der Fuss- und Radverkehrsnetze sind zudem die B-Massnahmen der 2. Generation nochmals systematisch überprüft, priorisiert und ergänzt worden, so dass der Ausbau und die Sanierung der Fuss- und Radverkehrsinfrastrukturen mit den A-Massnahmen der 3. Generation nahtlos fortgesetzt werden kann.

Die Verbesserung der öV-Erschliessung in der Agglomeration basiert insbesondere auf einer systematischen Taktverdichtung, aber auch auf einzelnen Optimierungen des bestehenden Bussystems. Die kantonalen öV-Programme (Buskonzept Region Toggenburg, Buskonzept Region Wil) haben die Vorgaben des Agglomerationsprogramms aufgegriffen und weiterentwickelt. Einzelne Taktverdichtungen auf Buslinien sind bereits umgesetzt oder in den kommenden Fahrplanverfahren aufgegleist. So wurde unter anderem der Ortsbus Uzwil erfolgreich in Betrieb genommen. Bei der Aufwertung der ÖV-Haltestellen ist eine Schlüsselmassnahme - der Ausbau und die Aufwertung des Bushofs Wil - verzögert. Der Grund für diese Verzögerung liegt in der Notwendigkeit die Haltestelle der fw-Bahn zu verschieben, um so Platz für den Ausbau des Bushofs zu gewinnen. Während der Bau des Bushofs selbst finanziell gesichert ist, sind die zusätzlichen Kosten für die Verschiebung des fw-Bahnhalts noch nicht gesichert, womit die Umsetzung des gesamten Projekts unklar ist. Bisherige Bemühungen und Abklärungen zur Finanzierung über den BIF zwischen dem Kanton St.Gallen, der Stadt Wil und dem BAV führten noch nicht zu einem Ergebnis.

Zur Verbesserung des Strassennetzes sieht das Agglomerationsprogramm die weitgehend flächendeckende Umsetzung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten an den Innerortsabschnitten der Hauptstrassen der Agglomeration vor. Diese Massnahmen sollen etappiert über mehrere Generationen des Agglomerationsprogramms umgesetzt werden. Die Umsetzung der A-Massnahmen der 2. Generation ist im Gang und kann ohne nennenswerte Verzögerungen erfolgen. Lediglich zwei BGK-Massnahmen weisen kleine Verzögerungen auf. Auch die Konkretisierung der B-Massnahmen ist auf Kurs, so dass die Sanierung und Aufwertung der Ortsdurchfahrten und Einfallsachsen Stück für Stück weitergeführt werden kann. Ein Schwerpunkt dieser Massnahmen liegt in der Umsetzung von BGK als Teil der flankierenden Massnahmen der Zentrumsentlastung von Wil. Damit funktional direkt verbunden ist auch das Verkehrsmanagement Wil. Hier konnten einige kleine Anpassungen bereits umgesetzt werden, der Grossteil der Massnahmen ist jedoch direkt an die Netzergänzungen geknüpft und wurde für eine Umsetzung in der 3. und 4. Generation planerisch vertieft. Die Planung der Zent-

rumsentlastung selbst ist ebenfalls erheblich vorangeschritten. So liegen für den Autobahnanschluss Wil und die Netzergänzung Nord inzwischen Vorprojekte vor, so dass die notwendige planerische Reife für eine Umsetzung im Agglomerationsprogramm 3. Generation nun erreicht ist. Die Planung der Grünaustrasse ist dagegen weniger schnell vorangeschritten und wird im Hinblick auf eine Umsetzung in der 4. Generation wieder aufgegriffen und vertieft.

Mit den genannten Massnahmen im Fuss- und Radverkehr, öV und MIV sind auch erhebliche Verbesserungen der Erreichbarkeit des dicht bebauten Siedlungsgebiets verbunden. Zentral dazu sind jedoch der Autobahnanschluss sowie der Bahnhof Wil West, die den zentralen ESP des Agglomerationsraums besser erschliessen sollen. Da die Planung dieser beiden Schlüsselprojekte inzwischen Vorprojektniveau erreicht hat, ist die Umsetzung dieser B-Massnahmen der 2. Generation auf Kurs.

Zur Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage sind im Agglomerationsprogramm Massnahmen zur Realisierung eines umfassenden Mobilitätsmanagements sowie ein Parkierungsmanagement vorgesehen. Das Mobilitätsmanagement konnte mit der Onlineplattform «clevermobilo187 (www.clemo.ch) und der Beteiligung der Regio Wil am Programm Mobilitätsmanagement in Unternehmen des BFE (Energistadt) weitgehend aufgebaut werden. Bei der Umsetzung des Parkierungsmanagement konnten hingegen erst wenige konkrete Massnahmen in einzelnen Gemeinden umgesetzt werden.

Wirkungskriterium 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Zur Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Abstimmung mit dem Verkehrssystem sind im Agglomerationprogramm Wil 2. Generation wesentliche Weichenstellungen erfolgt. So wurden ESP Wohn- und Mischzonen, sowie Gebiete für forcierte Innenentwicklung bezeichnet, die an integrierten Lagen und an den öV-Achsen der Agglomeration liegen. Diese Massnahmen sind mit entsprechenden Vorgaben in den kantonalen Richtplänen bereits umgesetzt worden und werden in Koordination mit der Überarbeitung der Richtpläne im Agglomerationsprogramm 3. Generation nochmals präzisiert. So werden ESP-Gebiete aus dem Agglomerationsprogramm 2. Generation, die Neueinzonungen bedingt hätten, aufgrund der neuen RPG- und Richtplanvorgaben in der 3. Generation aus dem Agglomerationsprogramm gestrichen. Im Gegenzug dazu werden – im Sinne der verstärkten Innenentwicklung und Siedlungsverdichtung – zusätzliche ESP innerhalb der bestehenden Zonen bezeichnet.

Ein weiterer wesentlicher Aspekt ist die Konzentration der Arbeitsplatzentwicklung der Agglomeration Wil auf den ESP Wil West und dessen Erschliessung mit einem neuen Autobahnanschluss und einem neuen Bahnhof. Hier sind sowohl die Zonierung des neuen Siedlungsgebiets als auch die Massnahmen zum Betrieb (Erarbeitung Nutzungskonzept und Aufbau Ansiedlungsmanagement) weit fortgeschritten.

Mit restriktiven Vorgaben für Neueinzonungen wird die zukünftige Siedlungsentwicklung u.a. auf die öV-Erschliessung abgestimmt und die Zersiedelung verringert. Zudem sind Siedlungsbegrenzungslinien definiert worden, die zusätzlich zur Bezeichnung der Siedlungsgebiete gemäss neuem RPG, langfristige Qualitäten der Siedlungs- und Landschaftstruktur sichern und ein Wachstum der Siedlung in sensible Naturgebiete (z.B. Flussräume) verhindern. Im Agglomerationsprogramm 3. Generation erwies sich eine begründete punktuelle Anpassung dieser Linien an einzelnen Standorten als notwendig. Auch diese Massnahmen sind in den rechtsgültigen kantonalen Richtplänen verankert.

Die Qualität der öffentlichen Räume soll mit verschiedenen Massnahmen des Agglomerationsprogramms verbessert werden. Zum einen enthalten die Massnahmen des Agglomerationprogramm konzeptionelle Vorgaben für die Entwicklung der Ortskerne, die von den Gemeinden bei ihren Planungen berücksichtigt werden und zum

anderen tragen insbesondere die BGK-Massnahmen und die Verkehrsberuhigungen zur Aufwertung der öffentlichen Strassenräume bei. Das Zukunftsbild Landschaft gibt zudem auch Entwicklungsziele und Stossrichtungen vor, wie der siedlungsnahe Landschaftsraum optimal gestaltet und genutzt werden kann (Zugänglichkeit ab Siedlungsräume, Gestaltung von Naherholungsgebieten).

Wirkungskriterium 3: Verkehrssicherheit erhöht

Analysen zur Verkehrssicherheit und ein Konzept zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind ein wesentlicher Bestandteil des Agglomerationsprogramms 2. Generation. Die wichtigsten Projekte, die zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen sind die bereits unter dem Wirkungskriterium «Qualität des Verkehrssystems verbessert»¹⁸⁷ beschriebenen Verkehrsmassnahmen. Insbesondere mit der Umsetzung der BGK, einem systematischen Ansatz zur Strukturierung der Strassennetze mit verkehrsberuhigten Zonen und den flächendeckenden Massnahmen für den Fuss- und Radverkehr kann die Verkehrssicherheit in der Agglomeration wesentlich verbessert werden. Ein besonderes Augenmerk wurde dabei auch auf die Sanierung und sichere Gestaltung von Fussgängerübergängen gelegt. So wurden inzwischen sämtliche Fussgängerstreifen an den Kantonsstrassen systematisch analysiert und wo nötig Massnahmen zu ihrer Sanierung eingeleitet.

Aufgrund der Erfahrungen im Agglomerationsprogramm 2. Generation wurden die Analysen der Verkehrssicherheit überarbeitet und systematisiert, so dass ab dem Agglomerationsprogramm 3. Generation, ein noch stärkerer Fokus auf die Sanierung von Unfallhäufungspunkten und Unfallschwerpunkten gelegt werden kann.

Wirkungskriterium 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Die Wirkung des Agglomerationsprogramms zur Verminderung der Umweltbelastung und dem Ressourcenverbrauch ist direkt mit den Wirkungen der Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen gekoppelt. So dienen die BGK, das Verkehrsmanagement und die Massnahmen zur Erhöhung des Anteils des öV sowie des Fuss- und Radverkehrs am Modal Split einer gewissen Verminderung der Lärm- und Luftbelastung in den Siedlungsgebieten. Mit der Umsetzung der entsprechenden Massnahmen aus der 2. Generation können hier erste Verbesserungen erreicht werden und die Fortsetzung dieser Strategien in der 3. und weiteren Generationen wird Stück für Stück für weitere kleine Entlastungseffekte sorgen. Eine gewichtige Verminderung der Lärm- und Luftbelastungen im Agglomerationskern ist hingegen erst mit der vollständigen Realisierung der Zentrumsentlastung Wil zu erwarten.

Die Massnahmen im Bereich Siedlung sind darauf ausgerichtet den Bodenverbrauch sowie die weitere Beeinträchtigung der Landschaftsräume durch die Zersiedelung weitgehend einzudämmen. Mit den Massnahmen des Agglomerationsprogramms in Kombination mit den neuen kantonalen Richtplänen kann dies weitgehend sichergestellt werden. Die entsprechenden Massnahmen (insb. Siedlungsbegrenzungslinien von kantonalen Bedeutung) sind in den Richtplänen verankert und somit umgesetzt.

Zur Aufwertung der Qualität der Landschaft wurde das sogenannte «Zukunftsbild Landschaft»¹⁸⁷ erarbeitet. Dieses dient als regionales Landschaftsentwicklungskonzept für die Agglomeration und in den kommenden Jahren sollen konkrete Projekte aus dem Zukunftsbild Landschaft abgeleitet und umgesetzt werden.

4.3 Fazit Stand der Umsetzung

Grundsätzlich ist die Umsetzung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms Wil 2. Generation gut auf Kurs. Insbesondere die Siedlungsmassnahmen sind weitgehend in die rechtsgültigen kantonalen Richtpläne überführt worden. Dazu kann noch erwähnt werden, dass die kantonalen Richtpläne nicht nur die wichtigen Projekte und Massnahmen direkt übernommen haben, sondern im Rahmen der aktuellen Richtplannüberarbeitungen auch die Pflicht zur Berücksichtigung der Agglomerationsprogramme für künftige Ortsplanungen verankert wurde.

Für die Umsetzung der Verkehrsmassnahmen kann ebenfalls ein guter Stand ausgewiesen werden. Da die Realisierung der Massnahmen der 2. Generation gerade erst begonnen hat, sind zwar erst wenige Massnahmen realisiert oder in Bau, jedoch sind sowohl die Planungen als auch die Finanzierung der meisten A-Massnahmen auf Kurs und die Realisierung in den kommenden Monaten und Jahren vorgesehen.

Da die verkehrlichen Schlüsselmassnahmen des Agglomerationsprogramms Wil 2. Generation im B-Horizont priorisiert waren, ist deren planerische Weiterentwicklung zu Vorprojekten und die Einreichung zur Mitfinanzierung im Agglomerationsprogramm 3. Generation ein weiterer wesentlicher Aspekt der Umsetzung.

5 Analyse Istzustand: Potenziale, Schwachstellen und Handlungsbedarf

Als Grundlage für das Agglomerationsprogramm soll ein detailliertes Bild der Agglomeration Wil gezeichnet werden. Dazu wird im Folgenden eine ausführliche Analyse des Ist-Zustandes von Siedlungs- und Landschaftsstruktur, der Verkehrssysteme und der Umweltsituation des Agglomerationsraumes dargelegt. Die Analyse wurde für das Agglomerationsprogramm 2. Generation erstellt und für die 3. Generation mit der zwischenzeitlichen Entwicklung aktualisiert und ergänzt.

5.1 Regionale Übersicht und funktionale Gliederung

5.1.1 Planungsgebiet Agglomerationsprogramm Wil 3. Generation

Das Bundesamt für Statistik (BFS) klassiert die Agglomeration Wil als mittlere Agglomeration (50'000 – 99'999 EinwohnerInnen). Dazu gehören folgende 10 Gemeinden:

Kanton St.Gallen	Kanton Thurgau
Oberbüren	Eschlikon
Oberuzwil	Münchwilen
Uzwil	Rickenbach
Wil (per 1.1.2013 Fusion mit Bronschhofen)	Sirnach
Zuzwil	Wilen

Tabelle 4:
Gemeinden der Agglomeration Wil
gemäss BFS

Das von der Regio Wil betrachtete Agglomerationsgebiet umfasst 12 Gemeinden (siehe Tabelle 5). Die Gemeinde Kirchberg ist aus funktionellen Gründen (Industriegebiet Stelz und Wirtschaftsschwerpunkt Zwizach), Jonschwil aufgrund der räumlichen Struktur zusätzlich in das Agglomerationsprogramm einbezogen worden (Wirtschaftsgebiet im Gemeindeteil Schwarzenbach, Talgemeinde, Verbindungsfunktion innerhalb der Agglomeration).

Kanton St.Gallen	Kanton Thurgau
Jonschwil	Eschlikon
Kirchberg	Münchwilen
Oberbüren	Rickenbach
Oberuzwil	Sirnach
Uzwil	Wilen
Wil	
Zuzwil	

Tabelle 5:
Gemeinden des Agglomerationsprogramms
Wil gemäss Regio Wil

Diese Agglomerationsgemeinden sind innerhalb der Regio Wil **funktional mit einem ländlich geprägten Umfeld verbunden**. Die Regio Wil umfasst zusätzlich zu den Agglomerationsgemeinden die in Tabelle 6 aufgeführten Gemeinden.

Kanton St.Gallen	Kanton Thurgau
Lütisburg	Aadorf
Niederhelfenschwil	Bettwiesen
	Bichelsee-Balterswil
	Braunau
	Fischingen
	Lommis
	Tobel-Tägerschen
	Wängi

Tabelle 6:
Umfeld der Agglomeration Wil

Funktional können diese Gemeinden der Regio Wil nach der **Gemeindetypologie des Bundes** klassifiziert werden. Die Gemeindetypologie des BFS stützt sich dabei auf ein Zentrum-Peripherie-Modell, das über die Hauptmerkmale Einwohnerzahlen, Arbeitsplätze und Pendlerbeziehungen definiert wird. Die Gemeinden **ausserhalb des Agglomerationsperimeters** liegen in den folgenden Kategorien:

- Ländliche Pendlergemeinden (per Definition Gemeinden mit hohem Wegpendleranteil, relativ wenigen Arbeitsplätzen und hoher Zuwanderung): Bettwiesen
- Agrar-gemischte Gemeinden (per Definition Wirtschaftsgemeinden mit tiefem Wegpendleranteil, mittlerer Bedeutung der Landwirtschaft und hoher Bedeutung von Gewerbe oder Dienstleistung): Fischingen, Lütisburg, Niederhelfenschwil, Braunau, Lommis
- Industrielle und tertiäre Gemeinden (per Definition Wirtschaftsgemeinden mit tiefem Wegpendleranteil, tiefer Bedeutung der Landwirtschaft und hoher Bedeutung von Gewerbe oder Dienstleistung): Aadorf, Bichelsee-Balterswil, Wängi, Tobel-Tägerschen

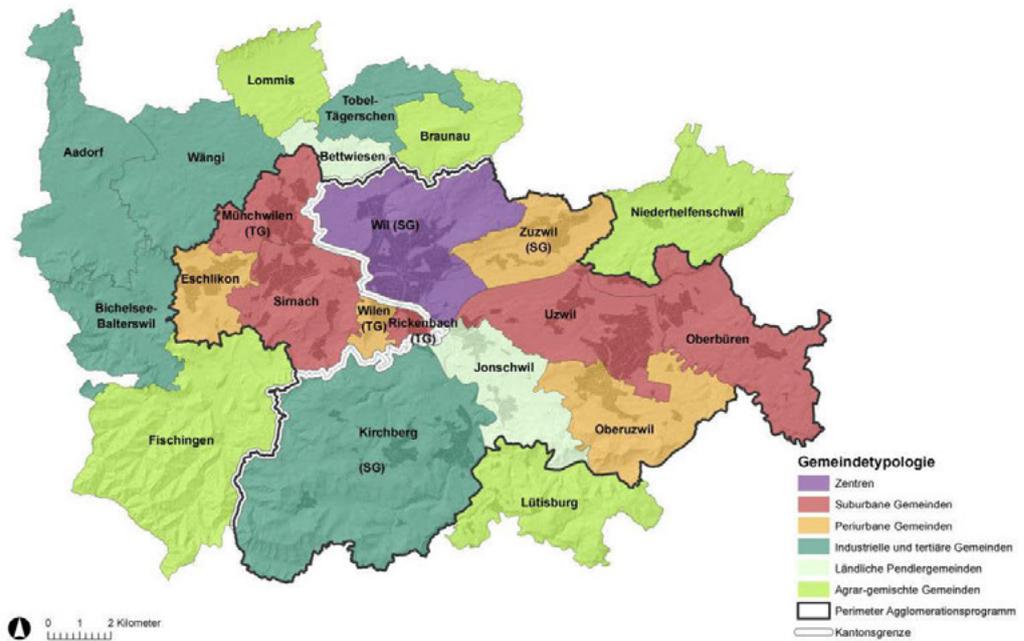


Abbildung 3:
Gemeindetypologie des BFS

Die Ausgangssituation ist hinsichtlich der Entscheidungs-, Trägerschafts- und Umsetzungsaufgaben **sehr komplex**. Die Regio Wil vereinigt: Gemeinden zweier Kantone, Agglomerationsgemeinden gemäss BFS, Agglomerationsprogrammgemeinden gemäss Agglomerationsperimeter Wil sowie Nichtagglomerationsgemeinden (siehe Abbildung 4). Grundsätzlich sind nur Investitionen im Perimeter des BFS beitragsberechtigt, Investitionen ausserhalb werden nur dann unterstützt, wenn deren Nutzen hauptsächlich im BFS-Agglomerationsgebiet anfällt.

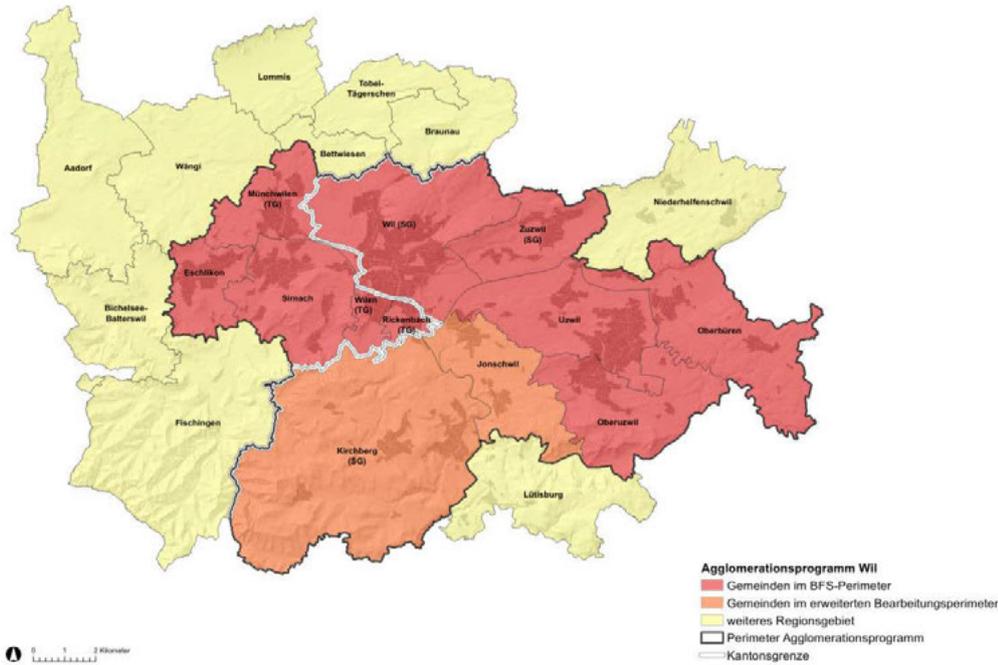


Abbildung 4:
Perimeter Regio Wil (gelb) / Perimeter Agglomerationsprogramm Wil (rot/orange)

5.1.2 Nutzen/Beitrag für die Gemeinden ausserhalb des Agglomerationsperimeters

Obwohl der Bund nur Massnahmen im festgelegten Agglomerationsperimeter mitfinanziert, werden die Massnahmen und Bestrebungen der Gemeinden ausserhalb dieses Perimeters bei der Wirkungsbeurteilung des Programmes berücksichtigt. Das Agglomerationsprogramm, insbesondere mit den Massnahmen im Siedlungsbereich und in der Landschaft, gibt für die Nicht-Agglomerations-Gemeinden die regionale Stossrichtung vor. Der Nutzen einer gemeinsam koordinierten und abgestimmten Raum- und Verkehrsplanung ist jedoch kaum monetär spürbar, sondern indirekt. So steigert ein starkes Zentrum mit einer guten verkehrlichen Erreichbarkeit auch die Attraktivität der Gemeinden ausserhalb des Agglomerationsperimeters. Die 22 Gemeinden der Regio Wil haben sich solidarisch gegenüber dem AP Wil gezeigt, so können sämtliche Gemeinden anlässlich der Delegiertenversammlung über die Genehmigung des Agglomerationsprogrammes abstimmen. Auch wenn durch die strenge Perimeterauslegung durch den Bund der Eindruck entsteht, dass gewisse Gemeinden ausserhalb des Perimeters nur ungenügend mitberücksichtigt werden können, so wird doch dieser erwähnte indirekte Nutzen der Massnahmen gerade auch ausserhalb des Perimeters Wirkung zeigen.

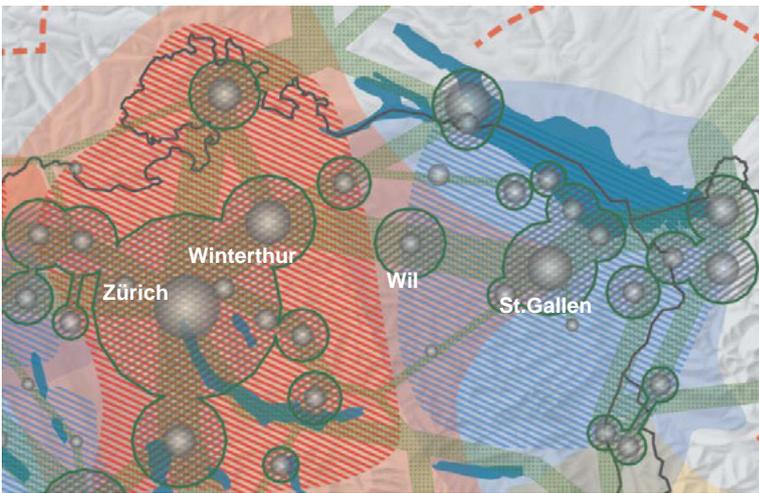
Die Definition der Agglomerationsperimeter wird derzeit durch den Bund überarbeitet. Allenfalls ergeben sich daraus Anpassungen, die von der Regio Wil im Rahmen des nächsten Agglomerationsprogramms zu berücksichtigen wären.

5.1.3 Neue Grundlagen I: Raumkonzept Schweiz

Das Raumkonzept Schweiz ist im Sinne der Agglomerationsplanung als gesamtschweizerisches Zukunftsbild für die Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsplanung zu verstehen. Die Agglomerationsräume spielen dafür eine bedeutende Rolle und die Agglomerationsprogramme sind ein wichtiger Baustein um die Ziele des Raumkonzepts Schweiz auf lokaler Ebene umzusetzen. Die Agglomeration Wil ist dementsprechend in das Raumkonzept Schweiz einzuordnen.

Räumliche Einordnung in das Raumkonzept Schweiz

Die Agglomeration Wil liegt am Rande des Handlungsraums Nord-Ostschweiz und ist geprägt durch die Lage auf der West-Ost-Achse mit den deutlich grösseren Agglomerationen Zürich, Winterthur und St.Gallen, mit denen bedeutende überregionale Verflechtungen bestehen (siehe Abbildung 5).



Räumlich differenzierte Handlungsansätze

In Handlungsräumen planen (innerer / erweiterter Bereich)

– **Grossstädtisch geprägte Handlungsräume**

Metropolitanräume



Hauptstadtregion Schweiz



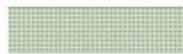
– **Klein- und mittelstädtisch geprägte Handlungsräume**



**Bestehende Kooperationen
in funktionalen Räumen ausbauen**



**Partnerschaften zwischen den grossstädtisch
geprägten Handlungsräumen fördern**



**Partnerschaften zwischen den Städten
und Agglomerationen fördern**



**Ländliche Zentren und alpine Tourismuszentren
untereinander und mit den Städten vernetzen**



Grenzlage besser nutzen



Ausgangslage

Metropolitane, grossstädtische, mittelstädtische,
kleinstädtische und ländliche Zentren



Agglomerationen



Abbildung 5:
Räumliche Einordnung der Agglomeration
Wil in das Raumkonzept Schweiz
(Quelle: Raumkonzept Schweiz)

Thematische Einordnung in das Raumkonzept Schweiz

Das Raumkonzept zeigt neben der räumlichen Gliederung der Schweiz auch inhaltliche Handlungsschwerpunkte auf, an denen sich die Verkehrsplanung, die Raumentwicklung und die wirtschaftliche Entwicklung der Regionen orientieren sollen. Für die Agglomeration Wil sind insbesondere folgende strategischen Stossrichtungen zu beachten:

Agglomerationen und Städte profilieren	Um Synergien zu nutzen, ist die themenorientierte Kooperation unter den Nordostschweizer Agglomerationen zu intensivieren. Die Städte und Agglomerationen identifizieren ihre jeweiligen Stärken und Chancen, etwa als Dienstleistungs- und Industriestandorte, als Tourismus- und Kongresszentren, als Bildungs-, Forschungs-, Kultur- und Sportstätten. Ausgehend davon und auf Basis der bereits eingeleiteten Bemühungen, ist eine vermehrte Funktionsteilung zu vereinbaren. Sie ermöglicht es, Dienstleistungen effizient zu erbringen und ausgezeichnete Infrastrukturen anzubieten. Neue Angebote werden gestützt auf diese gemeinsame Strategie aufgebaut.
Verkehrsverbindungen nach Zürich und im internationalen Bodenseeraum verbessern	Bund, Kantone, Städte und Gemeinden prüfen gemeinsam, wie die Verbindungen der Nordostschweiz zum Metropolitanraum Zürich und zum Gotthardraum verbessert werden können. Die Region kann noch besser an das nationale, europäische und – über den Flughafen Zürich-Kloten – an das internationale Netz angeschlossen werden. Durch den Ausbau der Bahnlinien über Bregenz nach München und über Konstanz nach Stuttgart wird die Nordostschweiz zudem stärker mit den Zentren im internationalen Bodenseeraum und mit den europäischen Metropolregionen vernetzt.
Grenzüberschreitendes S-Bahnnetz verbessern	Die Verkehrsverbindungen zwischen Wil-Gossau-St.Gallen, zwischen St.Gallen-Bregenz, St.Gallen-Rheintal und St.Gallen-Konstanz sind im Sinn eines grenzüberschreitenden S-Bahnnetzes weiterzuentwickeln.
Funktionieren des Strassennetzes sicherstellen	Auf den übergeordneten Strassennetzen gilt es, die Leistungsfähigkeit der West-Ost-Verbindung und der Verbindungen ins Ausland zu gewährleisten. Die Siedlungsentwicklung und die Infrastruktur für den Nahverkehr müssen aufeinander abgestimmt werden.

Abbildung 6:
Relevante Stossrichtungen des Raumkonzepts Schweiz (Quelle: Raumkonzept Schweiz)

Für die Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms Wil sind aus dem Raumordnungskonzept Schweiz entsprechend dieser strategischen Stossrichtung folgende Punkte zu beachten:

- **Agglomerationen und Städte profilieren:** Die Entwicklung des ESP Wil West ist das Kernelement des Agglomerationsprogramms Wil. Entsprechend des Raumkonzepts Schweiz besteht im Sinne der Funktionsteilung der Bedarf nach einer Abstimmung mit den umliegenden Agglomerationen. Hier ist die Ausrichtung des ESP in Abgrenzung zu den Entwicklungsschwerpunkten der anderen Agglomerationen zu behandeln.
- **Verkehrsverbindungen nach Zürich verbessern:** Die Agglomeration Wil ist bisher sowohl über die Autobahn als auch im Schienennetz gut mit der Metropole Zürich und dem Flughafen Zürich verbunden. Wichtig für die zukünftigen Planungen ist eine gute Einbindung der Agglomeration in die Bahnangebotsplanung auf dem Korridor Zürich – St.Gallen. Im MIV ist die Agglomeration Wil lediglich am Rande von überregionalen Ausbauprojekten auf der A1 betroffen (PEB-Projekte St.Gallen und Grossraum Zürich).
- **Grenzüberschreitendes S-Bahnnetz verbessern:** Wil liegt bezüglich der S-Bahnplanungen der beiden benachbarten Agglomerationen Zürich und St. Gallen genau auf der Planungsgrenze und ist heute Endhaltestelle beider S-Bahnssysteme. Bei den zukünftigen Angebotsplanungen (S-Bahn 2G Zürich und Weiterentwicklung S-Bahn St.Gallen) ist darauf zu achten, dass Wil diese Scharnierfunktion weiterhin wahrnehmen kann.

- **Funktionieren des Strassennetzes sicherstellen:** Für die Erschliessung des ESP Wil West und als Teil der Zentrumsentlastung Wil ist die Realisierung eines neuen Autobahnanschlusses Wil West vorgesehen. Dieser soll den Zielsetzungen einer Leistungsfähigen Ost-West-Achse und einer guten Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit dem Strassennetz entsprechen.
- **Fahrplanstabilität strassengebundener ÖV sicherstellen:** Der ÖV muss verstärkt seine Funktion zur Erschliessung der Regio Wil und die Verbindung aus der Agglomeration in die Kernstädte wahrnehmen. Dafür sind sichere Anschlüsse an den Fernverkehr sowie genügend Kapazitäten und die attraktive Gestaltung der Umsteigebahnhöfe Wil und Uzwil eine Grundvoraussetzung.

5.1.4 Neue Grundlagen II: Kantonale Raumkonzepte / Kantonale Richtpläne

Das in der Zwischenzeit in Kraft getretene Raumplanungsgesetz setzt die Rahmenbedingungen für die Siedlungsentwicklung neu fest: Die Kantone definieren in ihren Richtplänen das langfristig benötigte Siedlungsgebiet sowie die Verteilung der Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung innerhalb des Kantons. Für die Agglomeration Wil können zum momentanen Zeitpunkt vorerst Aussagen auf Stufe der genehmigten Raumkonzepte der Kantone St. Gallen und Thurgau gemacht werden.

Die beiden Raumkonzepte bauen auf vergleichbaren Siedlungsraumtypen auf und weisen den Siedlungsräumen der Agglomeration Wil folgende Ordnung zu:

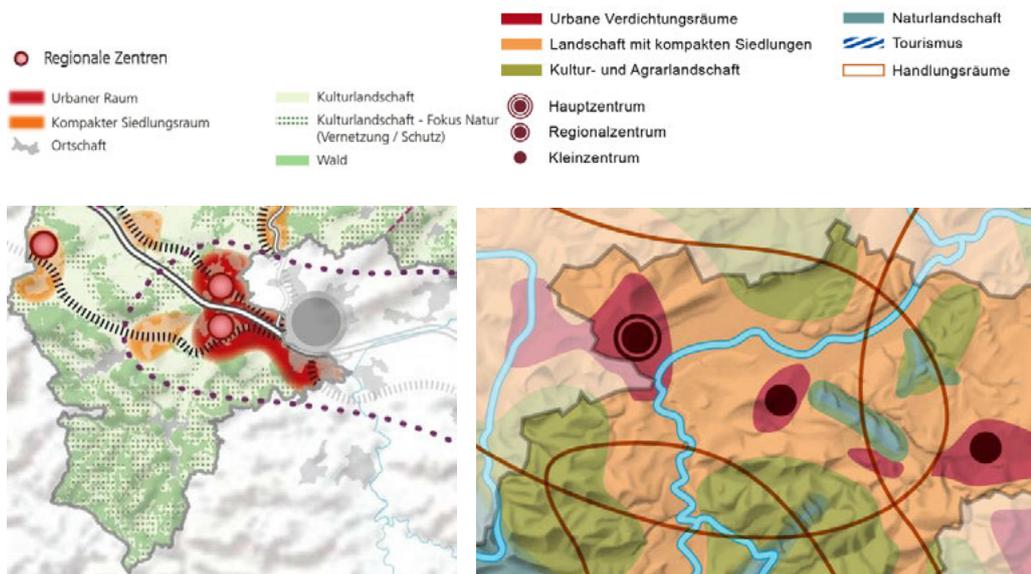


Abbildung 7:
Grafische Darstellung Raumkonzepte Kt. TG (links) und SG (rechts)
(Quelle: Kantonale Richtpläne)

Die nachstehende Tabelle erläutert die wesentlichen Vorgaben für die differenzierte Entwicklung der Siedlungsgebiete. Dabei ist ersichtlich, dass trotz unterschiedlicher Bezeichnungen dieselben Ziele angestrebt werden.

Zukunftsbild AP2	Raumkonzept TG	Raumkonzept SG
	Kantonale Wachstumsannahmen	
	Bevölkerung: Szenario Hoch bis 2030: +46'000 (+17% ggü. 2013) bis 2040: +64'000 (+25% ggü. 2013) Beschäftigte: Szenario Hoch- bis 2030: +14'000 (+15% ggü. 2012) bis 2040: +18'000 (+19% ggü. 2012)	Bevölkerung: Szenario Mittel* bis 2030: +36'000 (+7% ggü. 2013) bis 2040: +40'000 (+8% ggü. 2013) * Angaben aus GÜRP-Journal vom September 2014
Agglomerationszentrum - Wil		Regionalzentrum Wil Arbeitsstandort mit (über)regionaler Ausstrahlung Wichtige öffentliche Einrichtungen (Bildung, Gesundheit, Kultur etc.) Verstärkte Innenentwicklung
Agglomerationszentrum - Uzwil		Kleinzentrum Uzwil Ergänzt das Regionalzentrum in den funktionalen Ausstattungen Voraussetzungen für neue Arbeitsplätze schaffen
Gemeinden Zentrumsregion	Regionalzentren Münchwilen und Sirnach (sich ergänzende Zentren) Stützpunktfunktion für Umland Arbeitsplatzangebot Versorgung Verkehrsknoten	
Zentrumsregion	urbane Raum: Aufnahme von 65% des Wachstums Jährliches Wachstum: 2013 -2030: 1.1% 2013 – 2040: 1.0% hohe Dichten Nutzungsmischung städtebauliche Qualität Arbeitsplatz- & Bildungsschwerpunkte Versorgungsschwerpunkte	urbane Verdichtungsräume: Aufnahme von 65% des Wachstums Verdichtung / Hochhauspotenziale Mischquartiere Flächen für Wirtschaft
	kompakter Siedlungsraum: Aufnahme von 25% des Wachstums Jährliches Wachstum: 2013 -2030: 0.8% 2013 – 2040: 0.7% verdichtete Ortszentren Nutzungsmischung Siedlungsbegrenzung Arbeitsplatzangebote vielfältiger Versorgung	Landschaft mit kompakten Siedlungen: Aufnahme von 33% des Wachstums Zersiedelung eindämmen Siedlungsgrenzen Entwicklung an gut erschlossenen Standorten Kernaufwertung
	Kulturlandschaft: Aufnahme von 10% des Wachstums Jährliches Wachstum: 2013 -2030: 0.5% 2013 – 2040: 0.4% kompakte Ortskerne lokales Gewerbe Grundversorgung	Kultur- und Agrarlandschaft Aufnahme von 2% des Wachstums zurückhaltende Siedlungsentwicklung Gebäudesubstanz erneuern Zentrenanbindung optimieren Touristische Potenziale aufwerten

Tabelle 7:
Strategie der Siedlungsraumtypen
gemäss kantonalen Raumkonzepten

Diese Raumordnung deckt sich mit der Strukturierung des Siedlungsgebietes im Zukunftsbildes des Agglomerationsprogramms 2. Generation. Die einzige Differenz besteht in der Zentrenstruktur der Gemeinden Münchwilen und Sirnach: Im Agglomerationsprogramm werden sie gleich betrachtet wie die übrigen Gemeinden der Zentrumsregion, im Raumkonzept des Kantons TG werden sie explizit als Regionalzentren aufgeführt. Durch die Vereinigung mit Wil wird Bronschhofen Teil des Zentrums Wil.

Das Agglomerationsprogramm der dritten Generation baut auf der Struktur dieser kantonalen Raumkonzepte auf und führt diese zu einem gemeinsamen Bild im funktionalen Raum zusammen. Dabei bleiben die raumplanerischen Aussagen im Strukturbild der Agglomeration stabil und bilden lediglich die Gemeindevereinigung Wil / Bronschhofen als neue Information ab.

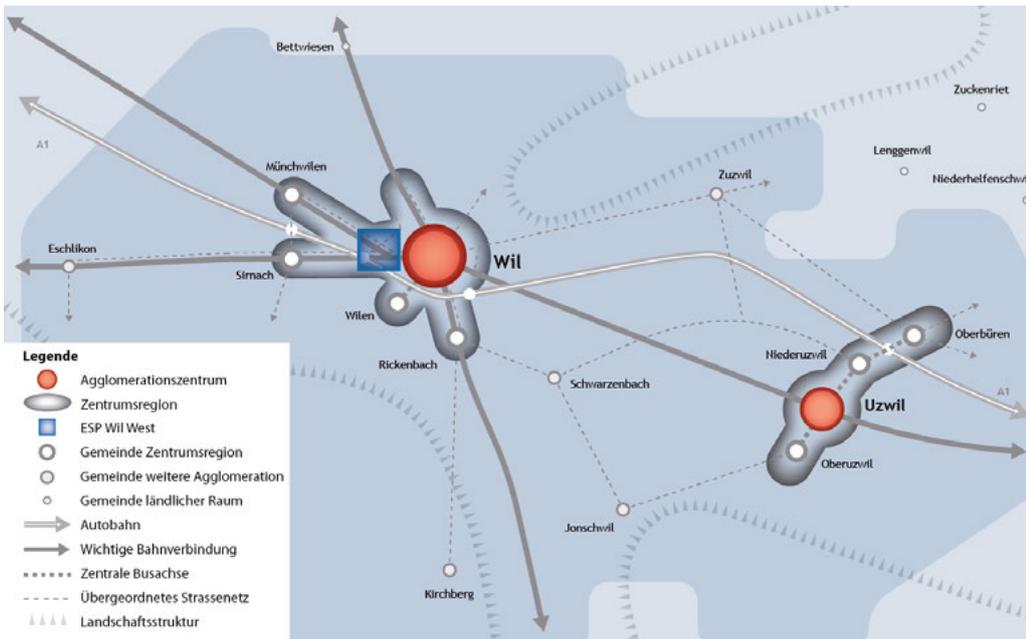


Abbildung 8:
Strukturbild Agglomerationsprogramm
2. Generation

Auswirkungen auf das Agglomerationsprogramm: Gemäss revidiertem Raumplanungsgesetz steuern die kantonalen Richtpläne künftig die Wachstumsverteilung innerhalb des Kantons stärker als bis anhin und auf Basis eines bestimmten Szenarios. Die in den Raumkonzepten definierten Raumtypen stehen somit im direkten Zusammenhang mit den ihnen zugewiesenen Wachstumsvorgaben (Einwohner und Beschäftigte). Diese Vorgaben gilt es im Rahmen des Siedlungskonzepts des Agglomerationsprogramms zu prüfen und allenfalls zu präzisieren.

Die Abstimmung mit den kantonalen Richtplänen erfolgte laufend während des gesamten Prozesses. Eine detaillierte Gegenüberstellung zwischen den kantonalen Richtplänen und dem Agglomerationsprogramm findet sich zu Beginn des Massnahmenbandes.

5.2 Situation Umwelt und Landschaft: Unterschiedliche Problemlagen

Die Agglomeration Wil ist im nationalen Vergleich eine mittelgrosse und eher ländlich geprägte Agglomeration. Die Topografie bestimmt zu einem wesentlichen Teil den Charakter der Agglomeration (s. Abbildung 9):

- Sie erscheint als Siedlungsband auf der Ost-West-Achse (St. Gallen – Zürich), in dem sich die Siedlungen auf die wannenartig tiefer gelegenen Räume konzentrieren.
- Senkrecht zu dieser Ost-West-Achse verlaufen kraftvolle Grüngürtel, teilweise geprägt durch Flussläufe, die als dominierendes Landschaftselement wahrgenommen werden. Diese Grüngürtel haben unterschiedliche Funktionen und Bedeutungen (z.B. Wildtierkorridore, Siedlungstrennung, ökologische Vernetzung).

Aus dieser Konstellation ergeben sich drei von Grünkorridoren unterbrochene zusammenhängende Siedlungsräume:

- Eschlikon, Münchwilen und Sirmach
- Bronschhofen, Wil, Rickenbach und Wilen
- Uzwil, Oberuzwil und Oberbüren

Die grossen zusammenhängenden Grünflächen dazwischen schaffen Naherholungsräume von hoher Qualität und sehr nahe an den Siedlungen, was eine hohe Lebens- und Wohnqualität in der Agglomeration generiert. Zudem gewährleisten diese Grüngürtel (noch in mehr oder minderer Masse) die Vernetzungsfunktionen in Nord-Süd-Richtung.

Ausserhalb dieses Ost-West-Korridors befinden sich Siedlungen, die als ländlich eingestuft werden oder in einzelnen Fällen als isolierte Siedlungskerne angesehen werden können.

5.2.1 Räumliche Umweltsituation

Abbildung 9 zeigt die wichtigsten Naturelemente der Agglomeration Wil gemäss Bundesinventar. Die Thur befindet sich im Landschaftsschutzgebiet und über weite Teile im Inventar der Auengebiete von nationaler Bedeutung. Der Abschnitt Wil bis Weieren (Gemeinde Zuzwil) bildet das Thuraueengebiet Nr. 18. Hinzu kommen weitere Biotope von nationaler Bedeutung, insbesondere Flachmoore. Das Netz aus grünen Pfeilen zeigt das überregionale Vernetzungssystem gemäss Bundesinventar.

In Abbildung 10 ist ersichtlich wo die Konfliktzonen zwischen Siedlung / Verkehrsinfrastrukturen und den Naturelementen Wald, Wasser und Vernetzungachsen liegen. In den meisten Fällen stehen diese Konfliktzonen in direktem Zusammenhang mit grossen Infrastrukturanlagen (z.B. Autobahn). Ebenfalls ersichtlich sind Landschaftskammern die erhalten werden sollen und nicht durch weitere Siedlungsentwicklung in die Fläche unter Druck geraten sollen.

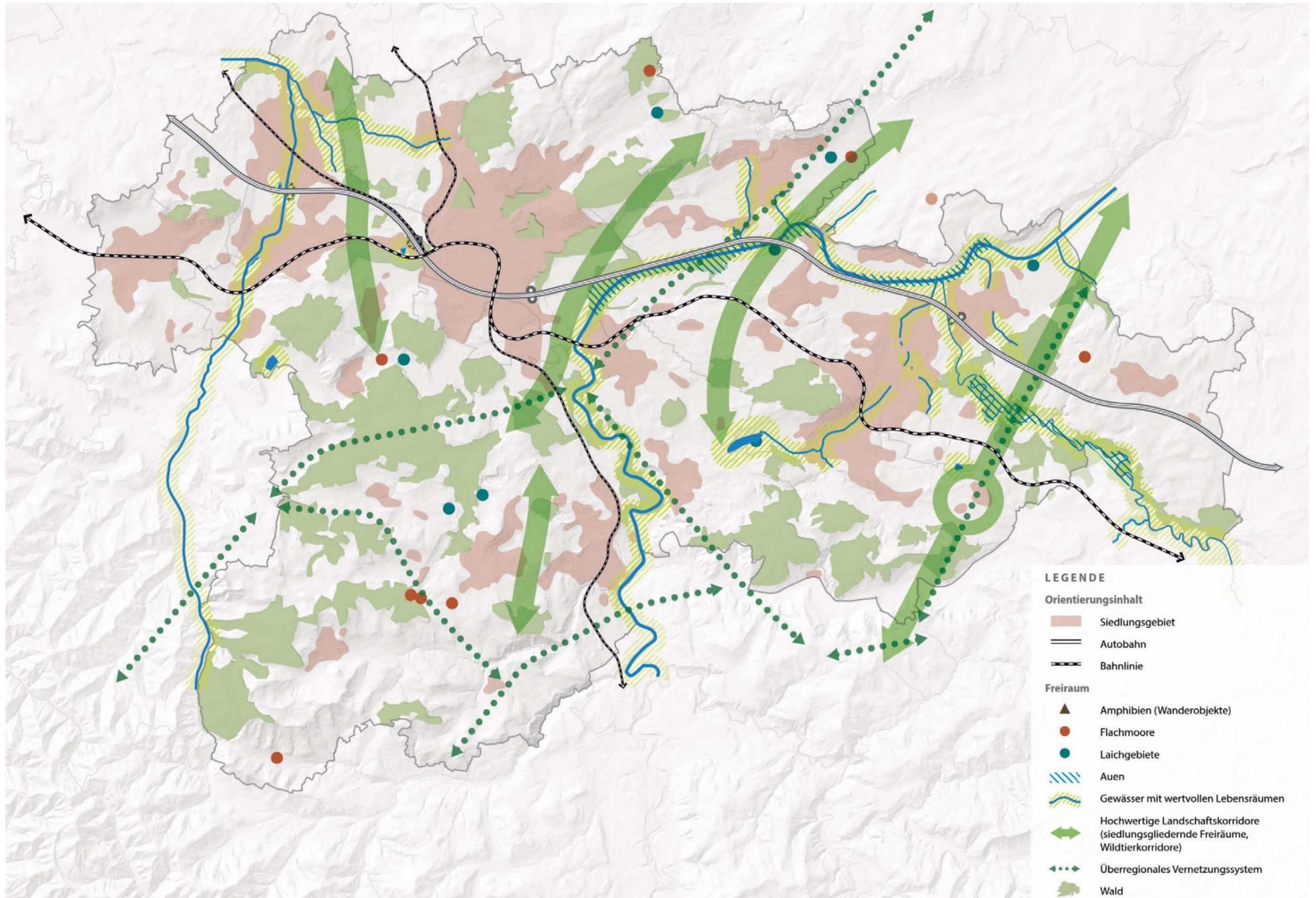


Abbildung 9:
Topographie, Siedlungen, Grünräume und Naturelemente der Agglomeration Wil

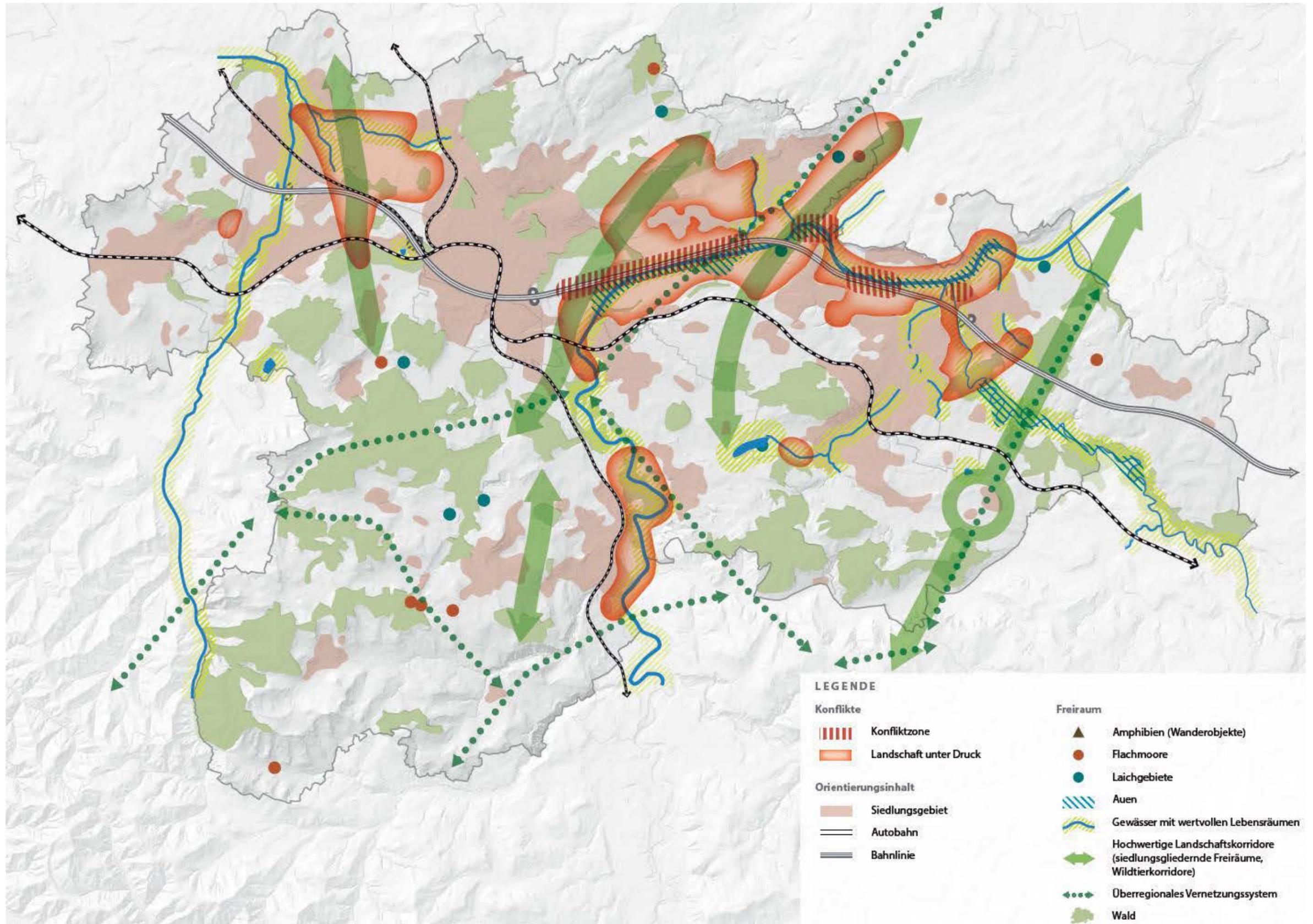


Abbildung 10:
Landschaft und Naturräume unter Druck

Fazit:

Ein Blick auf die Karte zeigt, dass Siedlung und Landschafts- und Freiräume nur punktuell Konfliktpotenzial bergen. Die Landschaft steht teilweise auch in für die Umwelt sensiblen Bereichen unter Druck und muss geschützt oder durch geeignete Massnahmen renaturiert werden.

5.2.2 Landschaftsstruktur und Naherholung

Die Situation der Landschaftsstruktur und der Naherholungsräume wurde in einem gemeinsamen Projekt der Regio Wil und der Regio St.Gallen untersucht, womit die landschaftlichen Aspekte in einem grösseren funktionalen Zusammenhang über die Grenzen des Perimeters der Agglomeration Wil abgedeckt sind. Der vollständige Bericht liegt dem Agglomerationsprogramm als Beilage bei.

Die Landschaft der Regio Wil ist sehr heterogen und abwechslungsreich in acht Landschaftseinheiten gegliedert (siehe Abbildung 11):

- Siedlungslandschaft
- Wiesenlandschaft
- Schmelzwasserrinne Bichelsee-Balterswil
- Thurtaal
- Wiesland- und Ackerbaulandschaft
- Tobel (Thur und Glatt)
- waldgeprägte Mosaiklandschaft
- gewässergeprägte waldreiche Berglandschaft

Die charakteristischen Landschaftsfunktionen dieser Landschaftseinheiten wurden ermittelt und gegliedert nach kulturellen, identitätsstiftenden, ästhetischen und erlebnisorientierten Aspekten und qualitativ bewertet. Die dazu erstellten Steckbriefe sind als Beilage zum Agglomerationsprogramm dokumentiert. Diese Analyse dient als Grundlage für die konzeptionelle Bearbeitung der Landschaftsstrategie und der Massnahmen zur Aufwertung der Landschaft und war gleichzeitig die vom Bundesamt für Landwirtschaft geforderte Grundlage für die Erarbeitung der Landschaftsqualitätsprojekte im Rahmen der Agrarpolitik.

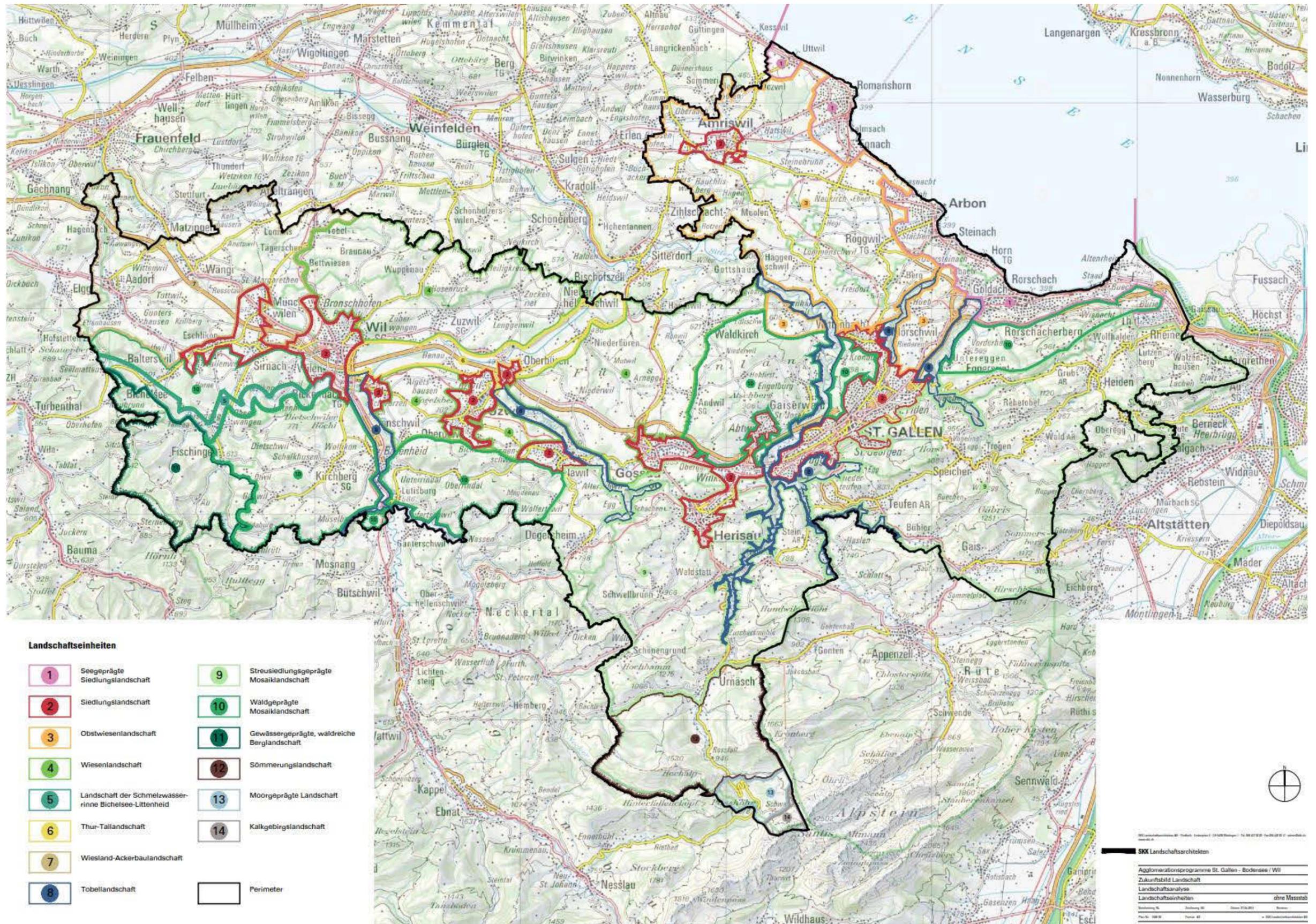


Abbildung 11:
Landschaftseinheiten

Fazit:

Die Landschafts- und Freiräume sind abwechslungsreich, heute noch von hoher Qualität und ein grosser Standortvorteil der Agglomeration. Mit geeigneten Strategien und Massnahmen muss mehr für den Schutz und die Aufwertung der Landschaftsräume unternommen werden.

5.2.3 Luftqualität und Lärmbelastung: Probleme vor allem auf MIV-Achsen in den Zentren

Mit einem Netz von Passivsammlern werden die NO₂-Immissionen gemessen. Die Jahresmittelwerte der NO₂-Immissionen in µg NO₂/m³ im Raum der Regio Wil sind in der Tabelle 8 zusammengestellt (vollständige Datenreihen liegen leider nur für die Messpunkte Uzwil – Flawilerstrasse und Wil – Wilenstrasse vor). Die Daten zeigen, dass die Luftbelastungen in den vergangenen Jahren zwar in einem gewissen Rahmen schwanken, aber weitgehend stabil sind. Die Verbesserungen der Fahrzeugtechnik wiegen die höheren Belastungen aufgrund des wachsenden Verkehrs in etwa auf.

Standort	Stickstoffdioxid-Jahresmittel [µg/m ³]												
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Kirchberg, Mühlaustrasse 3			28			25							
Niederbüren, Mutwil		16			16								
Sirnach, Zentrum								30	30	30	30		30
Uzwil, Flawilerstrasse	32	33	40	35	37	38	36	37	38	40	36	36	38
Wil, Marktgasse 57		21			21								
Wil, St.Gallerstrasse	35	38			40			42	39	43	39	40	40
Wil, Wilenstrasse 63	27	28	33	29	30	31	29	29	30	33	29	28	30
Zuzwil, Pumpwerk								46	45	50	45	46	49
Zuzwil, Taasel		16			16								

Tabelle 8:
NO₂-Immissionen
(Quelle: www.ostluft.ch)

Die Prognose der überkantonalen Messanstalt «Ostluft» zeigt für 2015 ein ähnliches Bild. Die NO₂ Belastungen sind insbesondere an der Autobahn sowie an einigen Hauptstrassen in der Stadt Wil und in Uzwil erhöht (siehe Abbildung 12).

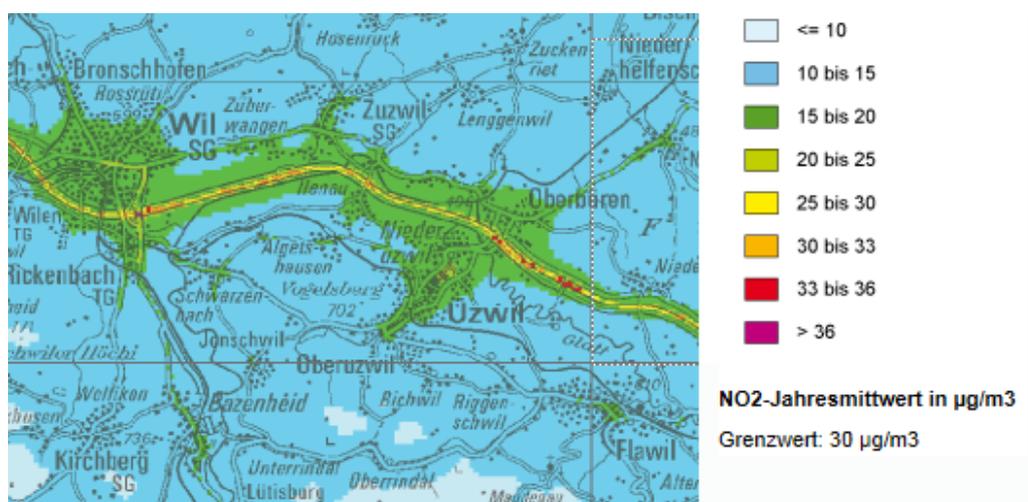


Abbildung 12:
NO₂-Belastung modelliert für 2015
(Quelle: www.ostluft.ch)

Das Feinstaub-Erfassungsnetz (PM10) ist weniger dicht. In der Nähe der Regio Wil liegt die Messstation Tänikon mit ähnlichen Umgebungseigenschaften wie der Grossraum Wil. Die Tabelle 9 zeigt, dass die PM10-Immissionen im Bereich des Grenzwerts liegen, jedoch tageweise die Belastung die Grenzwerte übersteigt. Die Anzahl Stunden mit überschrittenem O₃-Grenzwert liegt teilweise über 300 pro Jahr. Beim NO₂ liegen die Belastungswerte unterhalb der Grenzwerte und überschreiten seit 1998 die Grenzwerte auch tageweise nicht mehr.

Schadstoff	Messparameter	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
O ₃	Jahresmittel	52	59	56	55	56	55	61	56	56	57	55	54	53	54	51	54
O ₃	Anzahl Stundenmittel > 120 µg/m ³	365	453	286	353	353	355	742	349	298	405	287	242	205	308	241	182
NO ₂	Jahresmittel	18	16	17	15	13	15	16	15	15	16	13	14	15	14	13	12
NO ₂	Anzahl Tagesmittel > 80 µg/m ³	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PM10	Jahresmittel	27	20	19	18	18	20	23	19	18	22	19	17	17	16	16	14
PM10	Anzahl Tagesmittel > 50 µg/m ³	41	13	9	6	9	14	18	7	6	30	6	10	6	7	4	5

Tabelle 9:
Messstation Tänikon
(Quelle: www.bafu.admin.ch)

Die Situation zeigt zwei Arten von Problemen:

- Generelle, grossräumige Probleme: die Ozonbelastung ist grossräumig viel zu hoch
- Lokale Probleme: überall dort, wo die Belastung vom motorisiertem Individualverkehr sehr hoch ist, überschreiten die Schadstoffbelastungen die Grenzwerte oder sind mindestens im bedenklichen Bereich

Ein ähnliches Bild ergibt sich beim **Lärm**. Die Lärmbelastungen sind dort bedeutend, wo hohe Verkehrsbewegungen im Individualverkehr zu verzeichnen sind. Dies betrifft vor allem die Nationalstrasse A1 und die Zubringer- und Einfahrtsachsen zu den Zentren beziehungsweise Subzentren Wil, Sirnach / Münchwilen, Uzwil und Oberbüren sowie die anschliessenden Hauptverkehrsstrassen im Siedlungsgebiet.

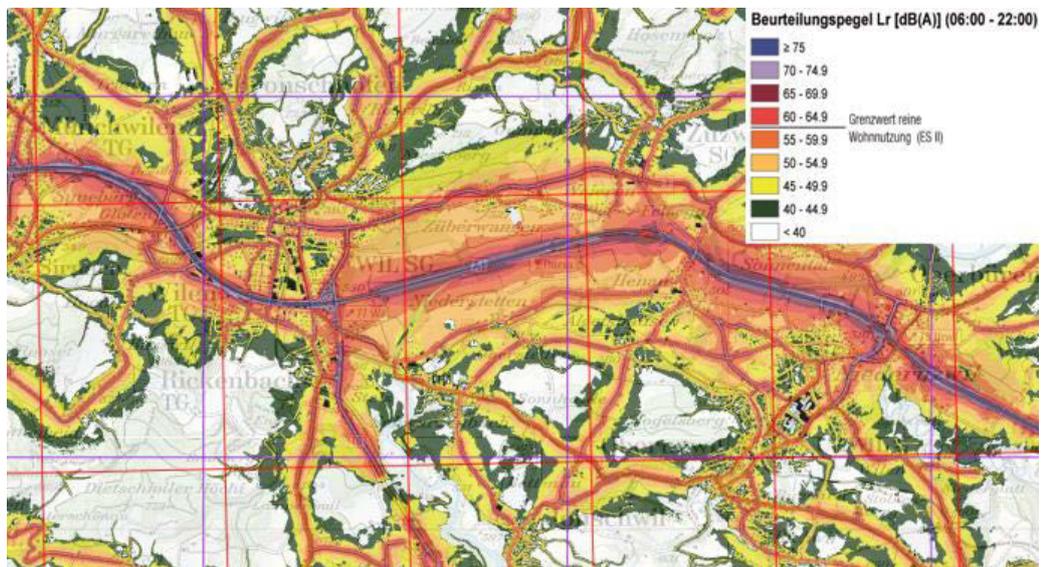


Abbildung 13:
sonBASE Strassenverkehrslärm Tag
(Quelle map.geo.admin.ch)

Fazit:

die Luft- und Lärmprobleme entlang der stark befahrenen Achsen sind noch nicht gelöst. Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms sollen jedoch dazu dienen die bestehenden gesetzlichen Aufträge zur Lärmsanierung und zur Luftreinhaltung zu unterstützen.

5.3 Siedlungsstruktur: Flächige Zersiedelung

5.3.1 Räumliche Gliederung der Agglomeration

Die nachstehende Abbildung zeigt die Siedlungsstruktur der Agglomeration Wil. Die Siedlungsraumtypen entsprechen jenen der beiden kantonalen Raumkonzepte und sind deckungsgleich mit der Siedlungsstruktur aus dem Agglomerationsprogramm der zweiten Generation.

Die beiden Kerne der Agglomeration sind Wil und Uzwil. Sie und die direkt anschliessenden Gemeinden (Münchwilen, Sirnach, Wilen und Rickenbach im Falle von Wil, Oberuzwil und Oberbüren (Dorf Oberbüren) im Falle von Uzwil) bilden den urbanen Raum und somit die zentralen Siedlungsgebiete der Agglomeration. Die Gemeinden Eschlikon, Kirchberg, Jonschwil, Zuzwil sowie Ortsteile von Uzwil und Oberbüren (Dörfer und Weiler) sind der Landschaft mit kompakten Siedlungen zugewiesen. Die weiteren kleineren, ausserhalb gelegenen Dörfer und Weiler sind Teil der Kulturlandschaft.

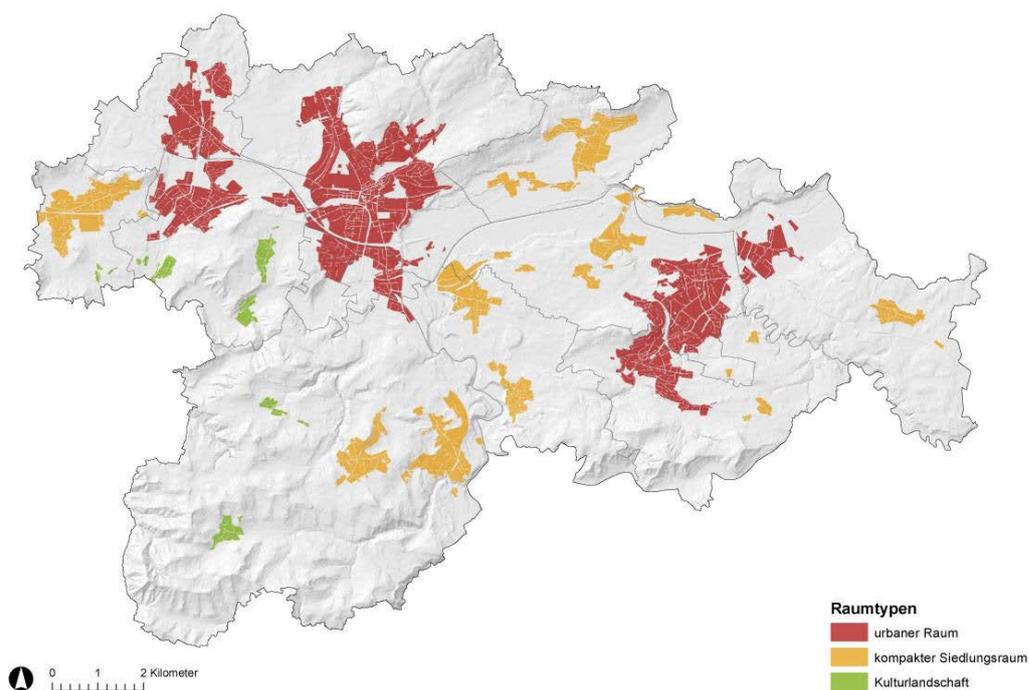


Abbildung 14:
Siedlungsraumtypen der Agglomeration Wil
(Basisinformation: Raumkonzepte Kantone
SG und TG)

5.3.2 Entwicklung der Einwohnerzahlen

In Tabelle 10 sind die aktuellen Einwohnerzahlen und deren Entwicklung der vergangenen Jahre aller Gemeinden im Agglomerationsperimeter zusammengestellt.

Kt.	Gemeinde	Einwohner				▲ Abs 90' - 14'	▲ % 90' - 14'
		1990 [VZ]	2000 [VZ]	2009 [VZ]	2014 [STATPOP]		
TG	Wilen	1'502	1'781	2'056	2'367	865	57.6%
TG	Rickenbach	2'490	2'454	2'510	2'736	246	9.9%
SG	Jonschwil	2'623	3'128	3'446	3'762	1'139	43.4%
TG	Eschlikon	2'664	3'211	3'808	4'228	1'564	58.7%
SG	Zuzwil	3'018	3'826	4'578	4'783	1'765	58.5%
SG	Oberbüren	3'385	3'925	4'043	4'250	865	25.6%
TG	Münchwilen	3'543	4'483	4'760	5'165	1'622	45.8%
SG	Oberuzwil	5'178	5'520	5'798	6'265	1'087	21.0%
TG	Sirnach	6'104	6'308	6'929	7'551	1'447	23.7%
Sg	Kirchberg	7'298	7'934	8'055	8'721	1'423	19.5%
Sg	Uzwil	10'981	11'955	12'471	12'695	1'714	15.6%
SG	Wil	19'994	20'479	22'238	23'715	3'721	18.6%
Total		68'780	75'004	80'692	86'238	17'458	25.4%

Tabelle 10:
Einwohnerentwicklung in der Agglomeration
Wil 1990 – 2014
(Quelle: Volkszählung (VZ) und Statistik der
Bevölkerung und der Haushalte (STATPOP))

Insgesamt zeigt sich von 1990 bis 2014 ein Wachstum von 26.6% (0.99% p.a.) über die gesamte Agglomeration. Die Gemeinden Zuzwil, Eschlikon, Wilen, Jonschwil und Münchwilen sind mit einem Bevölkerungszuwachs von über 40% am stärksten gewachsen, während die Zentrumsgemeinden Wil und Uzwil ein unterdurchschnittliches Bevölkerungswachstum aufweisen. Das geringste Wachstum ist mit knapp 9% in Rickenbach ausgewiesen, da durch die räumliche Lage der Gemeinde kaum Erweiterungen des Siedlungsgebietes möglich sind (siehe Abbildung 15). Der grösste absolute Zuwachs fällt mit 3'721 Einwohnern auf das Agglomerationszentrum Wil. Auffällig ist die Struktur mit eher kleinen Zentren (Uzwil mit rd. 13'000 bzw. Wil mit rd. 24'000 Einwohnern) und einwohnerstarken Umlandgemeinden mit zum Teil über 7'000 Einwohnern.

Trotz unterschiedlicher Dynamik der Entwicklung in den Gemeinden kann die Bevölkerungsentwicklung der Regio Wil in den letzten Jahren mit drei Phasen beschrieben werden:

- In den 90er-Jahren gab es einen Wachstumsschub
- Zu Beginn der 00er-Jahre verlangsamte sich das Wachstum
- Gegen Ende der 00er-Jahre bis 2014 beschleunigte sich das Wachstum

Zwischen den Agglomerationsprogrammen 2. Generation im Jahr 2009 und heute ist abermals eine Stärkung des Wachstumstrends festzustellen. Während das durchschnittliche jährliche Wachstum in der Periode 2000 bis 2009 bei 0.73% lag, wurden in den Jahren 2009 bis 2014 durchschnittliche Wachstumsraten von 1.6% pro Jahr erreicht. Für die Agglomeration Wil ist also auch zukünftig von einer hohen Dynamik und einer starken Bevölkerungszunahme auszugehen.

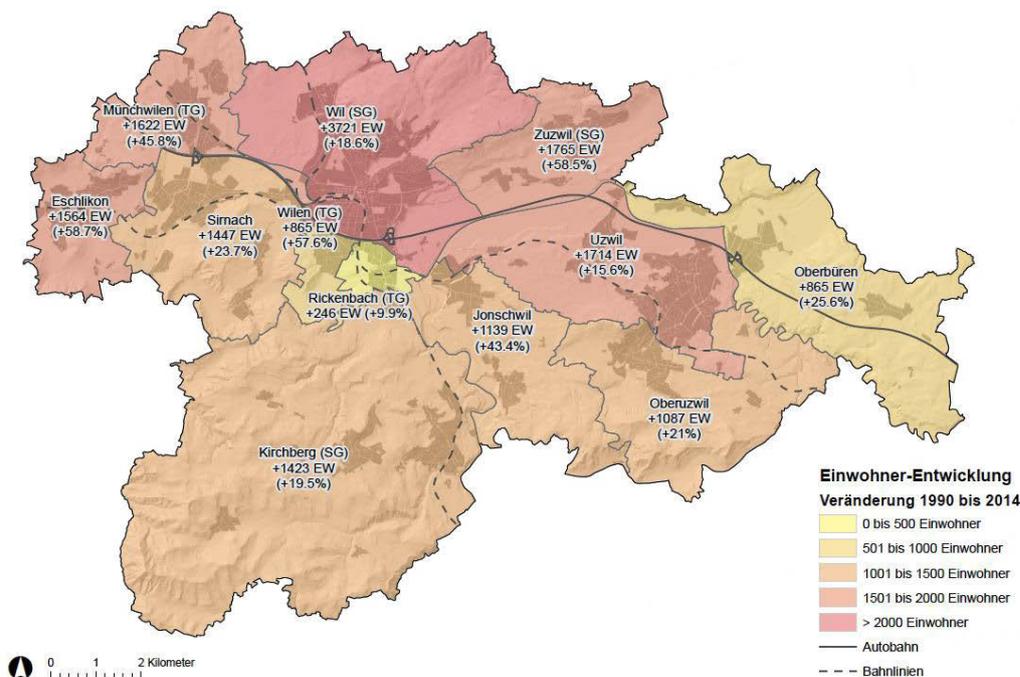


Abbildung 15:
Bevölkerungsentwicklung der
Agglomerationsgemeinden 1990-2014

Fazit:

Die räumliche Betrachtung der Bevölkerungsentwicklung zeigt, dass insbesondere die Gemeinden im Agglomerationsgürtel prozentual stärker wachsen als die Zentren. Zudem ist die Dynamik im Raum Wil stärker als im Raum Uzwil.

5.3.3 Entwicklung der Arbeitsplatzzahlen

Für die Entwicklung der Beschäftigten zeigt sich im Vergleich zur Bevölkerungsentwicklung eine dynamischere und unstetere Entwicklung. In Tabelle 11 ist die Entwicklung der Beschäftigten je Gemeinde für den Zeitraum 1991 bis 2012 zusammengestellt. Über die ganze Agglomeration ist die Anzahl der Beschäftigten in diesem Zeitraum um 21% gestiegen. Die Entwicklung der Beschäftigtenzahlen zeigt jedoch grosse Schwankungen. So wurde beispielsweise im Zeitraum 1991 bis 1995 eine Abnahme der Beschäftigtenzahl um 8.4% verzeichnet. In den Folgejahren erholte sich die Situation jedoch kontinuierlich wieder und das Wachstum beschleunigte sich in den letzten Jahren weiter (siehe Tabelle 11). Auch unter Berücksichtigung der statistischen Unschärfe aufgrund der neuen Messmethodik¹ zeigt sich, das Wachstum der Arbeitsplätze über den Gesamttraum betrachtet als stabil, die Gemeinden entwickeln sich jedoch sehr unterschiedlich. Tendenziell ist ersichtlich, dass vor allem Arbeitsplatzgebiete in Zentrumsnähe einen Zuwachs verzeichnen konnten (siehe Tabelle 11, Abbildung 16 und Abbildung 17).

¹ Für den Zeitraum 2008 bis 2012 müssen die Zahlen wegen des Methodenwechsels von der Betriebszählung zur Unternehmensstatistik mit gewisser Vorsicht interpretiert werden (mit der Unternehmensstatistik STATENT werden mehr Beschäftigte erfasst als in der Betriebszählung; z.B. Kleinstbetriebe und Kleinstpensen).

Die grossen Schwankungen in der Zahl der Arbeitsplätze bzw. die wirtschaftlichen Unsicherheiten, die mit bestimmten Branchen verbunden sind, stellen ein Risiko für die Entwicklung der Gemeinden dar. Die unterschiedlichen Veränderungen zwischen den Gemeinden sind vermutlich nicht nur mit der unterschiedlichen Flächenausstattung zu erklären, sondern lassen auch auf eine unterschiedliche Qualität beim Ansiedlungsmanagement schliessen (z.B. unterschiedlich «aktive» Ansiedlungspolitik seitens der Gemeinden).

Kt.	Gemeinde	Beschäftigte				Δ Abs 90' - 12'	Δ % 90' - 12'
		1991 [BZ]	2001 [BZ]	2008 [BZ]	2012 [STATENT]		
TG	Wilén	212	255	293	462	250	117.9%
TG	Rickenbach	895	721	706	974	79	8.8%
SG	Jonschwil	918	1'071	1'470	1'798	880	95.9%
TG	Eschlikon	1'065	901	1'335	1'537	472	44.3%
SG	Zuzwil	1'236	1'241	1'636	1'728	492	39.8%
SG	Oberbüren	1'521	1'746	2'239	2'494	973	64.0%
TG	Münchwilen	2'074	2'127	2'146	2'407	333	16.1%
SG	Oberuzwil	2'224	1'303	1'645	1'913	-311	-14.0%
TG	Sirnach	2'440	2'252	2'822	2'993	553	22.7%
SG	Kirchberg	3'479	3'562	4'281	4'304	825	23.7%
SG	Uzwil	6'920	6'559	6'557	6'873	-47	-0.7%
SG	Wil	11'382	10'974	12'252	13'975	2'593	22.8%
Total		34'366	32'712	37'382	41'458	7'092	20.6%

Tabelle 11:
Entwicklung der Beschäftigten im 2. und 3. Sektor in den Agglomerationsgemeinden (Grundlage: BFS, Eidgenössische Betriebszählung und STATENT)

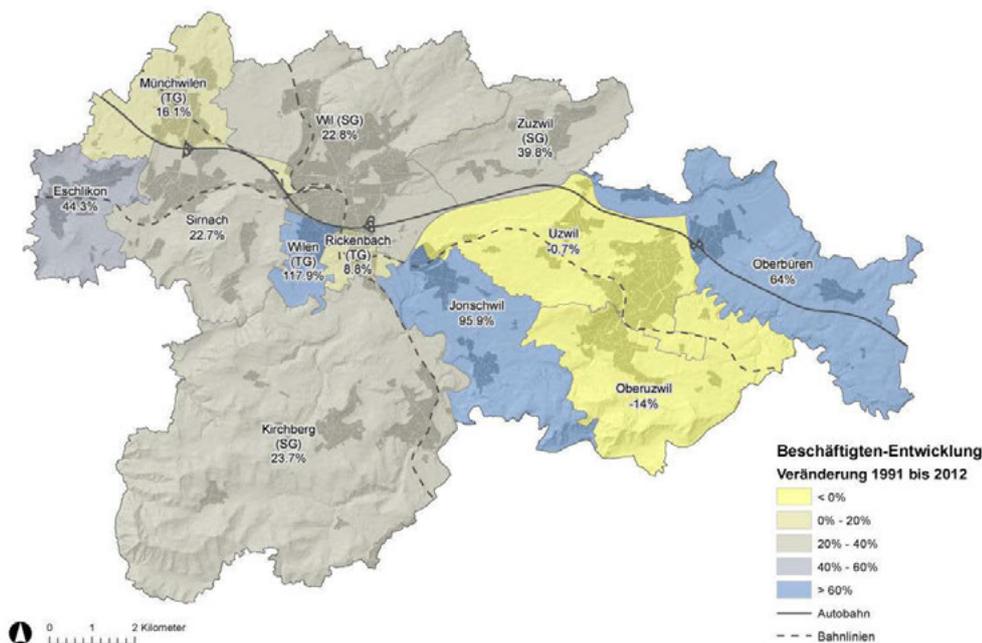


Abbildung 16:
Arbeitsplatzentwicklung der Agglomerationsgemeinden 1991-2012

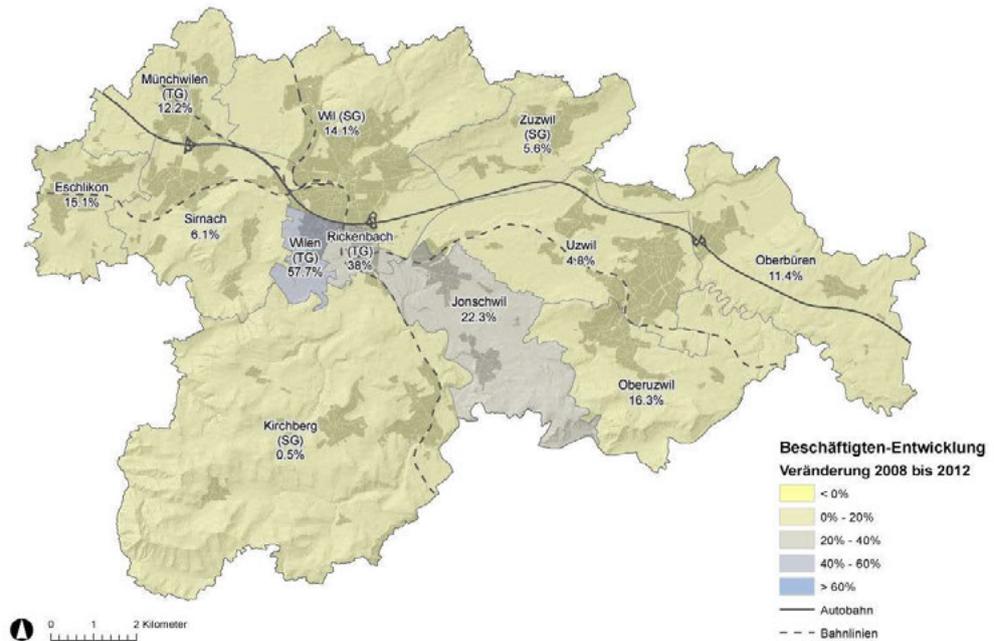


Abbildung 17:
Arbeitsplatzentwicklung der
Agglomerationsgemeinden 2008-2012

Fazit:

Zwischen 1990 und 2014 ist die Zahl der Arbeitsplätze etwas langsamer angestiegen als die Bevölkerung (+20.6% gegenüber 26.6%), wobei das Arbeitsplatzwachstum vor allem auf die Jahre seit 2001 zurückzuführen ist. Die Agglomeration hat es jedoch nicht geschafft, eine koordinierte Unternehmens-Ansiedlungspolitik zu betreiben und wird so mehr und mehr zur Wohnstadt der grösseren Nachbaragglomerationen. Unter diesen Umständen kann aus Erfahrung auch die Qualität der Arbeitsplätze sinken. Als erstes fehlen hochwertige Arbeitsplätze mit grosser Wertschöpfung. Der Grund für dieses Bild liegt im zu wenig koordinierten Vorgehen aller einzelnen Gemeinden, die es allein nicht schaffen attraktive Schwerpunkte für Unternehmensansiedlungen einzurichten. Zudem fehlt in der Regio Wil seit längerem verfügbares Bauland in Form von grossen Parzellen für die Ansiedlung grosser Unternehmen.

5.3.4 Vergleich Einwohner und Arbeitsplatzentwicklung

Im Vergleich ist ersichtlich, dass in der Agglomeration Wil die Bevölkerung etwas stärker gewachsen ist als die Anzahl der Arbeitsplätze (siehe Abbildung 18). Hier macht sich insbesondere der grosse Einbruch bei den Arbeitsplätzen in den 90er Jahren bemerkbar. In dieser Phase verschlechterte sich das Verhältnis von Einwohnern zu Arbeitsplätzen von 1 zu 0.5 auf 1 zu 0.44. Mit der starken Erholung der Arbeitsplatzzahlen bis 2013 erholte sich das Verhältnis wieder auf 1 zu 0.49.

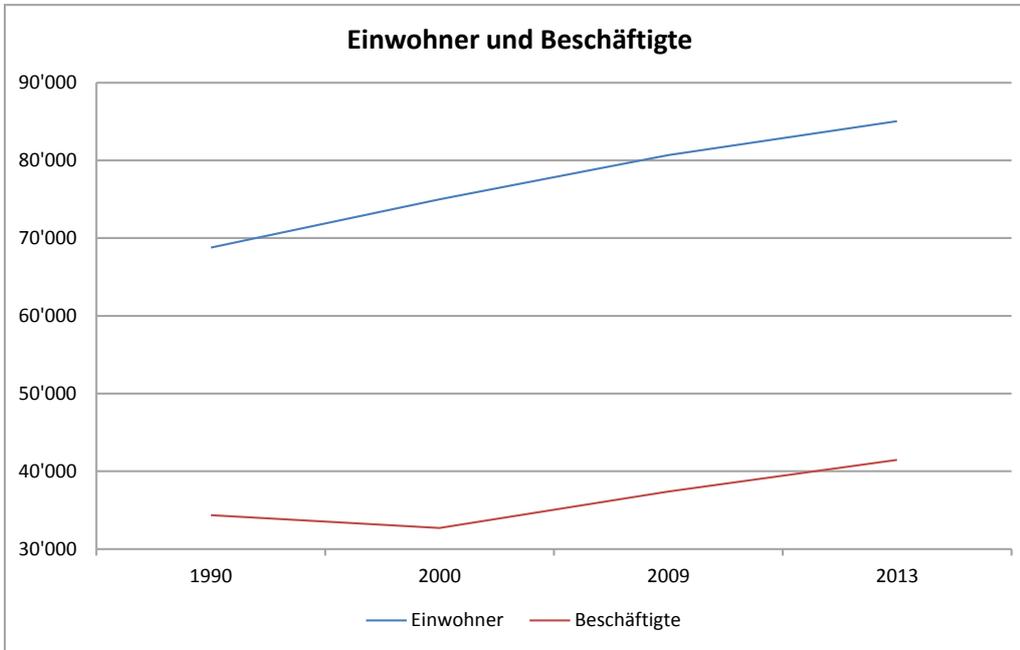


Abbildung 18:
Entwicklung Bevölkerung und
Arbeitsplätze Agglomeration Wil

Fazit:

Ein ausgeglichenes Verhältnis zwischen Einwohnern und Arbeitsplätzen ist wichtig für die Funktionalität der Agglomeration Wil als eigenständigem Wirtschaftsstandort und soll mindestens auf dem derzeitigen Stand von ca. 2:1 gehalten werden.

5.3.5 Geringe Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte

Im Rahmen der aktuellen Richtplanarbeiten wurden von den kantonalen Raumplanungsämtern die Siedlungsdichten für die Wohn-, Misch- und Zentrumszonen neu berechnet². Diese Ist-Dichten dienen als Grundlage für die Berechnung der verschiedenen Innenentwicklungs- und Verdichtungspotenziale.

Gemeinden SG	E/ha 2013	E+B/ha 2013	Gemeinden TG	E/ha 2013	E+B/ha 2013
Jonschwil	51	58	Eschlikon	48	54
Kirchberg (SG)	47	55	Münchwilen (TG)	48	60
Oberbüren	43	49	Rickenbach	74	83
Oberuzwil	55	65	Sirnach	53	61
Uzwil	55	62	Wilten (TG)	54	59
Wil (SG)	72	92			
Bronschhofen					
Zuzwil (SG)	48	55			
mittlere Dichte	57	68		53	61

Tabelle 12

Aktuelle mittlere Dichten in bebauten Wohn- und Mischzonen (Quellen: ARE-SG vom 02.10.2014 / ARE-TG vom 17.11.2014)

Zu den Siedlungsdichten können folgende Aussagen gemacht werden:

- Hohe Dichten (> 70 E/ha) bestehen in Wil und Rickenbach.
- Mittlere bis hohe Dichten (55 bis 70 E/ha) weisen die Gemeinden Oberuzwil und Uzwil aus.
- Niedrige bis mittlere Dichten (45 bis 55 E/ha) weisen die meisten Gemeinden zumindest in ihren Siedlungsschwerpunkten aus: Jonschwil, Kirchberg, Zuzwil, Eschlikon, Münchwilen, Wilten, Sirnach
- Sehr niedrige Dichten (<45 E/ha) bestehen einzig in Oberbüren sowie in den Siedlungen die in der Kulturlandschaft liegen (z.B. kleinere Ortsteile, Weiler oder Dörfer).

Die nachstehenden Abbildungen zeigen die Siedlungsdichte aufgeteilt nach Einwohnern und Arbeitsplätzen auf:

- Die höchste Konzentration von Einwohnern ist in den Ortskernen von Wil und Uzwil ersichtlich. Die übrigen Gemeinden weisen mittlere bis tiefe Dichten auf. Insgesamt zeigt sich eine Struktur mit relativ weit verstreuten Siedlungen mit eher tiefen Dichtewerten (siehe Abbildung 19).
- Wil selbst weist eine Konzentration von Flächen mit hoher Arbeitsplatzdichte in Bahnhofsnähe aus. Die restlichen Flächen mit höherer Arbeitsplatzdichte sind relativ klein. Insgesamt zeigt sich eine relativ homogene Verteilung über das ganze Siedlungsgebiet, bei insgesamt niedrigeren Dichtewerten (siehe Abbildung 20).
- Die Arbeitsplatzdichte und die Bevölkerungsdichte decken sich nur teilweise und die verstreute Verteilung der Arbeitsplätze über den gesamten Perimeter der Agglomeration wird deutlich.

² Die resultierenden Dichtewerte in den bebauten Wohn- und Mischzonen (Ist-Dichten) sind niedriger, als jene aus den Berechnungen für das Agglomerationsprogramm 2. Generation. Die Gründe für die Abweichung rührt von den unterschiedlichen Datensätzen und ihren Bezugsräumen her (Hektarraster vs. Gebäudepunkte, VZ 2000 vs. EWR/GWR 2014, bebaute Zonen manuell ausgewertet vs. bebaute Zonen gem. kantonalem Modell / Raumplus).

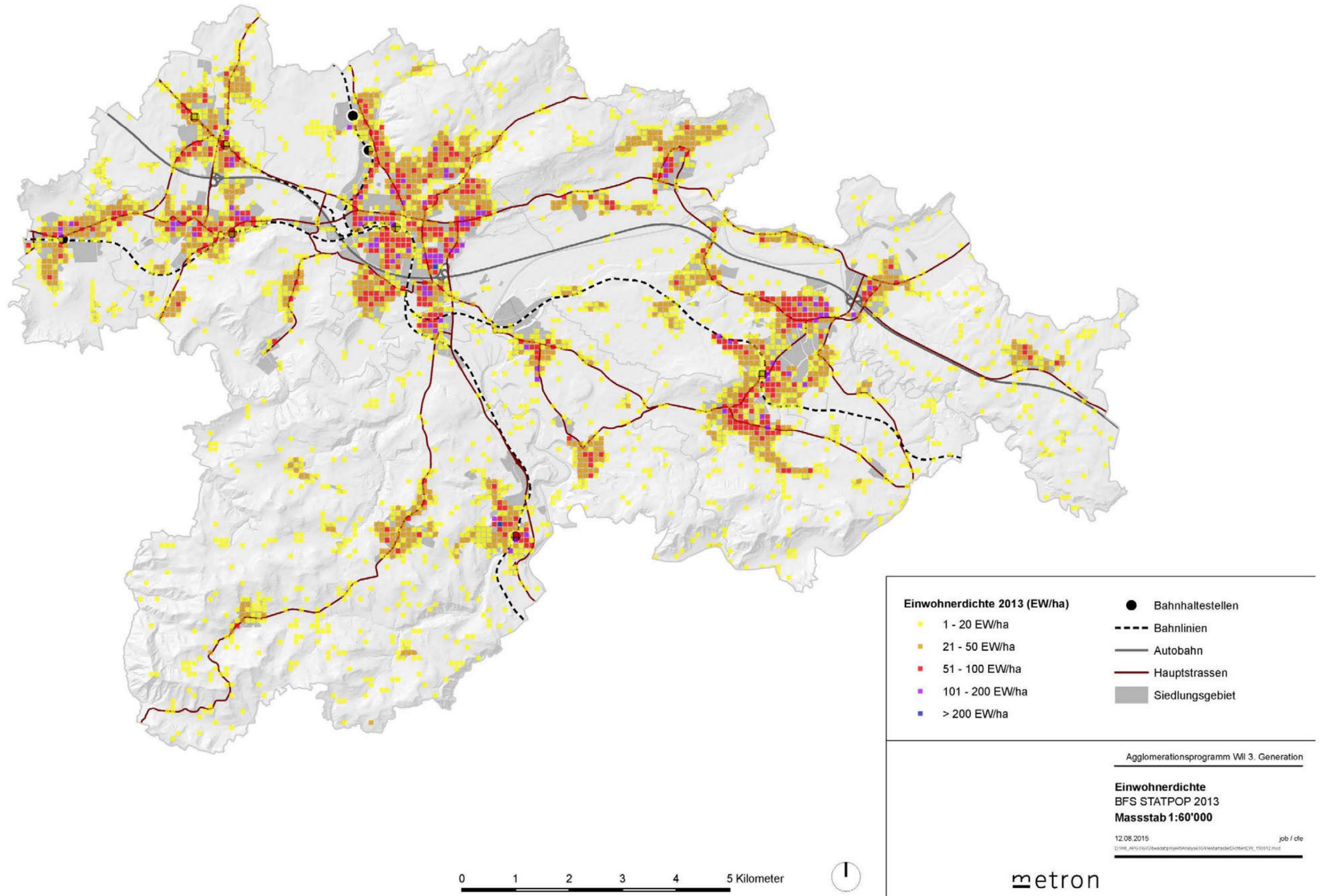


Abbildung 19:
Einwohnerdichte (Hektarrasterdaten 2012)

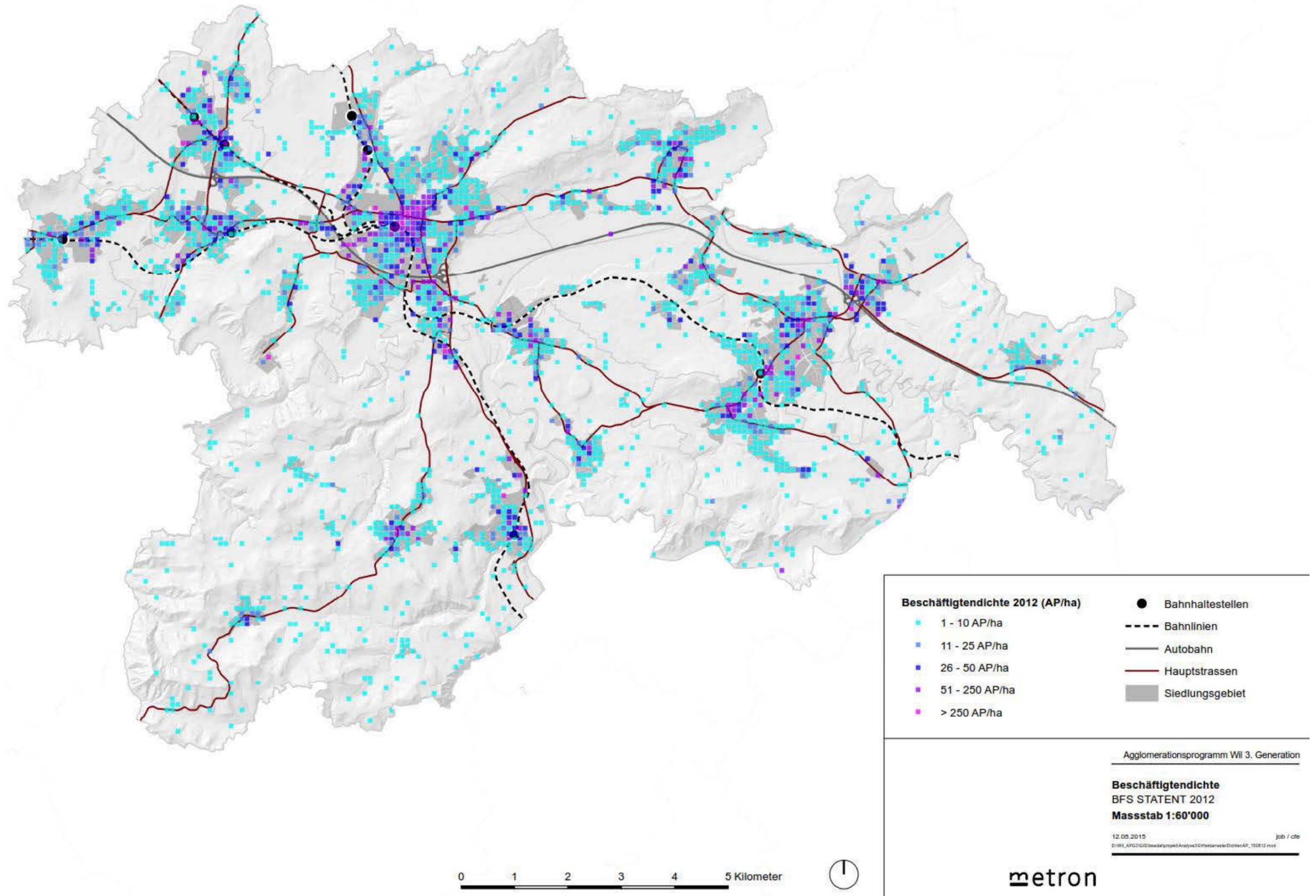


Abbildung 20:
Arbeitsplatzdichte (Hektarrasterdaten 2011)

Nachfolgende Abbildung zeigt den Zusammenhang zwischen der Einwohnerdichte und dem Mobilitätsverhalten auf. Die Agglomeration Wil kann mit ihren eher niedrigen Dichtewerten in ein MIV geprägtes Umfeld eingeordnet werden. Aus Sicht einer nachhaltigen Entwicklung wären kompaktere, dichter genutzte Siedlungsbilder gefordert. Zumindest gebietsweise oder entlang der ÖV-Achsen müssten dichtere Siedlungsformen erreichbar sein, was entsprechende Auswirkungen auf den Modal Split und die Verkehrsnachfrage nach sich ziehen sollte.

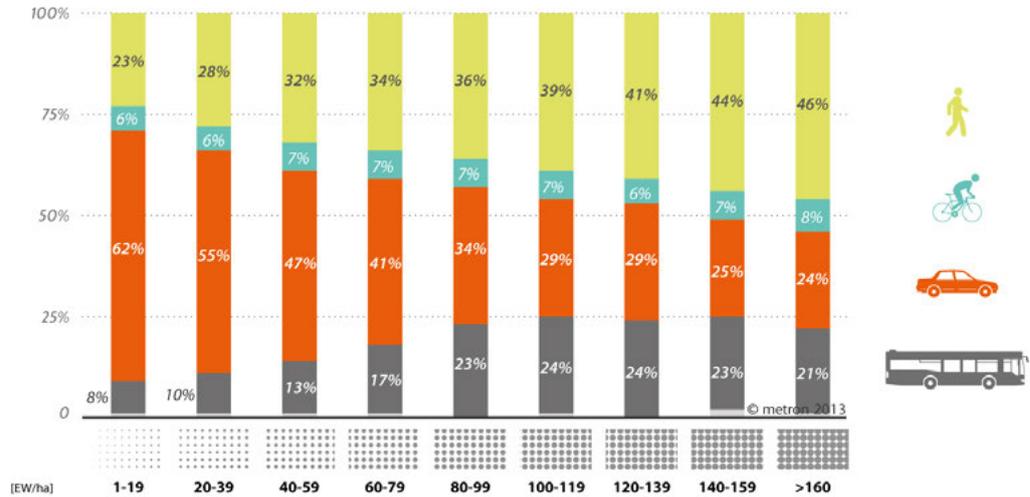


Abbildung 21:
Modalsplit nach Dichtekategorie des Wohnumfelds im Schweiz weiten Vergleich (Basis: Inlandwege). Eigene Auswertung Daten BFS/ARE MZMV 2010

Fazit:

Die räumliche Zersiedelung geht mit einer insgesamt geringen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte einher. Die Dichten erreichen Werte, die für einen effizienten ÖV notwendig sind in weiten Teilen nicht oder nur knapp. Für die Siedlungsentwicklung besteht insbesondere in den urbanen Räumen und den Zentrumsgemeinden mit heute niedrigen Dichten ein Verdichtungspotenzial. Eine abgestimmte Planung von Siedlung und Verkehr zielt darauf hin, dass einerseits mit höheren Siedlungsdichten die Voraussetzungen für einen Ausbau des ÖV und entsprechende Verbesserung des Modal-Splits geschaffen werden. Andererseits soll der ÖV dort ausgebaut werden, wo eine Verdichtung des Siedlungsgebiets erwünscht ist.

5.3.6 Einkaufsnutzungen: Schwächung der Zentren

Auch für die Einkaufsnutzungen lässt sich eine Tendenz zur Verlagerung an dezentrale Standorte nachweisen. Um die Entwicklung der Einkaufsnutzungen aufzuzeigen wurden die Arbeitsplätze im Detailhandel untersucht. Die Vollzeitäquivalente («VZÄ») sind zwischen 1995 und 2011 stabil bei rund 2600 VZÄ geblieben.

Die Verteilung ist aber sehr aufschlussreich: In Wil, Sirmach und Oberbüren gingen die Detailhandelsstellen zurück. Besonders stark betroffen ist Sirmach mit einem Rückgang von rund 31% (von 184 um 56 auf 128 VZÄ). Wil verzeichnete 9% weniger Detailhandelsstellen (von 1175 um 104 auf 1071 VZÄ). Der Anteil der Stellen im Detailhandel der Stadt Wil reduzierte sich damit im Verhältnis zum Gesamttotal der Agglomeration von 44% auf 39%. Weitere Verluste verzeichnen Rickenbach (-25), Uzwil (-5) und Wilen (-8)³.

Den grössten Zuwachs mit 70 VZÄ verzeichnen Oberuzwil und mit 56 VZÄ Kirchberg. Es folgen Zuzwil (+54), Eschlikon (+33), Münchwilen (+25) und Jonschwil (+4) (vgl. Abbildung 22).

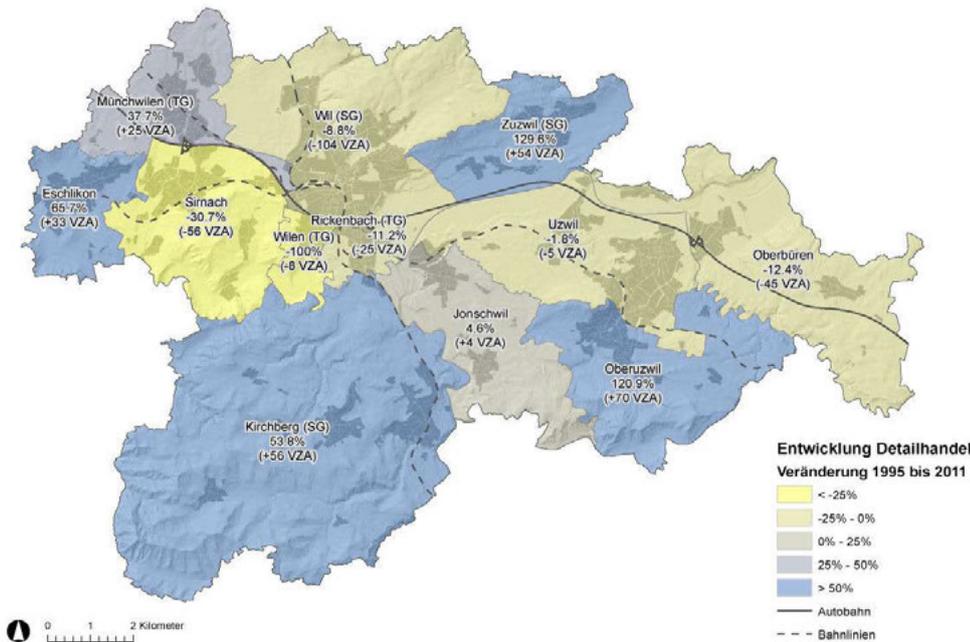


Abbildung 22: Entwicklung der Vollzeitäquivalente im Detailhandel in der Agglomeration Wil (1995 – 2011)

Fazit:

Der Detailhandel in der Agglomeration unterliegt einer deutlichen Tendenz der Verlagerung an periphere Standorte. Die Funktionen von Wil und Uzwil als zentrale Versorgungsstandorte erscheinen gefährdet. Zudem muss in allen Gemeinden darauf geachtet werden, dass diese ihre Funktion in der Nahversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs erhalten können. Mit entsprechenden Vorschriften in den kommunalen Nutzungsplanungen können Verkaufsflächen an geeignete Lagen gelenkt werden (z.B. Art. 9 Baureglement Uzwil)

³ In der Datengrundlage bis 2011 ist nicht berücksichtigt, dass sich bereits wieder ein Lebensmitteladen in der Gemeinde Wilen angesiedelt hat.

5.3.7 Verkehrsintensive Einrichtungen und Arbeitsplatzgebiete

Verkehrsintensive Einrichtungen

Die Kantone St. Gallen und Thurgau haben bisher keine vergleichbare Definition von Verkehrsintensiven Einrichtungen (VE). Dies erschwert sowohl eine Analyse wie später eine einheitliche Politik gegenüber den VE. Hier wird deshalb mit folgenden Definitionen gearbeitet:

- VE-Gewerbe: grössere Standorte von Industrie- und Gewerbebetrieben sowie Transport- und Logistikunternehmen mit namhaftem Schwerverkehrsaufkommen
- VE-Beschäftigte: grössere Standorte von DL-, Industrie- und Gewerbebetrieben mit namhaftem Pendlerverkehrsaufkommen
- VE-Publikum: grössere Standorte von Einkaufszentren mit namhaftem Kundenverkehrsaufkommen⁴

Diese Kategorien von Standorten unterscheiden sich stark in der Ausprägung ihrer verkehrlichen Auswirkungen und sind demgemäss differenziert zu betrachten.

Unter die gewählte Definition fallen in der Agglomeration Wil derzeit 12 Standorte. Die VE lassen sich wie folgt gliedern und verorten:

- VE-Gewerbe: Kirchberg Stelz, Kirchberg Zwizach, Jonschwil Salen, Uzwil Bühler/Benninger, Wil Ebnet-Eschenau (Industriestrasse), Oberbüren (3 Arbeitsplatzgebiete am Autobahnanschluss)
- VE-Beschäftigte: Wil Stihl, Uzwil Bühler/Benninger⁵
- VE-Publikum: Rickenbach Coop Breite, Uzwil Coop Gupfenstrasse

Aus nachfolgendem Plan ist ersichtlich, dass die VE derzeit relativ gut mit dem ÖV erschlossen sind. Einzige Ausnahme sind die VE-Gewerbe in Kirchberg Zwizach und Jonschwil Salen. Diese Gebiete weisen jedoch vor allem ein grosses Schwerverkehrsaufkommen auf.

Fazit:

Die verkehrsintensiven Einrichtungen in der Zentrumsregion Uzwil sind gut positioniert, in der Zentrumsregion Wil liegen sie auch an peripheren und weniger gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen.

⁴ Die Innenstadt von Wil ist als Detailhandelszentrum der Region von dieser Definition ausgenommen. Weitere Einrichtungen mit hohem Publikumsverkehrsaufkommen, wie Freizeitparks oder Kinokomplexe bestehen derzeit nicht in der Agglomeration.

⁵ Der Firmenkomplex Bühler/Benninger in Uzwil weist sowohl ein hohes Schwerverkehrsaufkommen, als auch ein hohes Pendlerverkehrsaufkommen auf.

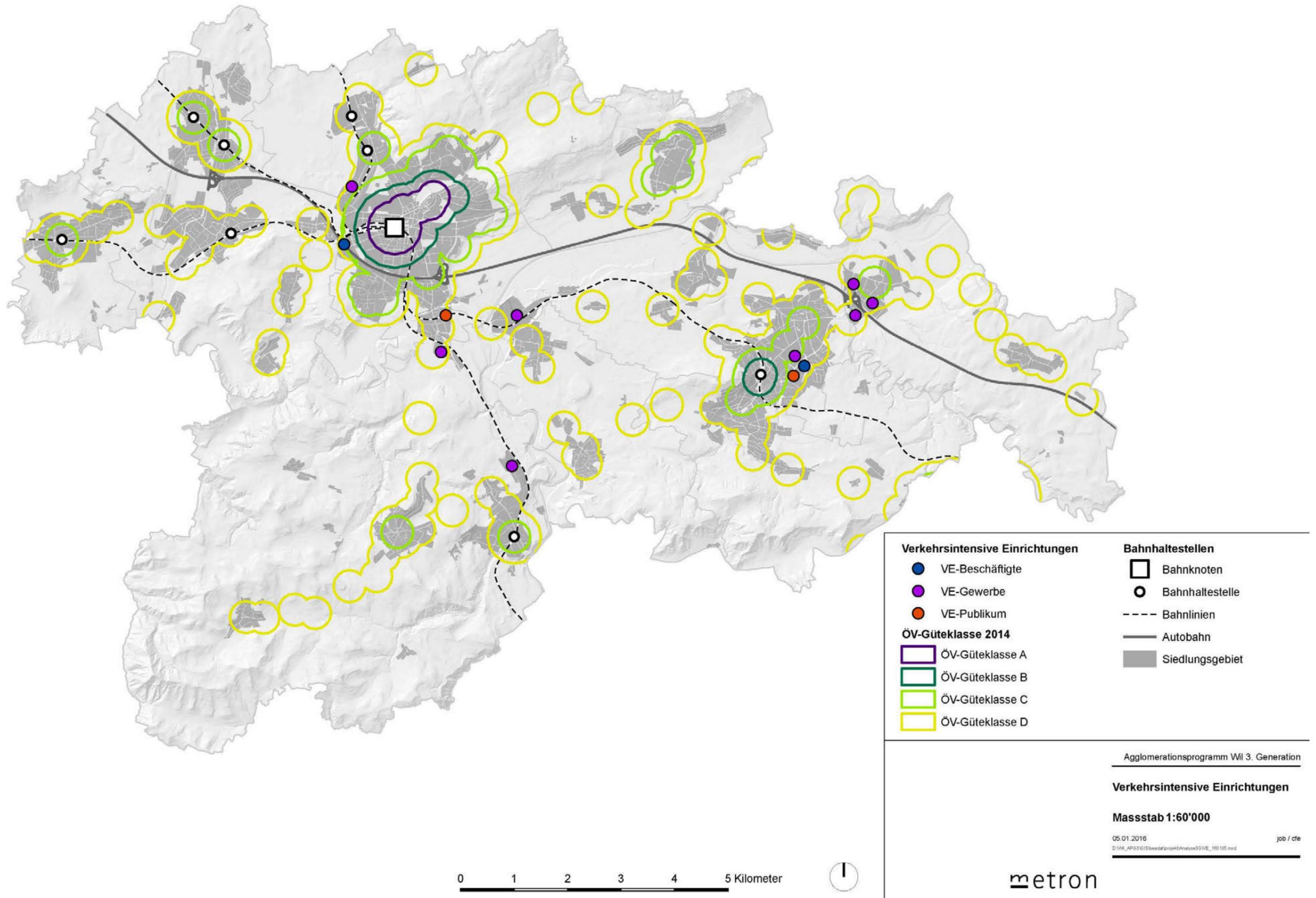


Abbildung 23:
Standorte verkehrsintensiver Einrichtungen

5.3.8 Bauzonenreserven für Arbeitsnutzungen

Gegenüber dem Agglomerationsprogramm 2. Generation werden die Bauzonenreserven auf Basis von in Zwischenzeit erhobenen Raumplus-Daten⁶ ausgewertet. Aufgrund dieses Methodikwechsels bestehen Differenzen zu früheren Flächenberechnungen.

In der Agglomeration Wil sind die **Arbeitsplatzgebiete dispers** verteilt: Jede Gemeinde hat Arbeitszonen ausgewiesen. Die unbebauten Bauzonen in reinen Arbeitsplatzzonen (Industrie- und Gewerbezonen) belaufen sich in der Agglomeration Wil auf rund 74 ha. Davon liegen 50 ha in den Gemeinden des urbanen Raums, was grundsätzlich den kantonalen Entwicklungsprinzipien entgegenkommt. In den beiden grössten Gemeinden (Wil, Uzwil) liegen mit 25 ha rund ein Drittel der unbebauten Flächen. Mit insgesamt gut 23 ha bestehen allerdings auch noch grosse Arbeitszonenreserven ausserhalb des urbanen Raums (siehe Abbildung 24).

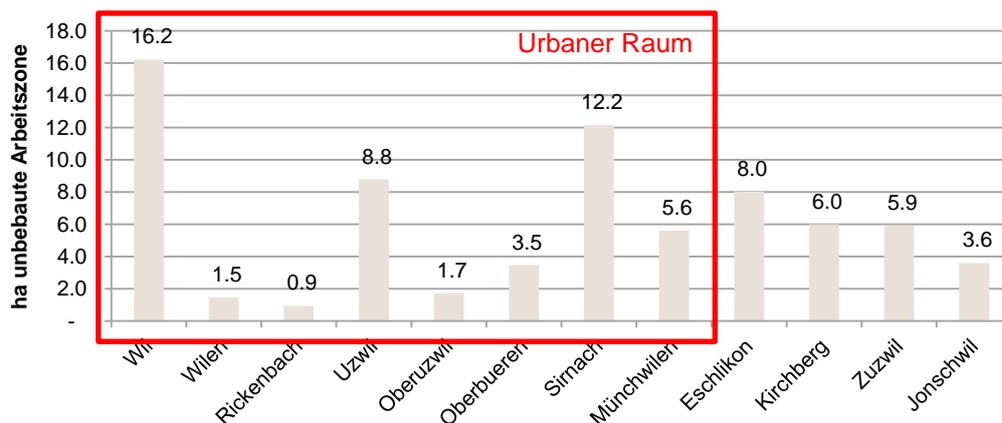


Abbildung 24:
Unbebaute Arbeitszonen nach Raumtyp
(Quelle: Raumplus Kt. TG (1.8.14) und SG (24.02.15/18.1214))

Hinzu kommen Potenziale in den 57 ha unbebauten Mischzonen (inkl. Kernzonen). Es wird davon ausgegangen, dass diese zu 75% für Wohnnutzungen und zu 25% für Arbeitsnutzungen konsumiert werden. Gemäss der Raumplus-Erhebung liegen in Wil und Sirnach zusätzlich noch rund 8 ha unternutzte oder brachliegende Arbeitsplatzgebiete. Bei einer durchschnittlichen Arbeitsplatzdichte von 77 B/ha (gem. 2. Agglomerationsprogramm), und unter Berücksichtigung einer Umsetzungswahrscheinlichkeit⁷ entsprechen diese Flächen dies insgesamt einem Potenzial für die Ansiedlung von **rund 4'700 Beschäftigten**.

Unbebaute Zone	Dichte	Fassungsvermögen Beschäftigte
74 ha Arbeitszone	77 B/ha	5'700 B
25% von 57 ha Mischzone	77 B/ha	1'100 B
50% 8 ha unternutzt / mögl. Brache	77 B/ha	300 B
Total (ungewichtet)		7'100 B
Total gewichtet (Umsetzungswahrscheinlichkeit ca. 66%)		4'700 B

Abbildung 25:
Abschätzung Fassungsvermögen
unbebaute Arbeitszonen

⁶ Reserven gemäss Raumplus-Bezug vom 18. März 2015 für die Kantone SG (Stand 24.02.14/18.12.14) und TG (Stand 1.8.2014).

⁷ Es muss davon ausgegangen werden, dass ein wesentlicher Teil der unbebauten Zonen Betriebsreserven sind und daher nicht für Neuansiedlungen verfügbar sind.

Nachstehende Karte stellt die unbebauten Bauzonen und ihre ÖV-Erschliessung dar (siehe Abbildung 26). Dabei ist ersichtlich, dass die Arbeitsplatzgebiete teilweise nur unzureichend mit dem ÖV erschlossen sind. Für die mangelhafte räumliche Erschliessung ist dies in weiten Teilen auf die Lage der Gebiete am Siedlungsrand zurück zu führen.

Fazit:

«Jeder Gemeinde ihr Arbeitsplatzgebiet». Dies zeigt sich in der Verteilung sowohl der überbauten wie der unüberbauten Arbeitsplatzgebiete. Auch wenn der Grundsatz im Prinzip richtig ist, zeigt die Verteilung doch, dass das Angebot erstens zu wenig koordiniert ist und zweitens, dass ein ordnendes Schema wie bspw. die Erschliessung mit dem ÖV bisher kaum erkennbar ist. Dies schliesst nicht aus, dass Gemeinden weiterhin Arbeitszplattzonen für ihre lokalen Bedürfnisse besitzen. Ein erhöhter Abstimmungsbedarf besteht allerdings bei der Realisierung von Zonen und Vorhaben von überörtlicher Bedeutung.

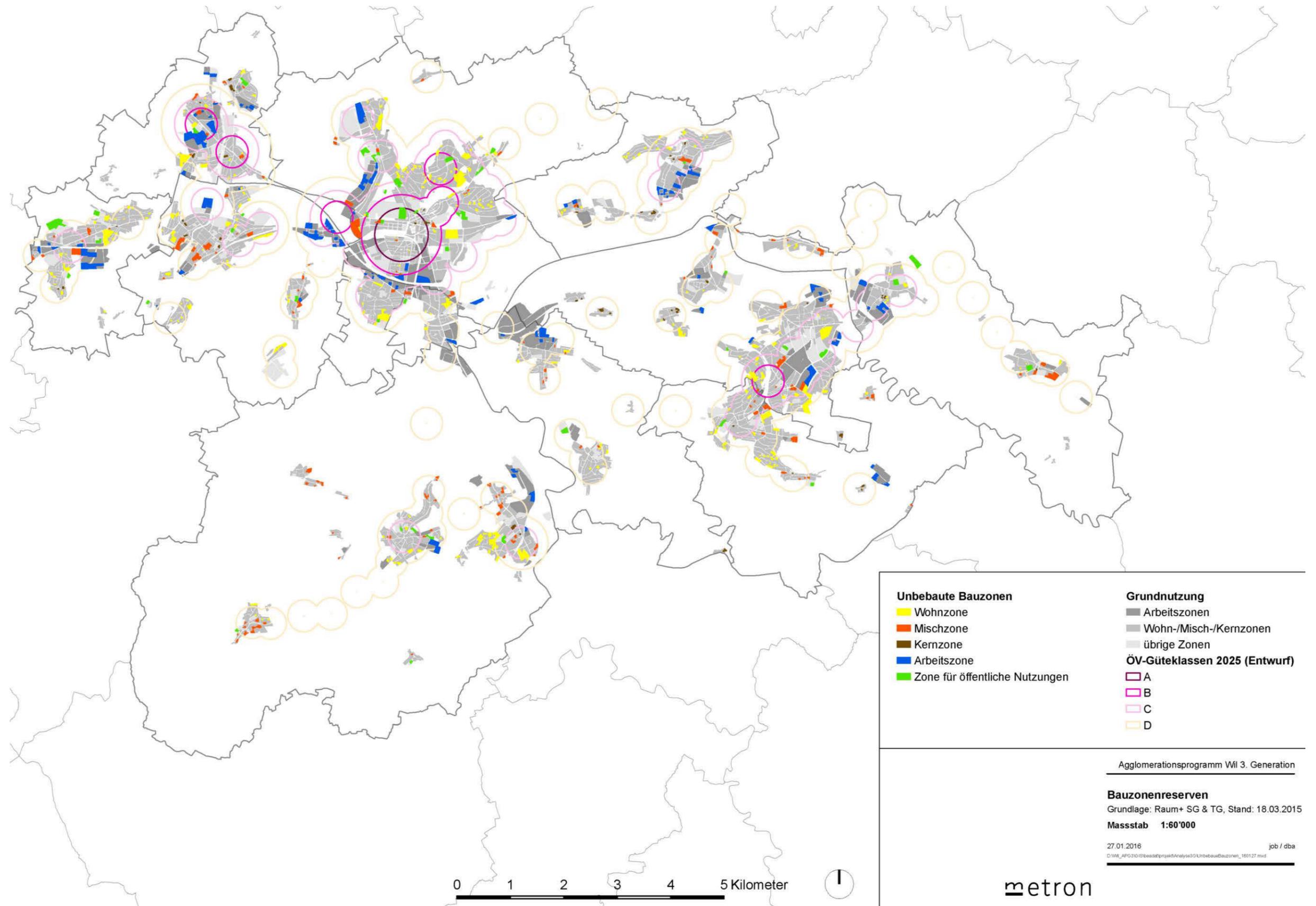


Abbildung 26:
 Bauzonenreserven gemäss Raumplus-Bezug vom 18. März 2015 für die Kantone SG
 (Stand 24.02.14/18.12.14) und TG (Stand 1.8.2014)

5.3.9 Bauzonenreserven für Wohnnutzungen

Gegenüber dem Agglomerationsprogramm 2. Generation werden die Bauzonenreserven auf Basis von in Zwischenzeit erhobenen Raumplus-Daten ausgewertet (vgl. vorangehende Abbildung). Aufgrund dieses Methodikwechsels entstehen Differenzen zu früheren Flächenberechnungen.

Auch in Wohnzonen sind erhebliche Reserven vorhanden. Sie sind dispers über die ganze Agglomeration verteilt und setzen sich sowohl aus unbebauten Flächen wie auch aus unternutzten Flächen zusammen. In den Gemeinden sind heute rund 141 ha Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) unbebaut. 74% der Flächen liegen in den Gemeinden des urbanen Raums, was auch hier den kantonalen Entwicklungsprinzipien entspricht. In den beiden grössten Gemeinden (Wil, Uzwil) liegen mit 45 ha rund ein Drittel dieser Flächen. Ausserhalb des urbanen Raums stehen insgesamt 37 ha zur Verfügung.

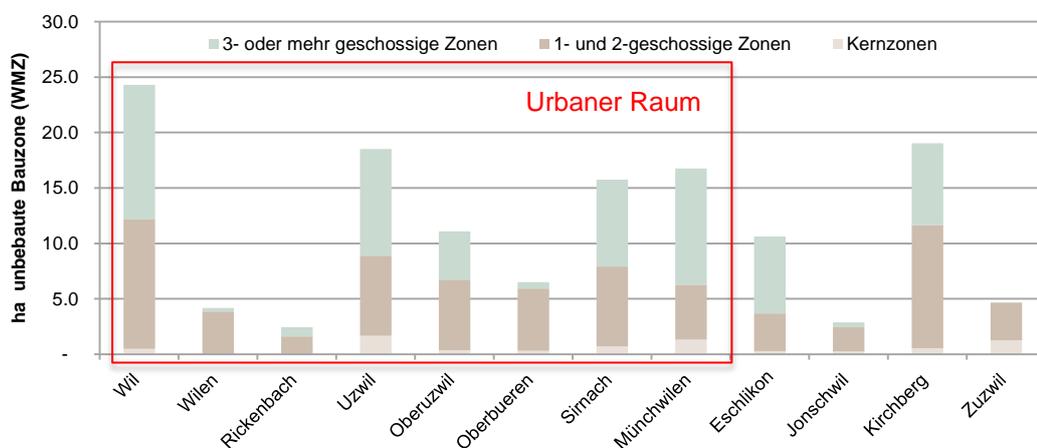


Abbildung 27:
Unbebaute Wohn-, Misch- und Zentrumszonen
(Quelle: Raumplus Kt. TG (1.8.14) und SG
(24.02.15/18.12.14))

Mehr als die Hälfte der unbebauten Zonen sind allerdings generell wie auch im urbanen Raum den wenig dichten Zonen zweigeschossigen Zonen (W2, WG2) zugeordnet. Bei gleichbleibender mittlerer Dichte besitzen die unbebauten Bauzonen ein Fassungsvermögen für rund **7'700 Einwohner (9'200 Einwohner + Beschäftigte)**, wovon 6'000 (78%) in den Gemeinden des urbanen Raums liegen. Hierbei sind allerdings weder heute unternutzte Potenziale noch künftige Verdichtungspotenziale berücksichtigt.

Agglo	ha unbebaute WMZ-Zone	Aktuelle Dichten*		Fassungsvermögen	
		E/ha 2013	E+B/ha 2013	E	E+B
Wil	24.7	72	92	1778	2272
Rickenbach	3.5	74	83	259	291
Wilen	4.2	54	59	227	248
Münchwilen	17.6	48	60	845	1056
Sirnach	16.2	53	61	859	988
Uzwil	20.6	55	62	1133	1277
Oberbueren	6.5	43	49	280	319
Oberuzwil	11.1	55	65	611	722
Eschlikon	10.3	48	54	494	556
Jonschwil	2.9	51	58	148	168
Kirchberg	19.1	47	55	898	1051
Zuzwil	4.9	48	55	235	270
Total	141.6			7766	9217

* Die Dichten entsprechen gemittelten Durchschnittswerten des gesamten Gemeindegebiets und über alle Raumtypen hinweg. In Gemeinden mit Dörfern und Ortsteilen in verschiedenen Raumtypen können diese Dichten daher lokal unterschiedlich ausfallen (z.B. niedrigerer Mittelwert aufgrund niedriger Dichten im kompakten Siedlungsraum).

Abbildung 28:
Abschätzung Fassungsvermögen Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (Quelle: Raumplus Kt. TG (1.8.14) und SG (24.02.15/18.1214))

Gemäss den laufenden Richtplanarbeiten der Kantone wurden für die Gemeinden ein gesamtes Fassungsvermögen für rund **10'200 zusätzliche Einwohnern** (SG: 6'800, TG: 3'400⁸) abgeschätzt. Darin enthalten sind aber auch die langfristigen Verdichtungspotenziale in den **bebauten** Zonen welche sich aus den Bundesvorgaben gemäss RPV bzw. technische Richtlinien Bauzonen (TRB) ergeben (sog. «Langzeitreserven» gem. TRB).

Die oben beschriebenen Bauflächenpotenziale sind nur teilweise ausreichend mit dem ÖV erschlossen. Für das Agglomerationsprogramm wird es von entscheidender Bedeutung sein, eine bessere Abstimmung zwischen den Siedlungsentwicklungspotenzialen und der Anbindung dieser Flächen an das ÖV-Netz zu erreichen.

Fazit:

Es bestehen noch grosse Reserven an unbebauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen. Ihre Lage entspricht den kantonalen Entwicklungszielen. Der hohe Anteil der Flächen mit niedriger Ausnützung (WG2 und W2) birgt dennoch weiterhin die Gefahr einer fortschreitenden Zersiedelung mit geringen Dichten.

Mit geeigneten Massnahmen müssen unternutzte Flächen besser ausgeschöpft werden.

⁸ Für den Kanton TG wurden die Einwohnerpotenziale anteilmässig an den gesamten Raumnutzern (E+B) ausgerechnet. Im Mittel beträgt der Einwohneranteil 86% an den gesamten Raumnutzern (24% sind Beschäftigte).

5.4 Verkehrssystem: Gute Voraussetzungen – verbesserungsfähiges Angebot

Abbildung 29 zeigt die Verkehrssysteme Schiene und Strasse in der Agglomeration Wil. Auf allen Hauptrichtungen (St.Gallen, Winterthur / Zürich, Frauenfeld und Weinfelden sowie dem Toggenburg) gibt es ein gut ausgebautes Strassennetz und Bahnangebot. Kreuzungspunkt aller Bahnlinien ist Wil, was dessen Zentrumsfunktion unterstreicht. Das Nebenzentrum Uzwil ist auf der Ost-West-Achse ebenfalls in den Fern- und S-Bahnverkehr eingebunden. Die Bussysteme der Agglomeration sind auf die Zentren Wil und Uzwil sowie deren Fernverkehrsbahnhöfe ausgerichtet.

Auf der Ost-West-Achse stellt die Autobahn eine starke Konkurrenz zum ÖV dar. Sowohl bei Wil wie auch bei Uzwil sind die Autobahnzubringer sehr stark belastet. Teilweise sind bei den Zubringern bereits Kapazitäten ausgebaut worden (LIPO-Kreisel Wil). In der Netzstruktur zeigt sich, dass alle Gemeinden und grössere Ortsteile gut in das Kantonsstrassennetz eingebunden sind.

Insgesamt ist die Regio Wil sowohl strassen- wie bahnseitig gut erschlossen. Dabei ist die Lage an der Ost-Westachse sowohl Vorteil wie Nachteil. Die guten Anschlüsse im Fernverkehr werten die Agglomeration auf. Andererseits bieten die starken Auslastungen auf dieser Achse nur beschränkte Ausbaumöglichkeiten für den ÖV, die zudem vom «Goodwill» der SBB als Anbieterin im Fernverkehr abhängig sind.

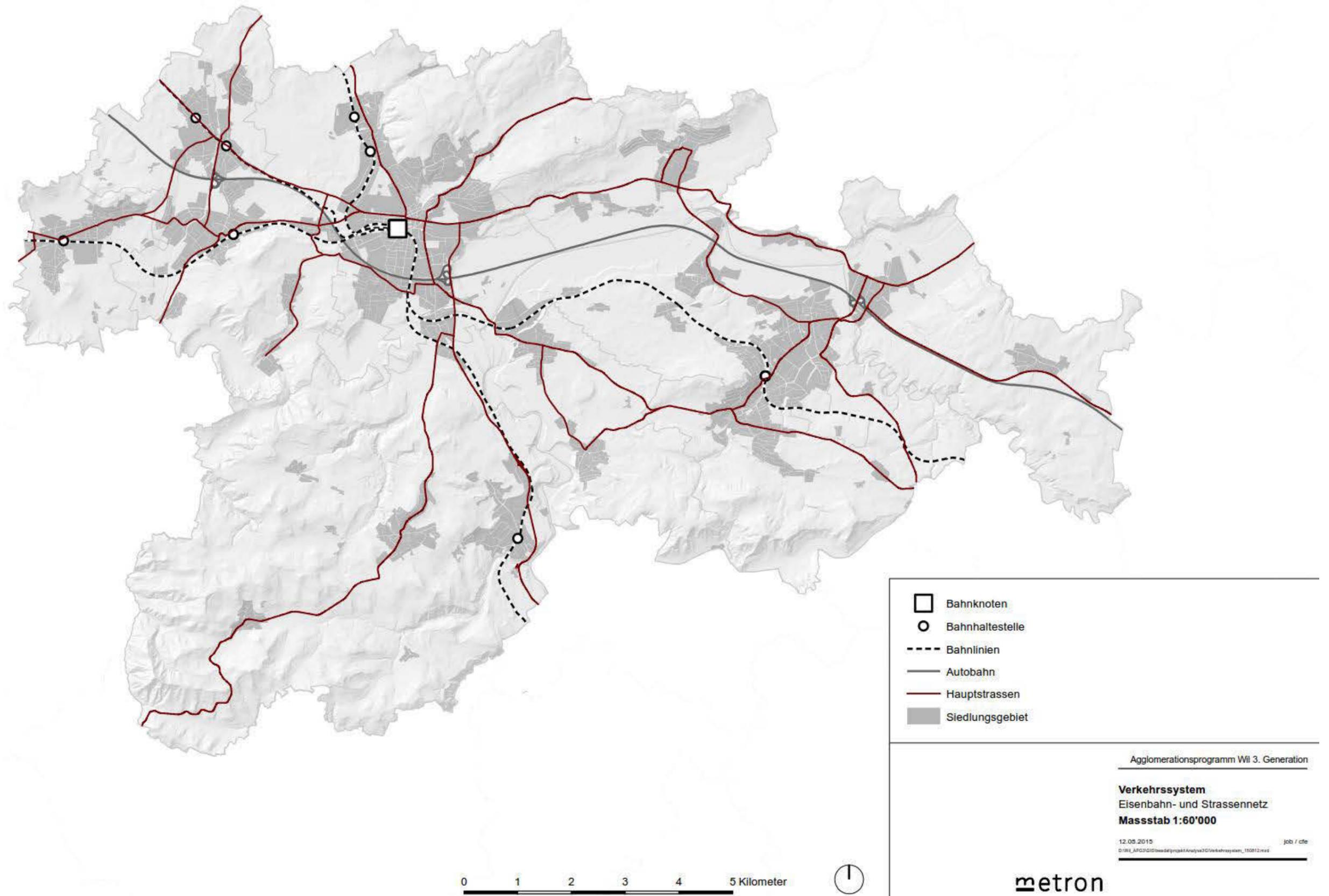


Abbildung 29:
Verkehrssystem

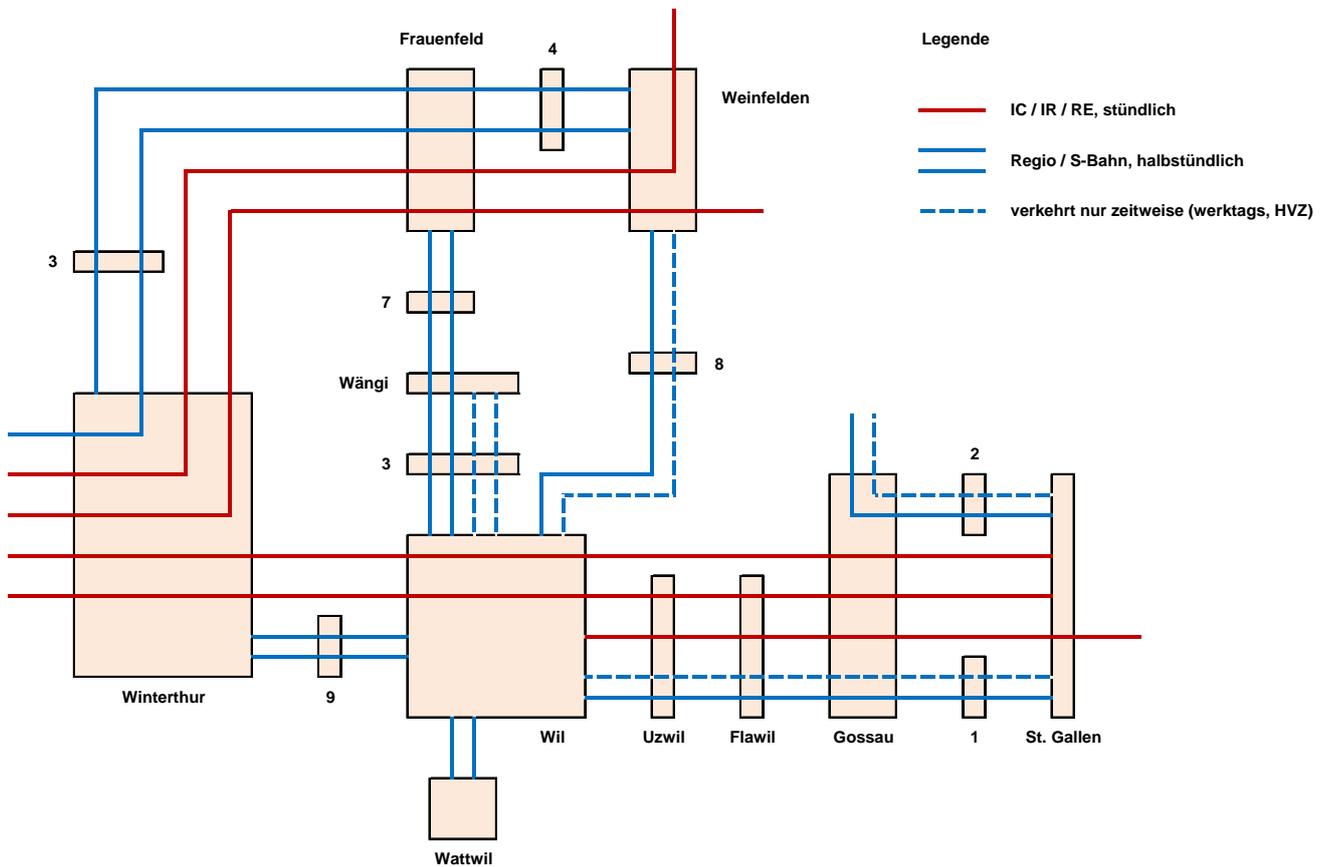


Abbildung 31:
Netzstruktur Bahnangebot 2014

Das Busangebot ist in Abbildung 33 detaillierter dargestellt. Die Stadt Wil hat mit dem Stadtbus seit der Fahrplanumstellung im Dezember 2009 in weiten Teilen des Siedlungsgebietes ein städtisches Angebot (15'-Min-Takt). In Uzwil wurde 2010 eine Ortsbuslinie im 30-Min.-Takt eingeführt, die auf dem Hauptkorridor in Kombination mit den Regionalbuslinien ebenfalls eine gute Erschliessungsqualität sicherstellt. Die nachstehenden Abbildungen zeigen, dass sich die Ausgangslage seit dem Agglomerationsprogramm 2. Generation bereits deutlich verbessert hat und auf einigen Achsen die ÖV-Erschliessung mittels Taktverdichtungen und teilweise neu eingeführten Linien verbessert werden konnte. So wurde unter anderem die Aufhebung der Bahnhaltstellen Schwarzenbach und Algetshausen durch eine neue Buslinie kompensiert (siehe Abbildung 32 und Abbildung 33).

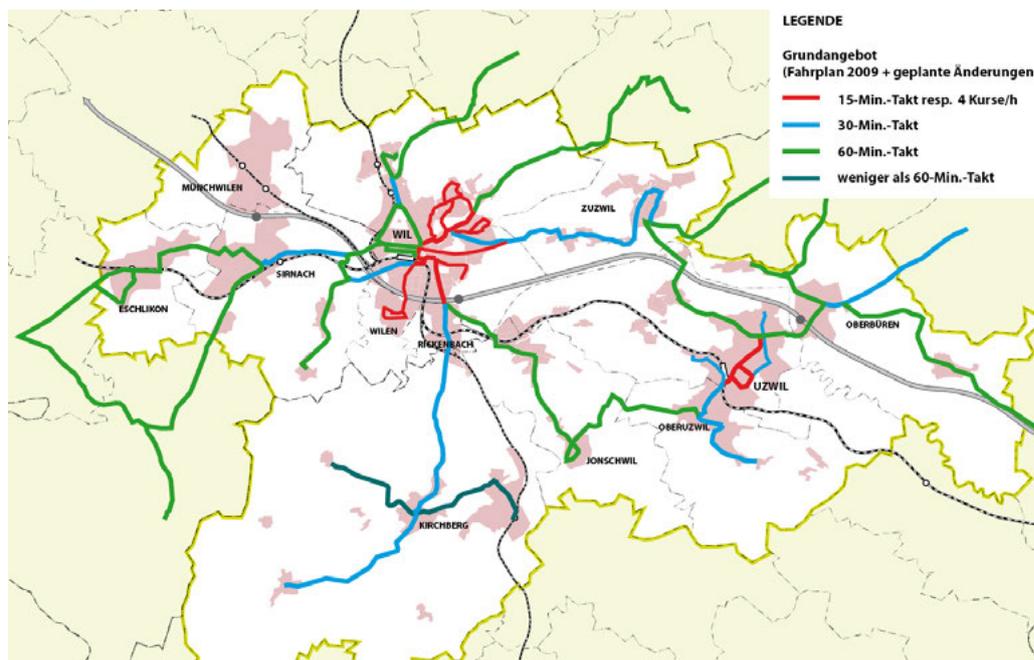


Abbildung 32:
Bus-Grundangebot 2009

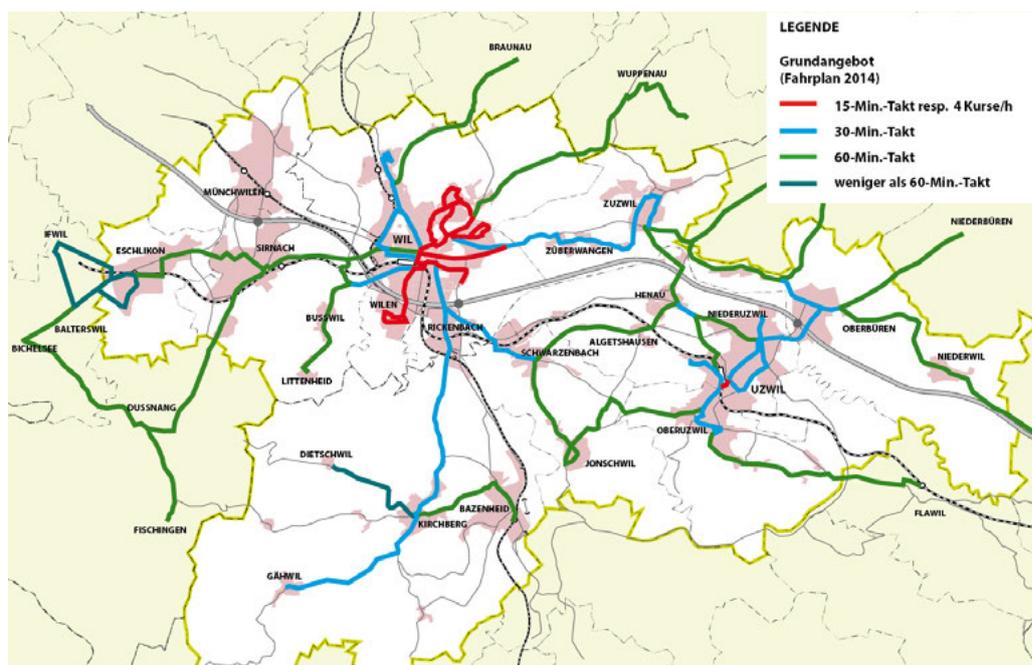


Abbildung 33:
Bus-Grundangebot 2014

Bereits heute ist die Fahrplanstabilität das grösste Problem im Busbetrieb. Das Nadelöhr Zentrum Wil ist wegen Überlastungen auf dem Schwanenkreisel und der Rudenzburg-Kreuzung dafür verantwortlich, dass die Fahrplanstabilität im Stadtbus aber auch im Regionalbusverkehr nicht mehr gewährleistet ist. Die Folge sind Anschlussbrüche zum Bahnverkehr in Wil und eine sinkende Attraktivität des ÖV-Angebotes. Als betriebliche Sofortmassnahme müssen auf verschiedenen Buslinien zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden, was jedoch mit erheblichen Betriebskosten verbunden ist und die Wirtschaftlichkeit des Angebotes massiv vermindert.

Die Staus behindern den Bus auf der Achse Zürcherstrasse – St.Gallerstrasse, der Hubstrasse, der Bronschhoferstrasse, der Oberen und Unteren Bahnhofstrasse, der Lerchenfeldstrasse und der Toggenburgerstrasse. Die nachfolgende Abbildung 34 verortet diese Engpässe.

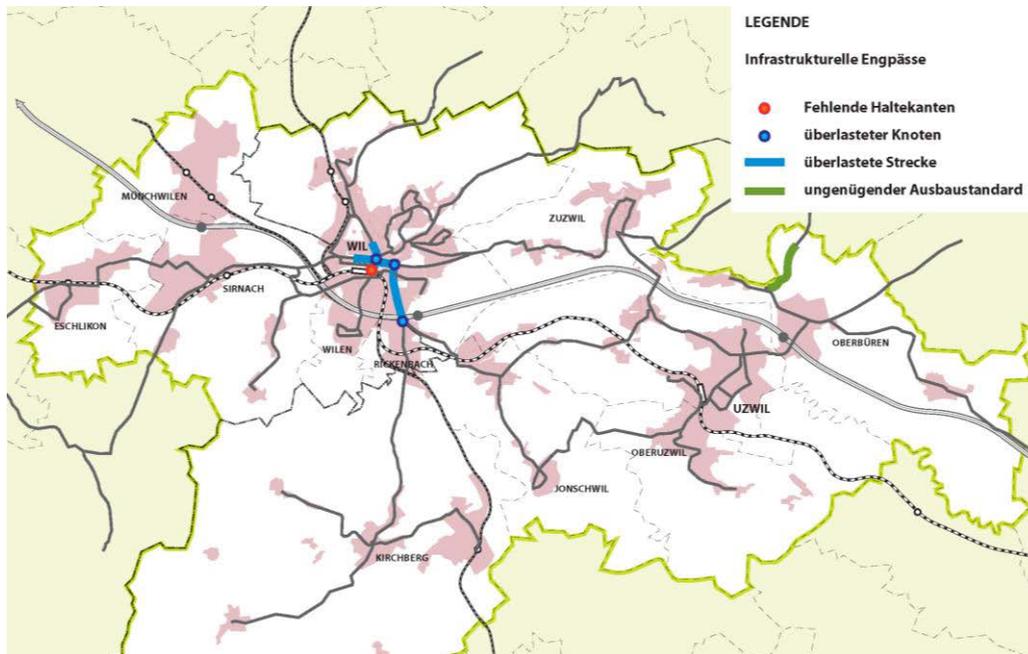


Abbildung 34:
ÖV-Engpässe im Zentrum Wil

Auch im Nebenzentrum Uzwil wird die Einhaltung der Fahrpläne und die Sicherung der Anschlüsse an die Bahnverbindungen immer schwieriger.

Benutzerfreundlichkeit des ÖV-Systems verbesserungsfähig

In der Erneuerung der Fahrzeugflotte (Niederflureinstiege) und in der Fahrgastinformation der Zentrumsbahnhöfe Wil und Uzwil konnten bereits massgebliche Verbesserungen erzielt werden. Zu bemängeln ist jedoch die weiterhin vorhandene Trennung der Publikationsmittel und des Erscheinungsbildes von Wilmobil und Postauto. Den Fahrgast interessiert nicht, wer ihn befördert, sondern, wann er wo hin kommt und wie schnell. Gemeinsame Liniennetzdarstellungen und Fahrplaninformationen sind dazu unabdingbar.

Die Ausstattung der Haltestellen ist Sache der Gemeinden. Dies erklärt die grossen Unterschiede auf dem ÖV-Netz: Von gut ausgebauten bis zu kaum ersichtlichen Haltestellen ist alles vertreten. Oftmals sind die Ausstattungselemente in Bezug auf die Funktion und Wichtigkeit einer Haltestelle unzureichend, da teilweise sogar die Grundmöblierung mit Wetterschutz, Sitzgelegenheit und Abfallkorb fehlt. Über alles gesehen ist ein einheitliches Konzept noch nicht ersichtlich. Diese Defizite hängen jedoch auch damit zusammen, dass die Umsetzung bereits bestehender Konzepte zur Gestaltung und Möblierung von Haltestellen⁹ ein langwieriger Prozess ist, da dies Sanierung der Haltestellen mit dem Sanierungszyklus der Strassen koordiniert werden müssen.

⁹ Empfehlung zur Anordnung und Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs (Kt. SG)

Die Zugänglichkeit zu den Haltestellen ist sehr unterschiedlich. Insgesamt kann festgehalten werden, dass die Haltestellenlagen im Hinblick auf die Integration ins Quartier sicherlich mit Bedacht gewählt wurden. Im Detail wurden jedoch teilweise wichtige Zugangselemente wie eine sichere Querung der Strasse oder eine ausreichende Fussgängerführung entlang der Strasse ungenügend berücksichtigt.

An einzelnen Umsteigepunkten Bus/Bahn, Bus/Bus oder Velo/Bahn bestehen (Komfort)-Defizite: Es fehlen gedeckte Verbindungen, attraktive Warteräume, Fahrgast-Informationen, Fahrgast-«Navigation»¹⁰. Dies trifft in besonderem Masse auf den zentralen Umsteigepunkt Wil zu. Zudem sind gerade dort die Platzverhältnisse und die Anzahl der Buskanten schon mittel bis kurzfristig ungenügend. Erfreulich ist bei den derzeit laufenden Planungen von Haltestellen die explizite Berücksichtigung von Veloabstellanlagen an wichtigen Haltestellenstandorten.

Positiv ist zu werten, dass per 1. Juni 2009 der integrale Tarifverbund Ostwind in Kraft getreten ist. Dies erleichtert für die Kunden das Tarifsystem und den Ticketkauf. Mit dem «Z-Pass» besteht eine Tarif-Partnerschaft mit dem Zürcher Verkehrsverbund ZVV.

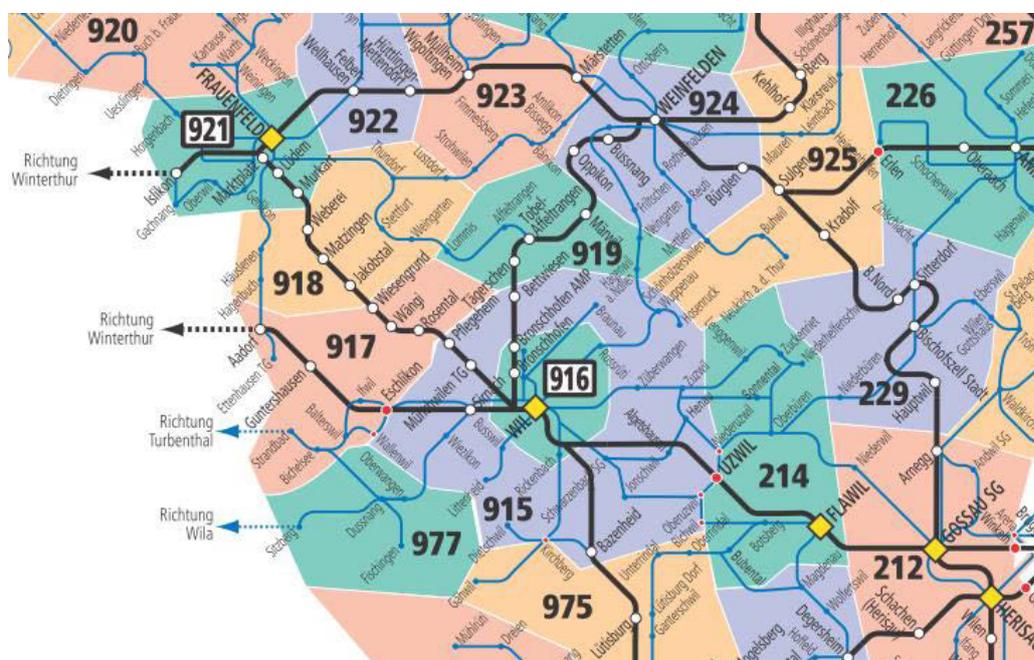


Abbildung 35:
Ausschnitt Tarifzonenplan Ostwind 2014

Fazit:

Die Lage der Agglomeration bezüglich Fernverkehrsbedienung ist optimal. Auch wenn mit den Massnahmen des Agglomerationsprogramms 2. Generation bereits einige Verbesserungen erzielt werden können, ist das ergänzende Nahverkehrsangebot noch immer mit gewissen Mängeln behaftet. Dies betrifft im Besonderen die Zuverlässigkeit aufgrund von Staus in Wil und teilweise auch in Uzwil.

¹⁰ Vgl. auch separate Dokumentation Schwachstellenanalyse ÖV-Haltestellen, 13.10.2010

5.4.1 MIV-System

Struktur des Strassennetzes: zu wenig auf Siedlungsqualität abgestimmt

Das Strassennetz in der Agglomeration Wil wird von der Autobahn A1 und den auf diese ausgerichteten Kantonsstrassen geprägt. In Abbildung 36 ist das Strassennetz mit der Autobahn und den Kantonsstrassen ersichtlich. Diese Strassen bilden zusammen das Hauptverkehrsstrassennetz der Agglomeration.

Die Gemeindestrassen sind nicht abgebildet. Insgesamt zeigt sich jedoch, dass das Innerorts-Strassennetz der Agglomeration derzeit noch nicht systematisch nach den Geschwindigkeitskategorien Tempo 50 und Tempo 30 gegliedert ist. Auch auf den siedlungsorientierten Strassen gilt oft noch Tempo 50. Zudem sind die Ortsdurchfahrten oft zu stark auf den MIV ausgerichtet. Dies führt zu relativ hohen gefahrenen Geschwindigkeiten und übermässigen Unfallzahlen sowie zu hohen Gefahren und Trennwirkungen für den LV.

Jedoch ist ersichtlich, dass die Umsetzung von Verkehrsberuhigenden Massnahmen mit der Einführung von T-30-Zonen in den Wohnquartieren voran schreitet. Die Umsetzung dieser Massnahmen erfolgt jedoch in den Gemeinden aufgrund der unterschiedlichen Ausgangslage nicht gleichartig:

- In einigen Gemeinden wird T-30 aufgrund der Bedürfnisse der Bevölkerung in den Quartieren flächendeckend umgesetzt (Münchwilen, Sirmach, Oberuzwil, Wil, Eschlikon).
- Einzelne Gemeinden weisen aufgrund ihrer Strassennetzstruktur kaum Bedarf für eine bauliche Umsetzung von verkehrsberuhigenden Massnahmen auf (Zuzwil, Wilen, Jonschwil). Hier sind bspw. aufgrund der Erschliessung vieler Wohnquartiere mit kurzen Stichstrassen oder sehr geringen Verkehrsbelastungen ohne Schleich und Durchgangsverkehr keine weiteren Massnahmen zur Verkehrsberuhigung notwendig.
- Die übrigen Gemeinden gehen bei der Umsetzung von T-30 Zonen bedarfsorientiert um und reagieren auf die Wünsche der Bevölkerung. So sind in Kirchberg, Uzwil, Oberbüren, Rickenbach einzelne T-30 Zonen umgesetzt oder geplant

Dennoch ist ersichtlich, dass über die gesamte Agglomeration eine klare Strukturierung des Strassennetzes in Hauptverkehrsstrassen mit Tempo 50 und verkehrsberuhigten Quartierstrassen gemäss der BFU-Strategie 50/30 verfolgt wird.

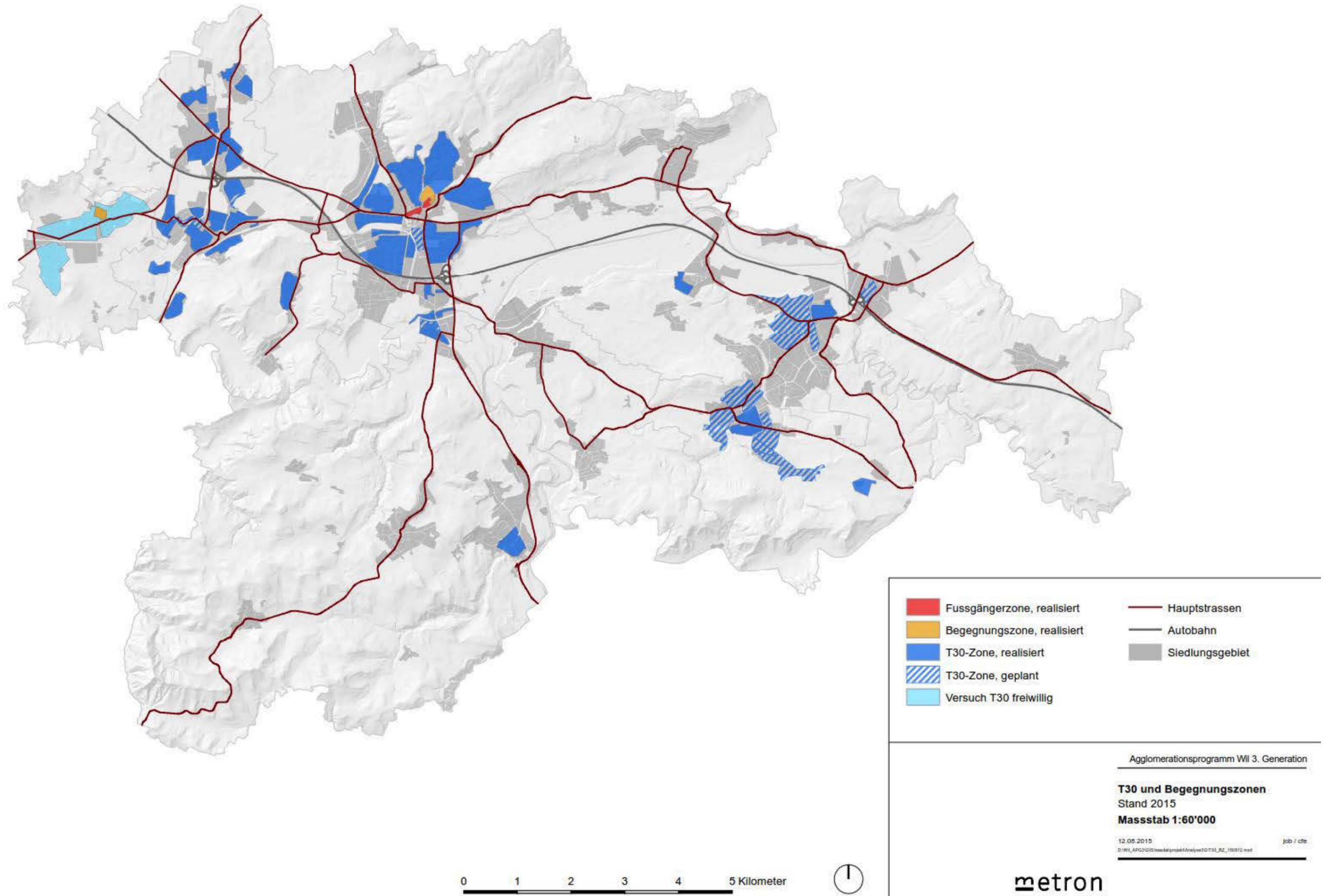


Abbildung 36:
Strassennetzstruktur

MIV: abschnittsweise problematische Belastungen

Für den MIV ist das regionale Verkehrsmodell von 1996 weiterentwickelt und räumlich auf das gesamte Agglomerationsgebiet ausgedehnt worden. Das Modell zeigt die Verkehrsbelastungen auf dem heutigen Strassennetz. Erfasst wurden die Autobahnabschnitte in der Agglomeration sowie alle bedeutenden Hauptverkehrs- und Erschliessungsstrassen.

Die höchsten Verkehrsfrequenzen treten erwartungsgemäss auf der Autobahn auf. Sie erreichen rund 57'000 Fz (DWV) zwischen den Anschlüssen Münchwilen und Wil und rund 59'000 Fz (DWV) zwischen den Anschlüssen Wil und Uzwil.

Von den bedeutenderen Hauptverkehrsstrassen ist eine Reihe mit rund 10'000 bis 17'000 Fz (DWV) belastet (siehe Abbildung 37). Dies trifft für Strassen im Zentrum von Wil, aber auch für einige Ortverbindungsstrassen zu. Ein Autobahnzubringer (Wil) weist einen DWV von ca. 17'000 Fz auf, das Zentrum Sirnach einen solchen von 10'000 Fz. Die Situation im Raum Uzwil ist weniger problematisch als in Wil, da sich der Verkehr auf die Beiden Hauptachsen Bahnhofstrasse und Gupfenstrasse aufteilt.



Abbildung 37:
Strassennetzbelastungen (durchschnittlicher werktäglicher Verkehr DWV)

Parkplätze: unzureichende Bewirtschaftung

Der ruhende Verkehr ist eine zentrale Stellschraube zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens. Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes müssen aus verkehrsplanerischer Sicht die beiden Themen Parkplatzbewirtschaftung und Parkplatzerstellungspflicht behandelt werden. Eine zweckmässige Parkraumpolitik soll gewährleisten, dass ÖV und LV nicht allzu stark vom MIV konkurrenziert werden, zumindest dort, wo ÖV und LV attraktive Alternativen bieten können.

Parkplatzbewirtschaftung

Über die Parkplatzbewirtschaftung wird versucht, mit Massnahmen wie Zeitbeschränkungen, Zugangsbeschränkungen für bestimmte Personengruppen und Gebühren Einfluss auf das Parkverhalten und auf das Mobilitätsverhalten auszuüben.

Aus der übergeordneten Sicht des Agglomerationsprogrammes sind insbesondere die Parkplatzbewirtschaftung in den beiden Zentrumsräumen Wil und Uzwil sowie für die in Kapitel 5.3.7 definierten VE von Relevanz. Die Bestandserhebung zur Bewirtschaftung der Parkplätze ist in den nachfolgenden Tabellen ersichtlich.

Ort	Anzahl öffentliche und halböffentliche PP	Davon bewirtschaftete PP
Wil	3190	1925
Uzwil	2341	752
Bronschhofen	61	--
Münchwilen	545	15
Sirnach	826	45
Wilen	55	--
Rickenbach	35*	35
Oberuzwil	218	10
Oberbüren	420 (inkl. Sonnental 24 und Niederwil 68)	--
Zuzwil	501	--

* Die in Tabelle 14 aufgeführten PP des EKZ Rickenbach Breiti sind ebenfalls öffentlich zugänglich

Tabelle 13:
Bestandserhebung öffentliche und halböffentliche Parkierung in den Zentrumsräumen Wil und Uzwil
(Quelle: eigene Erhebung / Umfrage bei den Gemeinden 2014)

Ort	Art der Parkplätze	Anzahl	Bewirtschaftung
EKZ Rickenbach Breiti	Kunden (VE-P)	786	--
EKZ Uzwil (Coop)	Kunden (VE-P)	300	--
Kirchberg Zwizach	Gewerbe (VE-G)	220	--
Kirchberg Stelz	Gewerbe (VE-G)	615	--
EKZ Kirchberg Stelz	Kunden (VE-P)	123	--
Jonswil Salen	Gewerbe (VE-G)	rund 400	--
Bronschhofen Arbeitsgebiet Ebnet-Eschenau	Beschäftigte (VE-G)	810	--
Uzwil Bühler / Benninger	Beschäftigte (VE-G/B)	1182 / 156	--

Tabelle 14:
Bestandserhebung Parkplätze der VE
(Quelle: eigene Erhebung / Umfrage bei den Gemeinden 2014)

Insgesamt ist ersichtlich, dass selbst in den Zentrumsräumen ein grosser Anteil der Parkplätze nicht bewirtschaftet wird. Die Kosten, die durch die Bereitstellung der Parkplätze entstehen, werden auf die Allgemeinheit abgewälzt, ohne dass die Nutzer diese Leistung abgelten. Dies hat eine gesteigerte Nachfrage zur Folge. Zudem ist dort, wo eine solche eingerichtet ist, keine einheitliche und konsistente Bewirtschaftung der Parkplätze erkennbar.

Wie in den Zentren, so ist auch in den verbleibenden Gemeinden des Agglomerationsgebietes bisher keine zentral gesteuerte Parkplatzbewirtschaftung implementiert. Vielmehr ist jede Gemeinde eigenverantwortlich für die Parkplatzbewirtschaftung zuständig. Auch aufgrund des fehlenden Parkierungsdrucks wird oftmals keine Bewirtschaftung der öffentlichen und halböffentlichen Parkplätze durchgeführt.

Auch die VE sowie die grossen Arbeitsgebiete weisen eine beachtliche Anzahl von Parkplätzen auf. Hier muss unterschieden werden zwischen Parkplätzen für Publikumsnutzungen, Beschäftigte und den VE für gewerbliche Fahrten:

- Publikumsnutzungen umfassen die Einkaufszentren der Agglomeration. Hier ist bisher keine Bewirtschaftung der Parkplätze eingerichtet
- Die Parkplätze der VE-G, VE-B und der restlichen Gewerbestandorte können gemeinsam betrachtet werden. Die insgesamt sehr beachtliche Anzahl von Parkplätzen der Gewerbe- und Industriebetriebe ist den Beschäftigten sowie dem Kundenverkehr vorbehalten. Diese Parkplätze werden naturgemäss nicht bewirtschaftet, unterliegen in den vorliegenden Fällen allerdings auch keinem Mobilitätsmanagement

Parkplatzerstellung

Ähnlich wie für die Parkplatzbewirtschaftung gibt es für die Agglomeration Wil bisher keine einheitliche Regelung zur Gestaltung der Parkplatzerstellungspflicht. Als Grundsätze für die Erstellungspflicht von Parkplätzen dienen die VSS SN Normen 641 290 und 641 281, die Baugesetze der beiden Kantone St. Gallen und Thurgau sowie verschiedene kommunale Reglemente und Verordnungen. Für die Agglomeration Wil ist eine einheitliche und nach verbindlichen Zielen ausgerichtete Regelung für die Erstellungspflicht von Parkplätzen anzustreben.

P&P

Park and Pool macht dort Sinn, wo an Autobahnanschlüssen Flächen vorhanden sind und an denen für Fernpendler Sammelorte gebildet werden können. In der Regio Wil ist bisher ein P&P-Parkplatz am Autobahnanschluss Münchwilen/Sirnach erstellt. An den Autobahnanschlüssen Wil und Uzwil bestehen keine P+P-Parkplätze.

P&R

Bezüglich der Einrichtung von P&R-Anlagen verfolgen die beiden kantonalen Richtpläne eine dezentrale Struktur und favorisieren die Einrichtung von Anlagen an Bahnhöfen im ländlichen Raum im Einzugsgebiet von Wohngebieten in denen eine ungenügende Feinerschliessung mit dem ÖV vorzufinden ist. Damit verfolgen die Kantone zwei Ziele. Sie wollen einerseits mit P&R nicht den Feinerschliessungsverkehr des ÖV's konkurrenzieren und andererseits räumlich möglichst dicht an die Kundenpotenziale heranrücken. Park & Ride ist in der Regio Wil an vielen Bahnhöfen der SBB realisiert und wird i.d.R. von der SBB direkt betrieben. Die Gemeinde Kirchberg ist selbst Eigentümerin des P+R Parkplatzes am Bahnhof Bazenhaid und betreibt die Parkierungsanlage in Eigenregie.

Gemeinsam mit der Agglomeration St. Gallen – Bodensee sowie der Region St. Galler Rheintal und der Region Toggenburg wurde die P&R-Potenziale untersucht (siehe Beilage zum Agglomerationsprogramm). Der Untersuchungsperimeter der Studie ist in Abbildung 38 gezeigt.

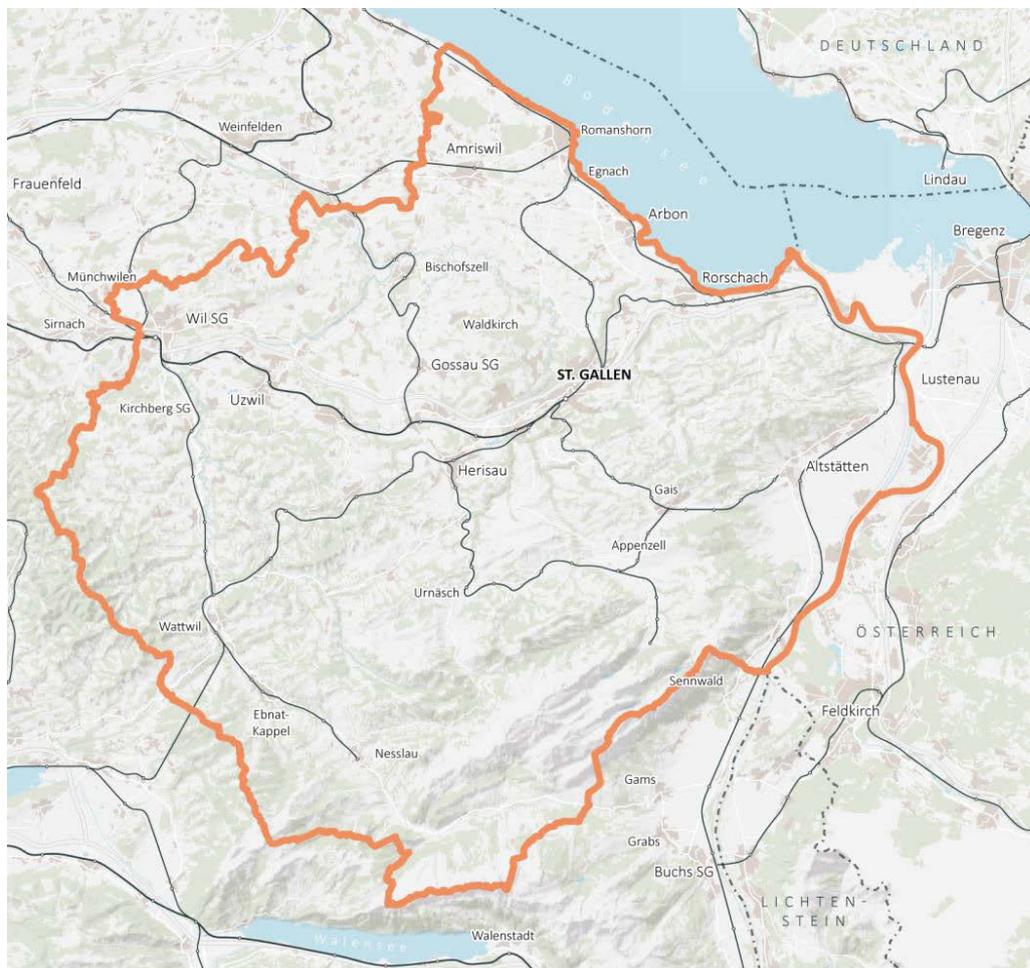


Abbildung 38:
Untersuchungsperimeter der
Potenzialstudie P&R (Quelle Metron)

Folgende Erkenntnisse konnten gewonnen werden:

- Die drei Bahnunternehmen SBB, SOB und AB betreiben im Untersuchungsperimeter an 49 verschiedenen Standorten P&R-Anlagen mit rund 2'360 Parkplätzen. Die P&R-Anlagen sehr unterschiedlich stark ausgelastet. Im Durchschnitt beträgt die Auslastung 44%.
- Die Bedeutung am Verkehrsgeschehen ist gering. Die P&R-Anlagen bilden ein Ergänzungsangebot zur ÖV-Feinerschliessung und leisten einen kleinen Beitrag zum Umsteigen vom Auto zum ÖV.
- Es bestehen einige Konflikte im Zusammenhang mit P&R. Unter anderem können P&R-Anlagen in direkter Konkurrenz zum ÖV oder zum Langsamverkehr stehen, da sie auch durch Personen genutzt werden können, die mit dem ÖV gut erschlossen sind oder in kurzen Distanzbereichen zum P&R-Umsteigepunkt wohnen. Die meist zentral liegenden und gut erschlossenen Flächen für P&R eignen sich zudem in den Zentren der Agglomeration für Publikums- oder Gewerbenutzungen, die das Siedlungsbild stärken und die Innenentwicklung vorantreiben.

Fazit:

Das MIV-Netz «funktioniert» in weiten Teilen. Auf den wichtigsten Einfallsachsen von Wil und an einzelnen Knoten sind die Verhältnisse problematisch – auch für den strassengebundenen ÖV. Einige stark befahrene Ortsdurchfahrten weisen erhebliche Gestaltungsdefizite auf. Parkplatzbewirtschaftung wird nicht systematisch angewandt und Massnahmen zum Mobilitätsmanagement werden bisher nur in Einzelfällen ergriffen.

5.4.2 LV-System

Der Langsamverkehr wird aufgrund der Reichweite, Bedürfnisse und Potentiale unterschieden in:

- rollender Langsamverkehr
- Fussverkehr

Die Schwachstellen des Langsamverkehrs wurden im Rahmen des Agglomerationsprogramms 2. Generation umfassend erhoben. Zur Sanierung der Schwachstellen wurden Massnahmen entwickelt und im sog. «LV-Portal» dokumentiert und kategorisiert. Zwischen der Erhebung der Schwachstellen für das Agglomerationsprogramm 2. Generationsprogramm und als Grundlage für das Agglomerationsprogramm 3. Generation wurden sowohl die Schwachstellen als auch die Sanierungsmassnahmen vertieft und ergänzt. Dabei wurden die Gemeinden beigezogen sowie auch das Kantonsstrassennetz systematisch (innerorts und ausserorts) untersucht. Die Sanierung der Schwachstellen erfolgt durch die Umsetzung der definierten Massnahmen schrittweise über die einzelnen Generationen der Agglomerationsprogramme.

Rollender Langsamverkehr: Bestand und Potenzial

Der rollende Langsamverkehr bewegt sich hauptsächlich entlang von Routen die oft den Hauptverkehrsachsen entsprechen. Die Stärke des rollenden Langsamverkehrs liegt bei kürzeren Wegen von 1 bis 10 km (bis 20 min Unterwegszeit), das Umsteigepotenzial ist innerhalb dieser Erreichbarkeit entsprechend gross.

Das Agglomerationsgebiet erstreckt sich über 170 Quadratkilometer und weist eine lebendige Topographie auf. Die hügelige Landschaft (u.a. Hofberg, Nieselberg, Eppenbergr, Chapf, Wildberg) variiert zwischen 500 und 800 m ü. M. Verschiedene Gewässerläufe (Murg, Thur, Glatt, Uze, Altbach) ergänzen diese topografische Vielfalt mit starken Zäsuren. Im Weiteren strukturieren die Autobahn A1 und die in Wil sternförmig zusammentreffenden Bahnlinien den Agglomerationsraum. In den beiden regionalen Zentren Uzwil (mit Oberuzwil, Oberbüren) und Wil (mit Rickenbach, Bronschhofen, Sirnach, Münchwilen) existieren gute Voraussetzungen für den Radverkehr. Viele Attraktoren¹¹ können bequem mit dem Velo erreicht werden, sofern das Wegnetz auf die Ansprüche des Veloverkehrs bezüglich Attraktivität, Direktheit und Sicherheit abgestimmt ist. Die übrigen Gemeinden (Eschlikon, Kirchberg, Bazenheid, Jonschwil, Flawil, Zuzwil) sind via Überlandstrassen an die regionalen Zentren angebunden. Diese Verbindungen können bei einer fehlenden adäquaten Radinfrastruktur, bedingt durch die hohen Verkehrsmengen und/oder hohen Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs, für den Veloverkehr als unattraktiv bzw. gefährlich bezeichnet werden.

¹¹ Attraktoren = wichtige Zielorte wie Schulen, Einkaufszentren, Arbeitsplatzgebiete, öffentl. Einrichtungen etc.

Durch die Höhenlage von Kirchberg (ca. 740 m ü. M.) sind die Veloverbindungen in Richtung Wil und Kirchberg eine sportliche Herausforderung und nicht ohne Vorbehalt als Alltagsrouten zu bezeichnen. Abgeleitet aus den explodierenden Verkaufszahlen im Elektrobike-Markt, wird sich das Velo jedoch in Zukunft auch in dieser anspruchsvolleren Topographie als alternatives Verkehrsmittel etablieren und voraussichtlich an Bedeutung gewinnen.

Rollender Langsamverkehr: Schwachstellen und Handlungsbedarf

Abbildung 39 und Abbildung 40 zeigen eine Übersicht über die Schwachstellen im Radverkehrsnetz der Agglomeration und der Agglomerationszentren Wil und Uzwil auf. Eine vollständige Übersicht der Schwachstellen des rollenden Langsamverkehrs ist zudem im LV-Portal abgebildet. Zusammenfassend sind für den rLV folgende Schwachstellenkategorien als bedeutend erkannt worden:

- Die Schwachstellen des rollenden Langsamverkehrs sind akzentuiert entlang der Ortsdurchfahrten: meist fehlen Radverkehrsanlagen.
- Ebenfalls ein grosser Handlungsbedarf besteht bei den Knotenpunkten: fehlende sichere Führung des Veloverkehrs.
- Die Zugänge zum Öffentlichen Verkehr sind oft mangelhaft.
- Im Weiteren wurden einige Netzlücken, insbesondere fehlende Bahnüber-/unterführungen festgestellt.

Veloabstellanlagen sind mit wenigen Ausnahmen genügend vorhanden. Ein grosser Handlungsbedarf besteht bei der Ausstattung der Abstellanlagen: unzureichender Diebstahlschutz, fehlender Unterhalt, nicht benutzerfreundlich. Die Zugänge zu den Abstellanlagen sind teils mangelhaft.

Fazit:

Das Netz für den rollenden Langsamverkehr weist Lücken auf. Weiter ist der rLV vor allem auf stark befahrenen Hauptachsen, wo er keine eigene Infrastruktur zur Verfügung hat, benachteiligt. Dennoch besteht grundsätzlich ein sehr hohes Potential für den rLV, das mit entsprechenden Infrastrukturverbesserungen abgeholt werden kann.

Legende

Schwachstellen

- linear
- punktuell
- fehlende Veloabstellanlage

Radrouten

- | | | | |
|------------------|--|---|-----------------------------|
| bestehend | — alternativ | — Neubau | kantonale Radroute CH Mobil |
| | — | — | kantonale Radroute |
| | — | — | regionale Radroute |
| | — | — | lokale Radroute |

Attraktoren

- | | | |
|------------------|----------------|-----------------------------|
| bestehend | geplant | Arbeitsplatzschwerpunkt |
| ■ | ■ | Einkaufszentrum |
| + | + | Kultur Sport Freizeit |
| * | * | ÖV-Haltestelle |
| ● | ● | Schule, öffentliche Gebäude |
| ▲ | ▲ | |

Hinweise

- gefahrene Route, vom kantonalen Datensatz abweichend
- x Routenführung deklassieren
- Gemeindegrenze

Kartenbild:
© 2009 Swisstopo 046322001

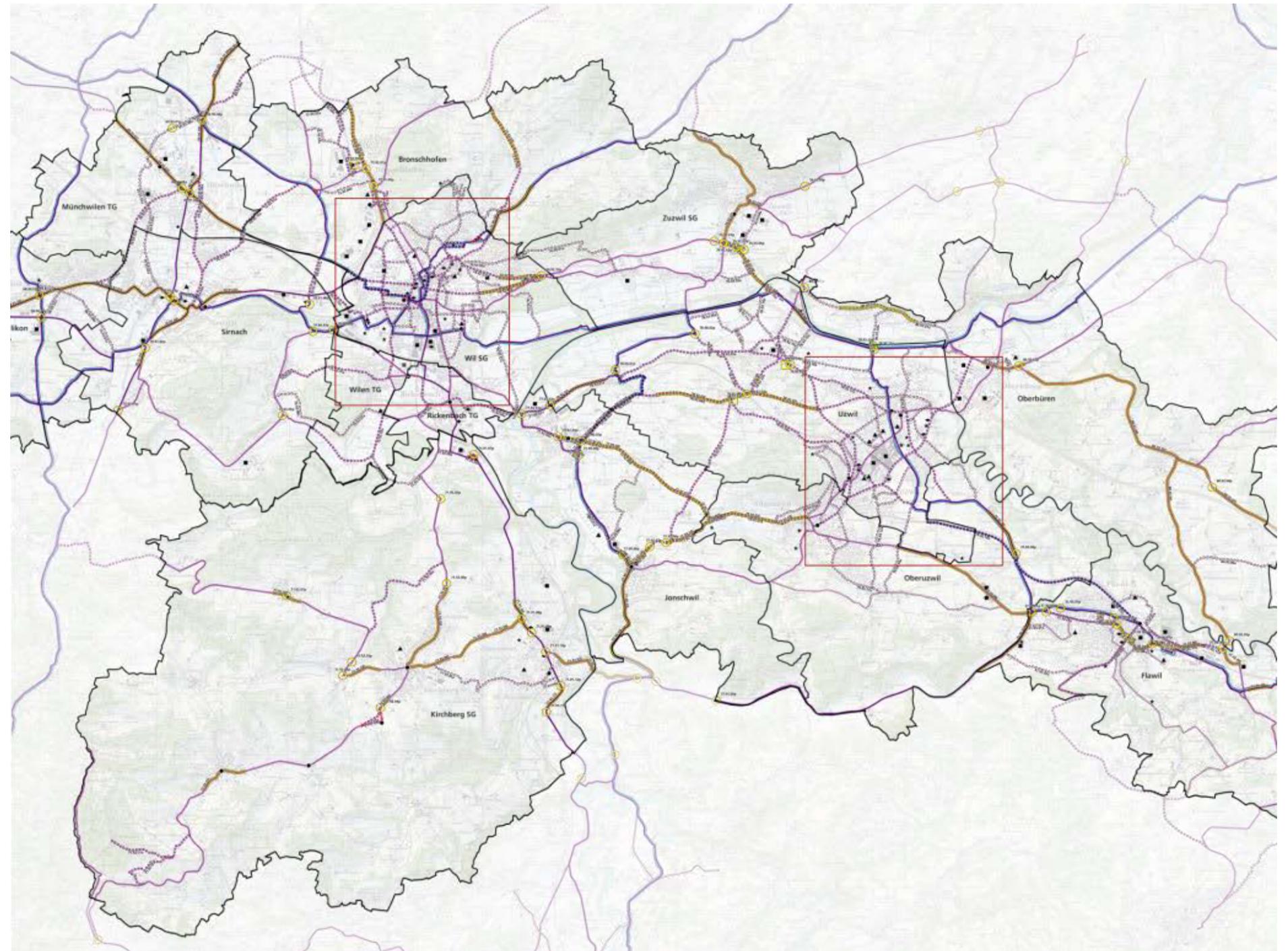


Abbildung 39:
Schwachstellenkarte rollender Langsamverkehr (Quelle asa AG, 2010)

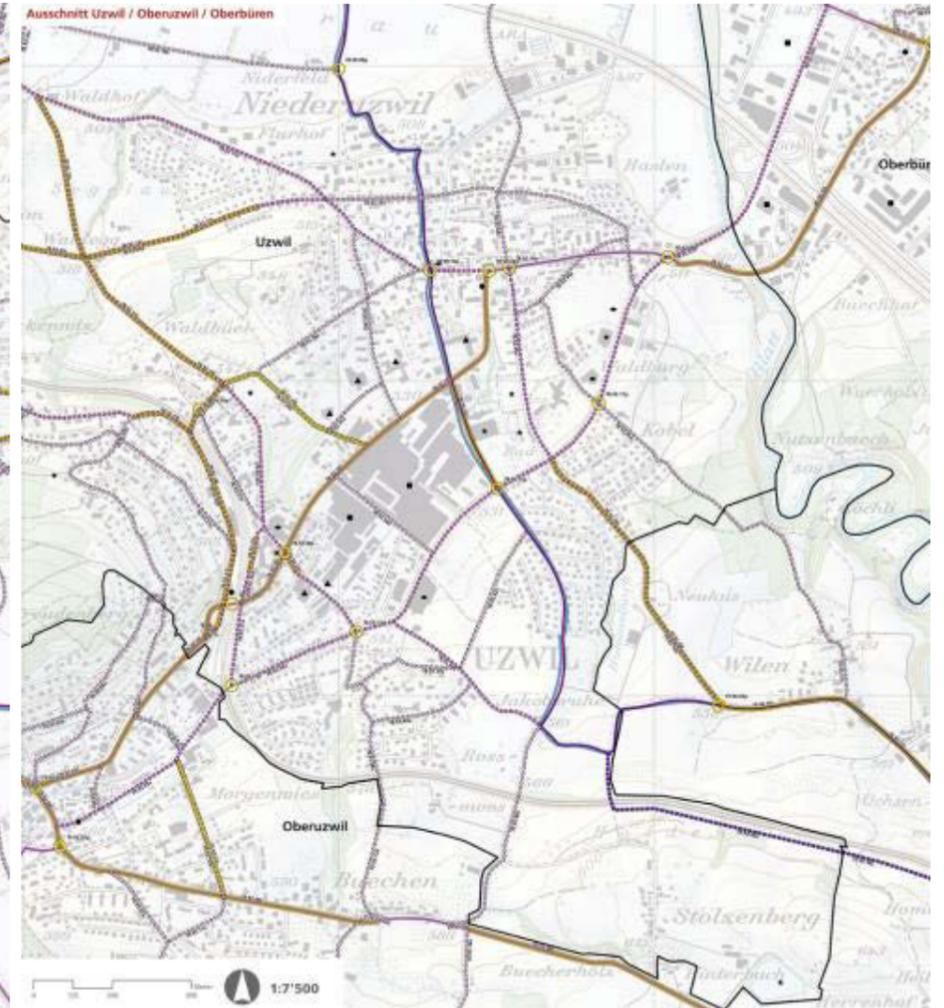
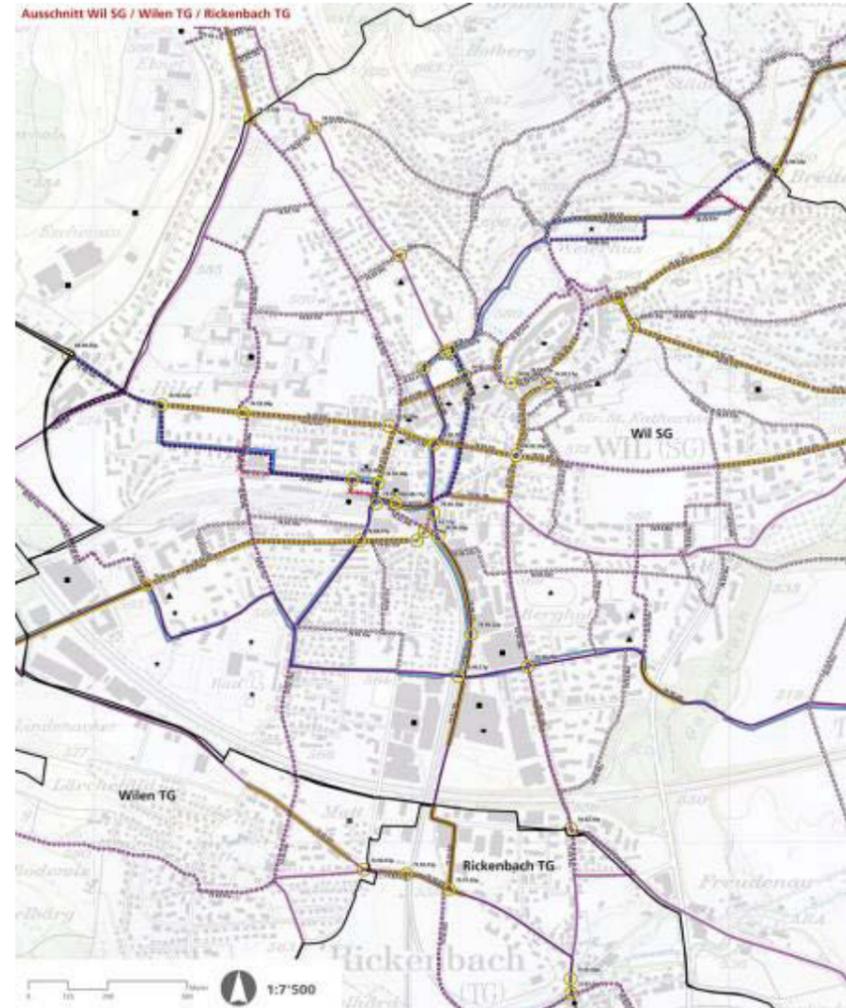
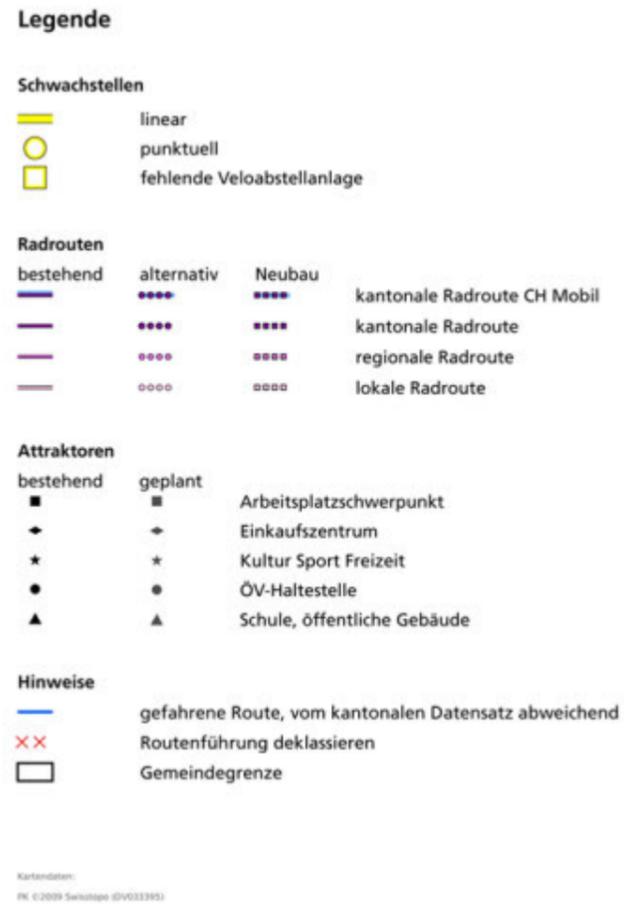


Abbildung 40:
Schwachstellenkarte rollender Langsamverkehr (Quelle asa AG, 2010)

Fussverkehr: Bestand und Potenzial

Der Fussverkehr bewegt sich flächig und kleinräumig. Im Gegensatz zum rollenden Langsamverkehr kann er nicht auf Routen reduziert werden. Die Stärke des Fussverkehrs liegt bei kurzen Wegen bis 1 km, das Umsteigepotenzial vom motorisierten Individualverkehr auf den Langsamverkehr innerhalb dieser Distanzen ist gross. Entsprechend wichtig ist eine attraktive, zusammenhängende Wegkette zwischen Fuss- / Veloverkehr und dem öffentlichen Verkehr).

Räumlich betrachtet ist das Potenzial des Fussverkehrs in den beiden Agglomerationskernen Wil und Uzwil sowie in den Ortszentren akzentuiert. Besonders wichtig ist der Zugang zum Öffentlichen Verkehr und wichtigen Zielorten.

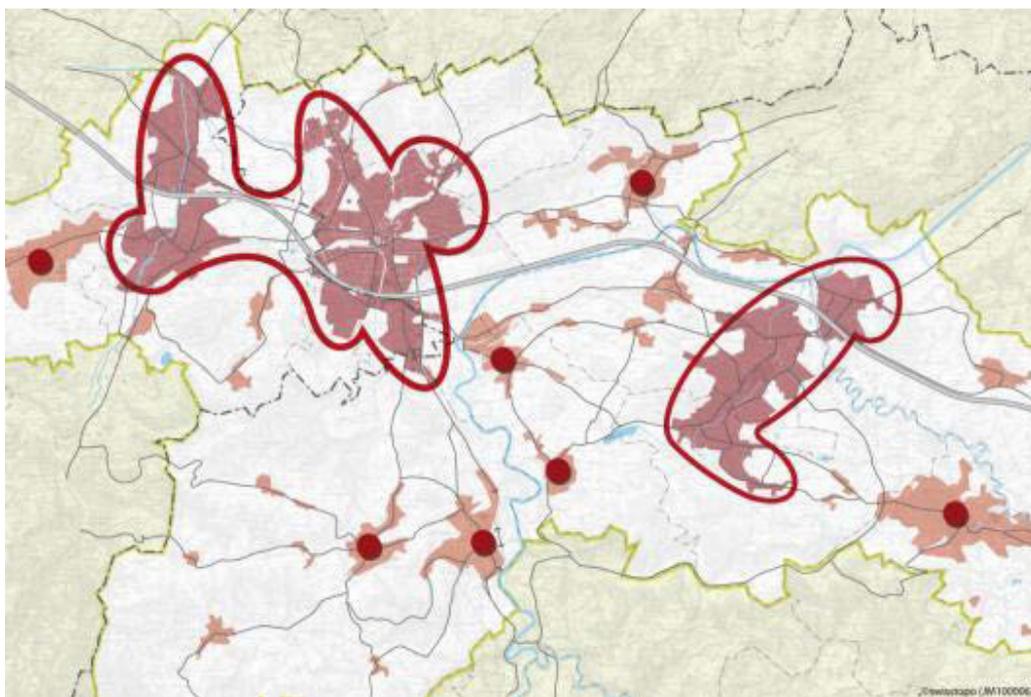


Abbildung 41:
Potenzial Fussverkehr
aus Agglomerationssicht

Fussverkehr: Schwachstellen und Handlungsbedarf

Die Schwachstellen des Fussverkehrs wurden bereits im Rahmen des Agglomerationsprogramms 2. Generation umfassend erhoben sind im LV-Portal dokumentiert. Als Grundlage für die 3. Generation erfolgte eine Konsolidierung der Schwachstellen zwischen Kantonen und Gemeinden im Rahmen von Begehungen. Zusammenfassend können folgende Schwachstellen als bedeutend bezeichnet werden:

- Ein Grossteil der Schwachstellen wurde entlang zentraler Hauptverkehrsstrassen festgestellt. Die Hauptprobleme sind: Trennwirkung, Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität, Immissionen, Gestaltung. Die ungenügende Qualität für den Fussverkehr ist häufig auf die hohe Dominanz des MIV zurückzuführen.
- Ebenfalls ein grosser Handlungsbedarf besteht bei den Zugängen zum öffentlichen Verkehr.
- Netzlücken wurden weniger im bestehenden Netz, sondern oft im Zusammenhang mit zukünftigen Entwicklungsabsichten festgestellt (z.B. Wil West).
- Räumlich ist eine Häufung der Schwachstellen vor allem in den Zentren und entlang der Hauptstrassen festzustellen. Besonders gross ist der Handlungsbedarf in Sirnach, Uzwil, Oberuzwil und Wil.

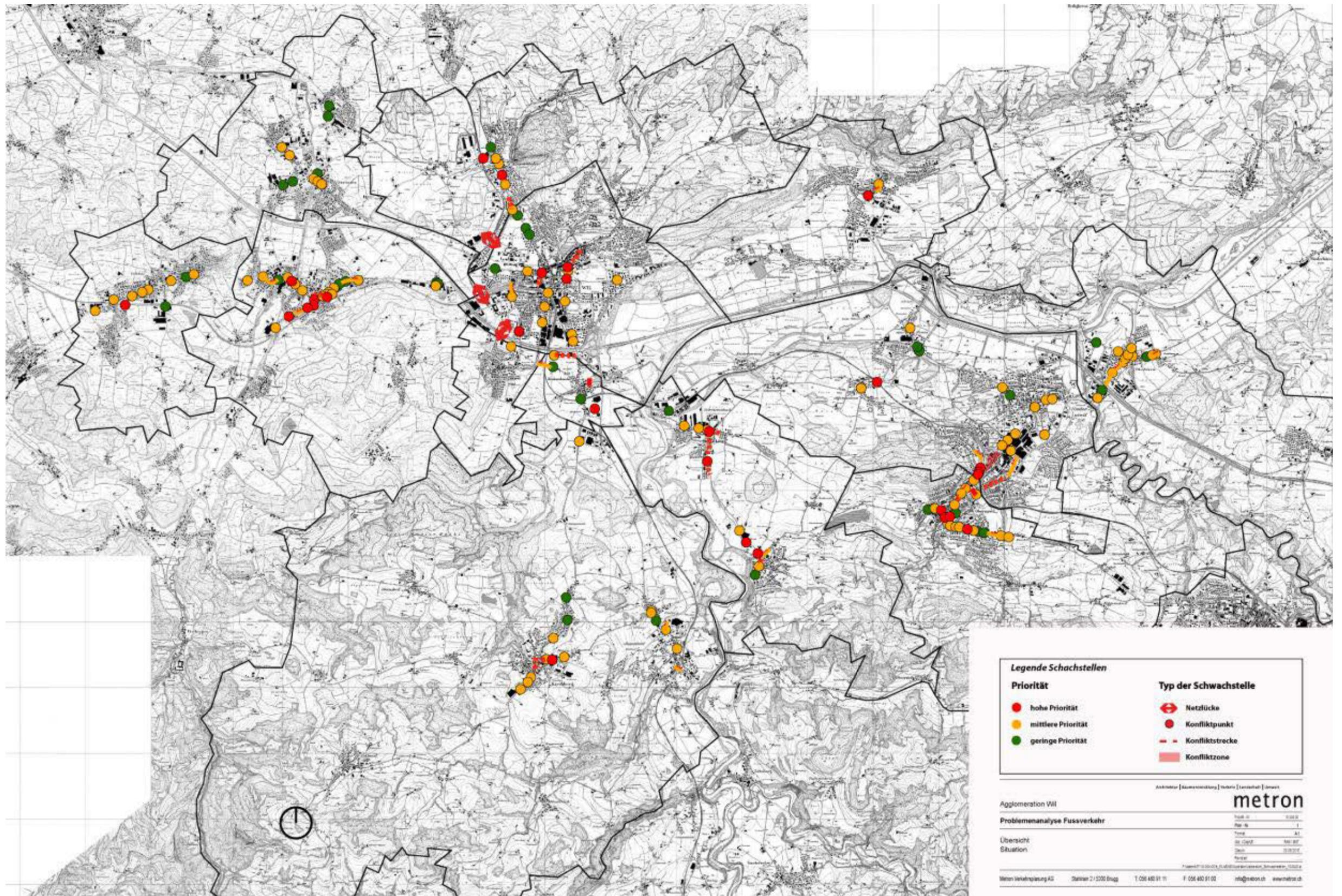


Abbildung 42:
 Übersicht über die Schwachstellen Fussverkehr (Quelle Metron, 2010)

Abbildung 43 zeigt einen Ausschnitt aus der Schwachstellenkarte für den Fussverkehr.

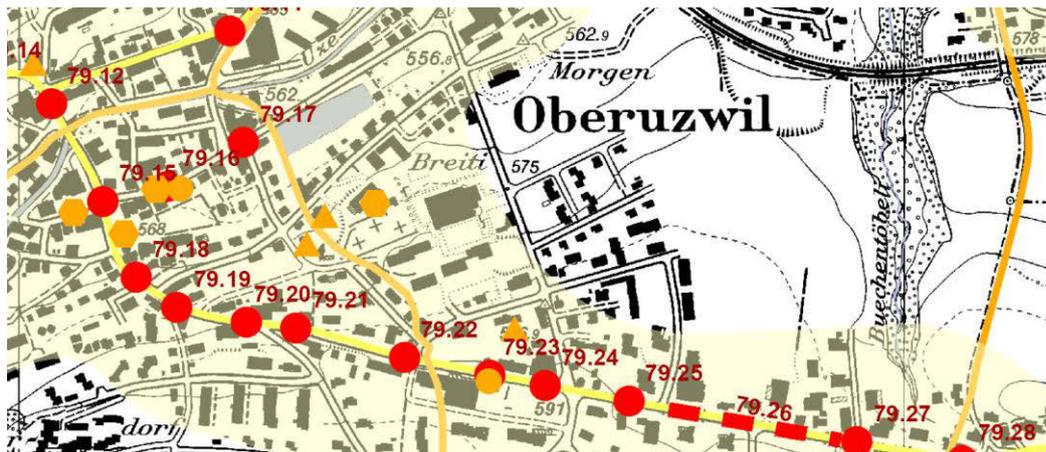


Abbildung 43:
Schwachstellen am Beispiel
der Gemeinde Oberuzwil (Quelle Metron)

Intermodalität

Für den Langsamverkehr ist auch die Betrachtung von intermodalen Verkehrsschnittstellen von Bedeutung. Dies betrifft vor allem die Verknüpfung von ÖV-Haltestellen mit den LV-Verkehrsnetzen und bedarf gerade im Veloverkehr die Einbindung von Abstellgelegenheiten an den Haltestellen. Die LV-Schwachstellenanalyse hat ergeben, dass bei einigen Abstellanlagen teilweise grosser Sanierungsbedarf besteht.

Zudem ist der Zugang zu einer ÖV-Haltestellen ein bedeutendes Kriterium für eine funktionierende Intermodalität. Folgende Schwachstellen sind insbesondere vorhanden:

- Wichtige Umsteigeknoten (z.B. Bahnhöfe): fehlende erkennbare Zugangsachse mit hoher Qualität und Attraktivität für den Langsamverkehr. Mangelhafte Auffindbarkeit.
- Lokal bedeutende ÖV-Haltestellen: keine oder mangelhafte Querung von HVS als Zugang zur Haltestelle.

Auch die Schwachstellen der Veloabstellanlagen sind im LV-Portal dokumentiert.

Fazit:

Abgesehen von einigen wichtigen Netzlücken bestehen Mängel bzgl. fehlender Längsverbindungen, Querungen stark befahrener Hauptachsen und Zugängen zu ÖV-Haltestellen.

5.4.3 Verkehrssicherheit

Massnahmen Verkehrssicherheit

Die Kantone und Gemeinden sind aufgrund des Strassenverkehrsgesetzes (Art. 6a SVG) verpflichtet, Unfallschwerpunkte (USP) zu analysieren und zweckmässige Sanierungskonzepte und Einzelmassnahmen zu erarbeiten. Die Strassenträger der Agglomeration Wil (Kantone St. Gallen und Thurgau) sind bestrebt, die Verkehrssicherheit diesbezüglich laufend zu verbessern. Zusätzlich möchte die Agglomeration die zur Verfügung stehenden Unfalldaten noch intensiver nutzen. Aus diesem Grund sind neben den Unfallschwerpunkten (USP, gemäss Definition SN 641 724) die Unfallhäufungsstellen (UHS) untersucht worden. Damit werden folgende Zielsetzungen verfolgt:

- Stufengerechte Bestimmung der Ursachen von Unfallhäufungen anhand einer Typisierung
- Lückenlose Behandlung des Themas Verkehrssicherheit im Agglomerationsgebiet Wil im Sinne von «Via sicura». Dabei werden die Unfallhäufungsstellen analysiert und mit bestehenden Planungen abgeglichen. Für die Unfallhäufungsstellen mit Handlungsbedarf, die bisher nicht saniert wurden, werden mögliche Lösungsansätze entwickelt und die Kosten grob geschätzt

Im Rahmen des Teilprojekts Verkehrssicherheit wurde eine verfeinerte Analyse der Unfallstellen anhand der VUGIS-Applikation und der Polizeiunfallrapporte vorgenommen. Neben den ohnehin sanierungspflichtigen Unfallschwerpunkten wurden auch weitere Unfallhäufungsstellen identifiziert. Unter Unfallhäufungsstellen sind dabei Strassenabschnitte oder Kreuzungsbereiche zu verstehen, auf denen während eines Zeitraums der letzten drei Jahre eine erhöhte Anzahl an Unfällen mit Personenschaden und gleichzeitig Unfällen mit ausschliesslich Sachschäden erfasst wurden. Die zugrundeliegenden Definitionsparameter wurden in einem ersten Schritt in Zusammenarbeit mit den Sicherheitsverantwortlichen der Kantone, SG, SZ und ZH bestimmt und anschliessend auch mit den Kantone TG und AR diskutiert (ebp (2015): Entwicklung von Parametern zur Identifikation von Unfallhäufungsstellen in Agglomerationsgebieten, Ernst Basler + Partner, Zürich). Die Ursachen der Unfallhäufungen wurden untersucht und mit bestehenden Massnahmenplanungen abgeglichen. Für die verbleibenden Unfallhäufungsstellen wurden Massnahmen entwickelt.

Vorgehen / Methodik

Zur Erarbeitung der Massnahmenplanung werden folgende Schritte durchgeführt:

1. Analyse und Kategorisierung:
Im ersten Schritt werden alle Unfallhäufungsstellen auf ihr Unfallgeschehen analysiert und typische Unfallsituationen und Defizite der Infrastruktur identifiziert. Daraus werden ähnliche Unfallsituationen und -stellen in Kategorien zusammengefasst.
Als Resultat wird eine Liste mit der Einteilung der Unfallhäufungsstellen in Kategorien erstellt. Da die USP eine Teilmenge der UHS sind, werden die USP ebenfalls in die Kategorien eingeteilt. Die Einteilung soll die Definition von Massnahmen vereinfachen, da die jeweiligen Kategorien gebündelt untersucht werden.
2. Abgleich mit vorhandenen Massnahmen:
In einem zweiten Schritt wird untersucht, ob im Rahmen der Schwachstellenanalysen LV (LV-Portal) bzw. der Betriebs- und Gestaltungskonzepte in den Agglomerationsprogrammen 1. oder 2. Generation (Agglo-Portal) oder im Rahmen der übrigen Tätigkeiten der Kantone (Werterhaltung Kantonsstrassen, Behebung USP) bereits Massnahmen entwickelt wurden. In diesen Fällen werden die Objektblätter mit den entsprechenden Angaben ergänzt, und falls die Defizite durch diese Massnahmen eliminiert werden, nicht weiter bearbeitet.
Aus diesem Schritt folgen die zu untersuchenden UHS.
3. Grobuntersuchung der UHS:
Die verbleibenden UHS werden anhand der Unfalldaten und von Luftbildern untersucht und es werden Vorschläge zur Behebung entwickelt. Um die Synergien aus der Kategorisierung zu nutzen, werden die definierten Kategorien gebündelt untersucht. Die einzelnen UHS werden jedoch jeweils einzeln untersucht. Dadurch kann es für verschiedene Defizite einer Kategorie je nach konkreter Situation unterschiedliche Massnahmenvorschläge geben.
Als Resultat liegen für alle UHS Massnahmenvorschläge zur Sanierung inkl. Grobkostenschätzung vor.
4. Detailuntersuchung für unklare UHS
UHS, welche kein typisches Muster aufweisen oder für welche sich aufgrund der Kategorisierung keine Massnahmen definieren lassen, werden einer Detailuntersuchung unterzogen, um spezifische Massnahmen definieren zu können. Bei der Detailuntersuchung wird bei Bedarf ein Augenschein vor Ort oder eine geometrische Überprüfung der Stelle vorgenommen.
Als Ergebnis werden Massnahmenvorschläge für die unklaren Unfallhäufungsstellen definiert.

Die Ergebnisse der Unfallanalyse, Kategorisierung und die vorgesehen Massnahmen werden in Objektblättern beschrieben. Diese zeigen einerseits die Defizite auf, und andererseits werden Massnahmen vorgeschlagen, mit welchen die UHS saniert bzw. die Sicherheit erhöht werden kann. Die Objektblätter dienen der Dokumentation der Unfallhäufungsstellen und geben einen vollständigen Überblick über den Planungsstand bei den UHS.

Kategorisierung

Im ersten Schritt wurden die UHS gemäss dem Unfallgeschehen und der Situation am Unfallort in Kategorien unterteilt. Insgesamt wurden 10 Kategorien definiert. Grob können diese unterschieden werden zwischen «ausserorts», «innerorts» und Unfallstellen mit vermehrter «Fussgänger- und Velobeteiligung». Die Unfälle werden einer Hauptkategorie zugeteilt, welche dem grössten Teil der Unfälle entspricht. Falls für eine weitere Kategorie ebenfalls Häufungen auftreten, wird die Unfallstelle zusätzlich einer Unterkategorie zugeteilt. Dies erlaubt eine differenziertere Beurteilung des Handlungsbedarfs.

Dokumentation

Die vollständige Dokumentation der Methodik und der einzelnen Unfallhäufungsstellen ist dem Agglomerationsprogramm beigelegt (siehe Beilage zum Agglomerationsprogramm: Bericht «Massnahmenplanung Unfallhäufungsstellen in der Agglomeration Wil» ewp AG Effretikon, 2016). Hier ist für jede UHS ein Objektblatt erstellt. Diese Objektblätter dokumentieren die Analyse des Unfallgeschehens, die Kategorisierung, die bestehenden Planungen, die vorgeschlagenen Massnahmen mit Skizzen und Kostenschätzung sowie der Umgang im Agglomerationsprogramm.

Die nachfolgende Abbildung 44 zeigt die insgesamt 11 UHS und USP der Agglomeration Wil auf. Da die Sanierung dieser Stellen laufend erfolgt sind bereits Projekte zur Sanierung von 3 UHS und USP im Gang. Die übrigen Schwachstellen sollen im Rahmen des Agglomerationsprogramms saniert werden.

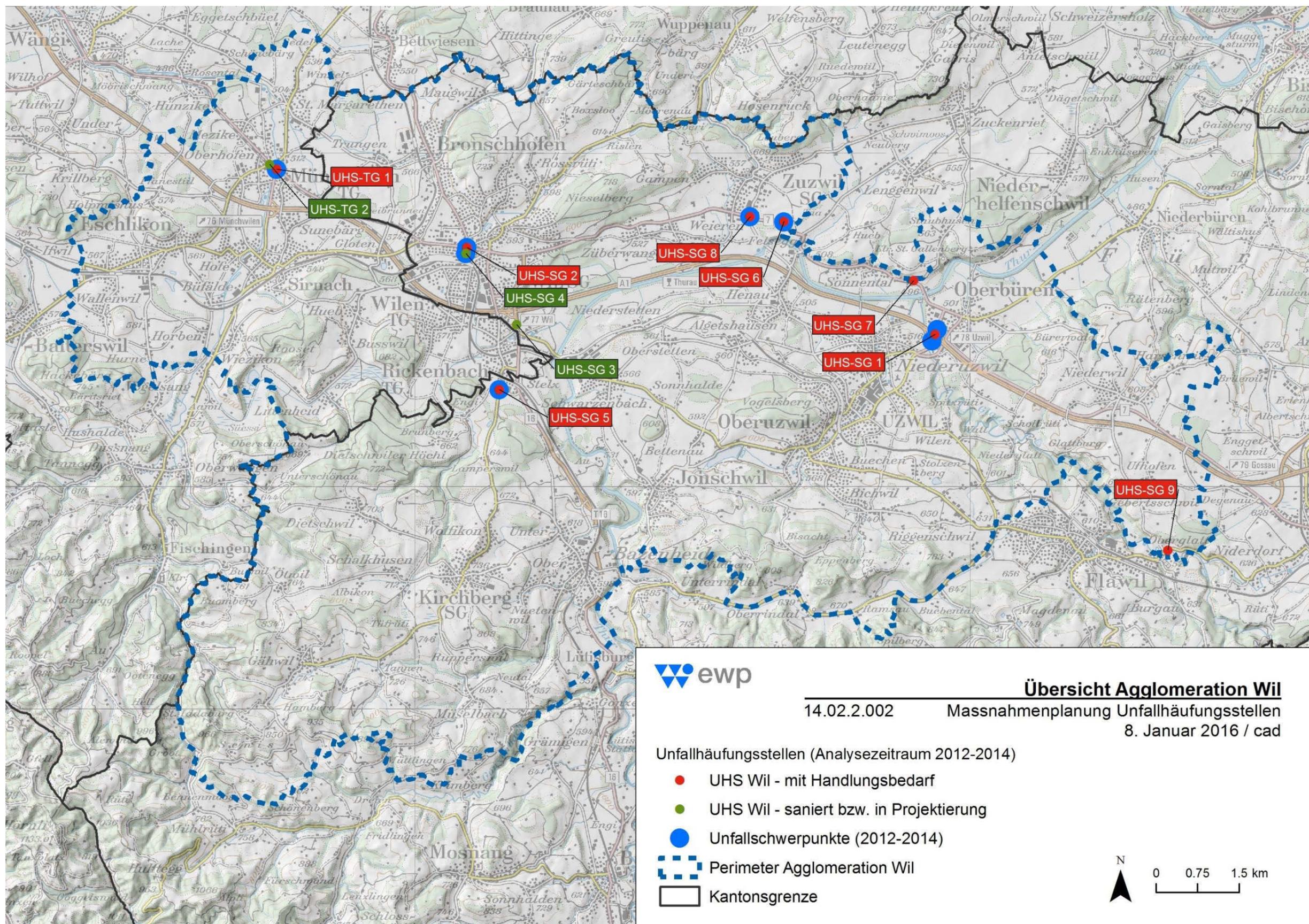
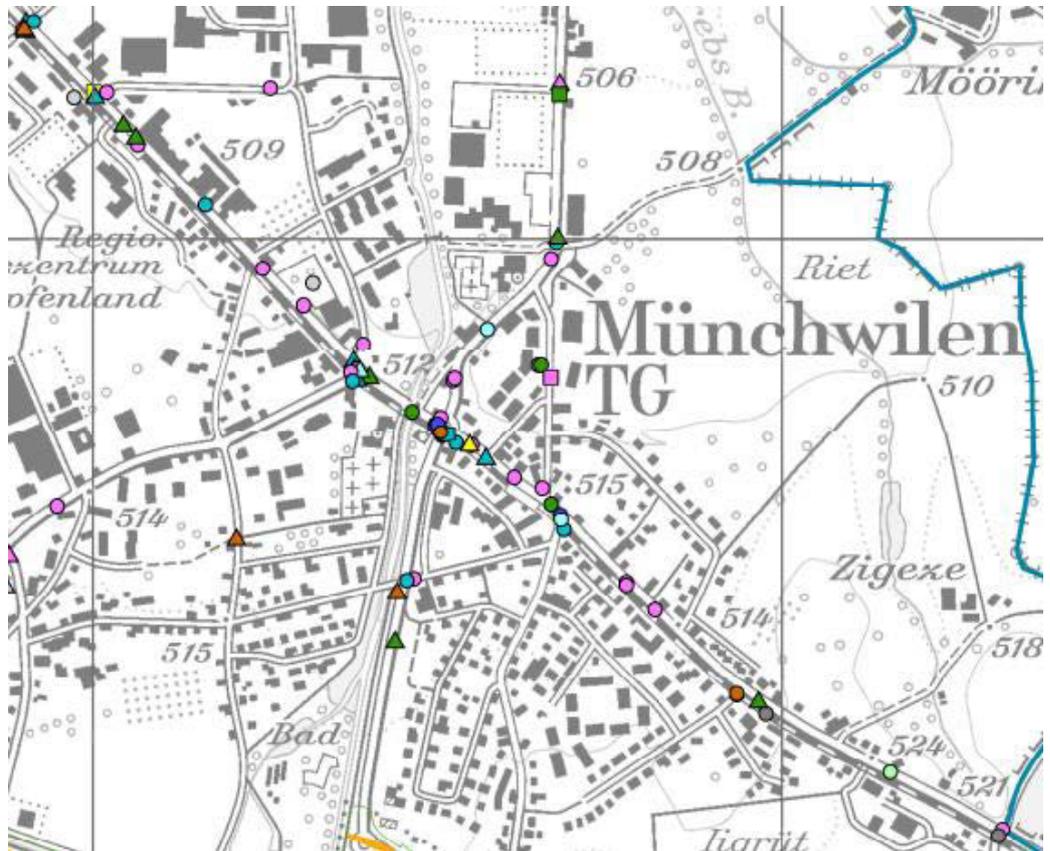


Abbildung 44:
 Unfallhäufungsstellen in der Agglomeration Wil

Neben den Unfallhäufungsstellen zeigt sich über den gesamten Agglomerationsperimeter eine deutliche Konzentration der Verkehrsunfälle auf den Ortsdurchfahrten und dem Hauptverkehrsstrassennetz. Dies kann beispielsweise an der Ortsdurchfahrt Münchwilen verdeutlicht werden (siehe Abbildung 45). Bei Massnahmen wie Betriebs- und Gestaltungskonzepten ist entsprechend auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit an den Ortsdurchfahrten zu achten.



Unfallschwere	
Unfall mit:	
▣	Getöteten U(G)
□	Schwerverletzten U(SV)
△	Leichtverletzten U(LV)
○	ausschl. Sachschaden U(SS)
Unfalltyp	
▣	0 Schleuder- oder Selbstunfall
▣	1 Überholunf., Fahrstreifenw.
▣	2 Auffahrunfall
▣	3 Abbiegeunfall
▣	4 Einbiegeunfall
▣	5 Überqueren der Fahrbahn
▣	6 Frontalkollision
▣	7 Parkierunfall
▣	8 Fussgängerunfall
▣	9 Tierunfall
▣	00 Andere

Abbildung 45:
Ortsdurchfahrt Münchwilen: Unfallkarte
Zeitraum 2009 bis 2013

Betrachtung der subjektiven Sicherheit im LV

Unter «subjektiver Sicherheit» versteht man das Sicherheitsempfinden der einzelnen Personen auf ihren Wegen. Die subjektive Sicherheit kann ein wesentliches Entscheidungskriterium für die Verkehrsmittelwahl sein. Entsprechend hoch ist der Stellenwert der subjektiven Sicherheit beim Langsamverkehr.

Grundsätzlich haben die Analysen Fuss- und Veloverkehr wenige Angstorte im klassischen Sinn ergeben. Klassische Angstorte für den Fussverkehr sind z. B unattraktive, zu dunkle Unterführungen und stark befahrene Querungsstellen. In beiden Fällen (Angstorte, Strassenquerungen) kommt der Beleuchtung ein grosser Stellenwert zu. Jedoch ist das Sicherheitsempfinden entlang der stark befahrenen Hauptverkehrsstrassen (ausgelöst durch die Dominanz des MIV) insbesondere für den Veloverkehr zum teil problematisch.

Ein besonderes Augenmerk ist im Falle des Veloverkehrs auf die Ausgestaltung der Abstellanlagen zu richten. Oft sind sie schlecht einsehbar und es gibt dunkle Winkel.

Einzelne Schwachstellen sind im Rahmen der Arbeiten zum Langsamverkehr ermittelt und im LVPortal aufgenommen worden und sollen schrittweise saniert werden.

Fazit:

Die Sanierung von Unfallstellen ist bereits im Gang. Eine durchgehende Sanierung bedarf jedoch einiger Jahre und ist wo möglich auf die Sanierungszyklen der Infrastrukturen auszurichten. Insbesondere die Ortsdurchfahrten sind Räume mit einer grosse Bedeutung für die Verbesserung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit. Bezüglich der subjektiven Sicherheit besteht lediglich ein geringer Handlungsbedarf.

5.4.4 Mobilitätsverhalten und -beeinflussung

Tiefer ÖV-Anteil am Modal-Split

Der Modalsplit in der Agglomeration Wil (alle Verkehrszwecke)¹² ist im Vergleich zu den anderen Agglomerationen derselben Grössenklasse (50'000 bis 100'000 EW) eher MIV-lastig mit einem entsprechend tieferen LV- und ÖV-Anteil (siehe Abbildung 46).

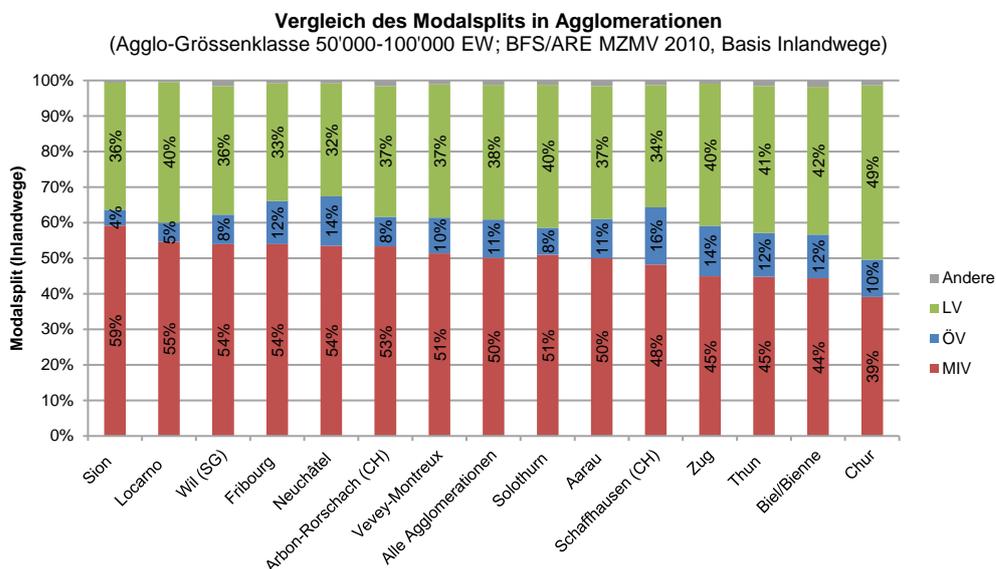


Abbildung 46: Vergleich Modalsplit der Agglomerationen in der Grössenklasse 50'000 bis 100'000 Einwohner (Quelle: MZMV 2010)

Auswertung Pendlerwege

Die aggregierte Auswertung der Pendlerströme erlaubt eine gute Analyse über das Verkehrsverhalten der Arbeitnehmenden in der Agglomeration Wil (siehe Tabelle 15).

	LV	ÖV	MIV	Total
Wegpendler	250*	6'050	12'200	18'500
Zupendler	200*	2'250	10'450	12'900
Total Zu- / Wegpendler	450*	8'300	22'650	31'400
Binnenpendler innerhalb Wohngemeinde	4'500	400*	3'900	8'800
Binnenpendler zwischen Agglogemeinden	850	1'650	8'600	11'100
Total Binnenpendler	5'350	2'050	12'500	19'900
Pendler insgesamt	5'800	10'350	35'150	51'300

* Angaben beruhen auf wenigen Beobachtungen und sind mit Vorbehalt zu betrachten.

Tabelle 15: Verkehrsmittelwahl Pendler der Agglomeration Wil (Quelle: BFS Strukturerhebung 2011-2013, Auswertung Fachstelle für Statistik Kanton St.Gallen)

¹² Umfasst sämtliche Wege für Arbeiten (Pendeln), Ausbildung, Arbeitswege (Geschäftsfahrten), Einkaufen, Freizeit, Begleitung und sonstiges

Die Auswertung der Pendlerwege der Fachstelle für Statistik des Kanton St. Gallen zeigt ein detaillierteres Bild des Modal Split der Pendlerwege in der Agglomeration Wil. Die Pendler nutzen als Hauptverkehrsmittel für ihre Pendelweg zu rund 69% den MIV, 20% den ÖV und 11% den Langsamverkehr zurückgelegt. Im Binnenverkehr steigt der Anteil des Langsamverkehrs im Vergleich zu ÖV (10%) und MIV (63%) auf 27%.

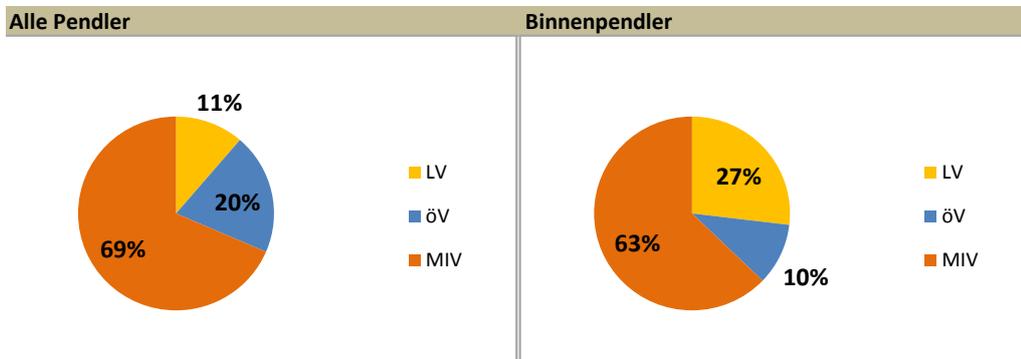


Abbildung 47:
 Modal Split der Binnenpendler und Pendler total in der Agglomeration Wil (Quelle: BFS Strukturerhebung 2011-2013, Auswertung Fachstelle für Statistik Kanton St.Gallen)

Es besteht eine Diskrepanz zwischen Zu- und Wegpendlern. Zupendler in die Agglomeration Wil verwenden zu 17% den ÖV, die Wegpendler weisen einen fast doppelt so hohen ÖV Anteil von 33% auf. Da der Langsamverkehr über grössere Distanzen vernachlässigbar ist (1% bzw. 2%), wirken sich die höheren ÖV-Anteile der Wegpendler direkt auf den MIV-Anteil aus. Die Betrachtung auf Gemeindeebene zeigt, dass auch unter den Binnenpendlern grosse Unterschiede auszumachen sind. Der Anteil des Langsamverkehrs liegt bei Wegen zwischen den Agglomerationsgemeinden bei 8% und bei Wegen innerhalb der Wohngemeinde bei 51%. Direkt umgekehrt verhält sich der MIV-Anteil, der im Pendlerverkehr zwischen den Agglomerationsgemeinden bei 77% liegt, innerhalb der Wohngemeinde mit 44% jedoch deutlich tiefer ist. Der ÖV-Anteil im Binnenverkehr innerhalb der Gemeinden liegt bei 5% der Wege. Für Wege zwischen den Gemeinden liegt der ÖV-Anteil bei 15%.

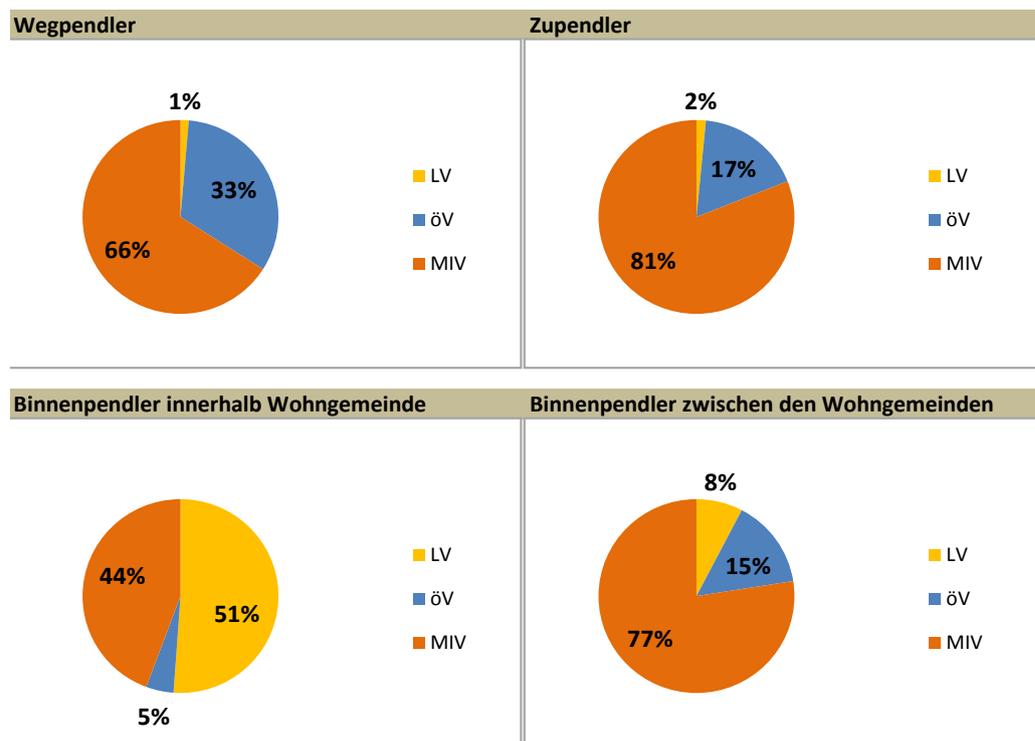


Abbildung 48:
Modal Split der Zu- und Wegpendler sowie der Binnenpendler innerhalb und zwischen den Wohngemeinden der Agglomeration Wil (Quelle: BFS Strukturerhebung 2011-2013, Auswertung Fachstelle für Statistik Kanton St.Gallen)

Die Daten zeigen, dass zwar innerhalb der Gemeinden die Wege vermehrt zu Fuss oder mit dem Fahrrad, längere Wege zwischen den Gemeinden aber vorrangig per MIV zurückgelegt werden. Bei Binnenpendlern zwischen den Wohngemeinden besteht weiteres Potenzial für den Langsam- und öffentlichen Verkehr, die zusammen erst 23% der Wege ausmachen. Auch bei Binnenpendlern innerhalb der Wohngemeinde besteht noch Potenzial zur Senkung des MIV-Anteils.

Der nach aussen gerichtete Pendlerverkehr zeigt eine klare Dynamik. Die Wegpendler verwenden zu einem grösseren Anteil den öffentlichen Verkehr als Zupendler. Die Unterschiede erklären sich vorwiegend anhand der Wegpendler nach Zürich, wo das Parkplatzangebot gering und Parkieren kostenintensiv ist, während die Zupendler eher aus ländlichen Gebieten per MIV in die Arbeitsplatzgebiete der Agglomeration Wil fahren.

Fazit:

Der Modal Split der Pender in der Agglomeration variiert stark. Wegpendler haben einen höheren ÖV-Anteil als Zupendler und der Fuss- und Veloverkehr ist nur bei Binnenpendlern innerhalb der Wohngemeinde stärker vertreten. Insbesondere bei Binnenpendlern innerhalb der Agglomeration ist noch grosses Potenzial für eine weitere Senkung des MIV-Anteils sowie eine Stärkung des LV und ÖV vorhanden. Insbesondere Binnenpendler sind auf schnelle und direkte ÖV-Verbindungen angewiesen.

Massnahmen zum Mobilitätsmanagement

Auf Basis der Massnahmen des Agglomerationsprogramms 2. Generation befinden sich verschiedene Massnahmen zum Mobilitätsmanagement im Aufbau:

- Einerseits erfolgt eine breite Kommunikation und Sensibilisierung via die Mobilitätsplattform clever mobil (www.clemo.ch). Sowohl die breite Bevölkerung, als auch Unternehmen werden auf die Thematik Siedlung und Mobilität sensibilisiert und finden entsprechende Informationen. Konkrete Aktionen wie Bike4Car oder ein Mobilitätscheck werden beworben wie den Unternehmen und Gemeinden stehen Infos und Unterlagen wie Handlungsfelder und Praxisbeispiele, Kampagnen, Infos zu Mobilitäts- und Energietagen, Mobilitätsmanagement beim Wohnen, usw. zur Verfügung.
- Zudem ist die Regio Wil seit 2015 Partner am Programm Mobilitätsmanagement bei Unternehmen und motiviert Betriebe diesbezügliche Massnahmen zu ergreifen. Die Stadt Wil und Uzwil haben diesbezüglich für die Verwaltung ein Mobilitätsmanagement initiiert und in der Stadt Wil haben 4 Unternehmen ebenfalls MMU eingeführt (Stand 2016).

Fazit:

Der Modal Split in der Agglomeration Wil ist im Vergleich zu anderen Agglomerationen dieser Grösse klar MIV dominiert. Das hängt einerseits mit der Zersiedelung und mit den geringen Siedlungsdichten zusammen, andererseits mit einem wenig attraktiven Nahverkehrsangebot und einer bisher schwachen LV-Förderung. Massnahmen und Instrumente zur Nachfragebeeinflussung befinden sich im Aufbau.

6 Trends

6.1 Trend Landschaftsstruktur und Umweltsituation

Die Landschaftsstruktur wird sich in den kommenden 20 Jahren in den grossen Zügen nicht sehr stark verändern. Der relativ ländliche Charakter der Agglomeration Wil wird auch bei weiterem Wachstum und einer Auffüllung der bestehenden Baulücken in den Bauzonen sowie allfälliger Einzonungen innerhalb des in den kantonalen Richtplänen festgelegten Siedlungsgebiets noch lesbar bleiben.

Die Agglomeration Wil verfügt derzeit noch über ausgeprägte Grünkorridore mit einer hohen Qualität. Der Trend der Zersiedelung in die Fläche muss insbesondere dort gebrochen werden, wo die Gefahr einer weiteren Überbauung von Teilen der Grünkorridore besteht. Diese Gefahr droht vor allem dort, wo das Siedlungsgebiet schon heute in Korridore und wertvolle Landschaftselemente hineinreicht wie bspw. zwischen Wil und Sirnach/Münchwilen, im Raum Rickenbach und Schwarzenbach und im Raum Niederuzwil-Oberbüren.

Die Zentren Wil und Uzwil verfügen im Siedlungsgebiet noch über freie Grünräume, die teilweise landwirtschaftlich genutzt werden. Diese Grünräume stehen unter grossem wirtschaftlichen Entwicklungsdruck und es ist damit zu rechnen, dass sie mittel- bis langfristig überbaut werden. Dabei muss durch ein städtebauliches Gesamtkonzept sichergestellt werden, dass eine qualitätvolle Entwicklung der freien Flächen erfolgt und eine den städtischen Ansprüchen genügende Grünraumkonzeption in die Planungen einfließt.

Wie die Verkehrsprognosen zeigen, ist aus dem Siedlungsentwicklungsszenario «Trend», in dem die heutigen, noch unüberbauten Bauzonen und Richtplangebiete sukzessive überbaut werden, abzuleiten, dass eine ungünstige flächige Verkehrszunahme und damit auch eine breit verteilte Zunahme der Verkehrsprobleme (Immissionen, Staus, Behinderungen ÖV, verminderte Lebensqualität in den Zentren) erfolgen wird.

6.2 Trend Siedlungsstruktur: Langfristige Wirkung der Siedlungsbegrenzung

Bevölkerungsentwicklung allgemein

Die Bevölkerungsentwicklung wie auch die Arbeitsplatzentwicklung können nicht exakt vorausgesagt werden. Einerseits bilden die Wachstumsprognosen der kantonalen Richtpläne den allgemeinen Rahmen der zu erwartenden Entwicklung. Andererseits ist demgegenüber in der Agglomeration Wil in den vergangenen Jahren ein erhöhtes Trendwachstum festzustellen. Weiter sind demographische und wirtschaftliche Entwicklungen sowie politische Einflüsse wie die Umsetzung der Masseneinwanderungsinitiative beeinflussende Faktoren der Bevölkerungsentwicklung. Der allgemeine Rahmen der möglichen künftigen Bevölkerungsentwicklung kann anhand verschiedener Szenarien dargestellt werden:

- **Trendfortschreibung:** Die Fortschreibung des «hohen» Trends der letzten Jahre (2009 – 2014) weist ein jährliches Wachstum von 1.6% vor, bei einem «mittleren» Trend (2000 – 2009) wären dies noch 0.8% pro Jahr. Gemäss diesen beiden Trends würde die Bevölkerung bis 2040 um 20'000 Einwohner bzw. über 30'000 Einwohner zunehmen. Vor allem der Trend «Hoch» kann als äusserst unwahrscheinlich betrachtet werden. Gemäss neuen BFS-Prognosen (2016) weisen die beiden Kantone selbst im hohen Szenario jährliche Wachstumsraten (2015 – 2040) von 1.4% (TG) und 0.9% (SG) aus, welche immer noch unter diesem «Trend hoch0187 des Agglomerationsprogramms liegen.

- **Wachstum gem. kantonalen Richtplänen:** Massgebend für die Planung sind die Wachstumsannahmen der kantonalen Richtpläne (siehe Abbildung 50). Diese beziehen sich aber nur auf die Personen innerhalb der Wohn-, Misch- und Zentrumzonen. Um einen Vergleich mit dem Trendszenario zu ermöglichen, werden diese Wachstumsraten nachstehend auf die Gesamtbevölkerung angewendet. In diesem Fall würde die Gesamtbevölkerung bis 2030 um rund 11'000 Einwohner, und bis 2040 um rund 17'000 Einwohner zunehmen.

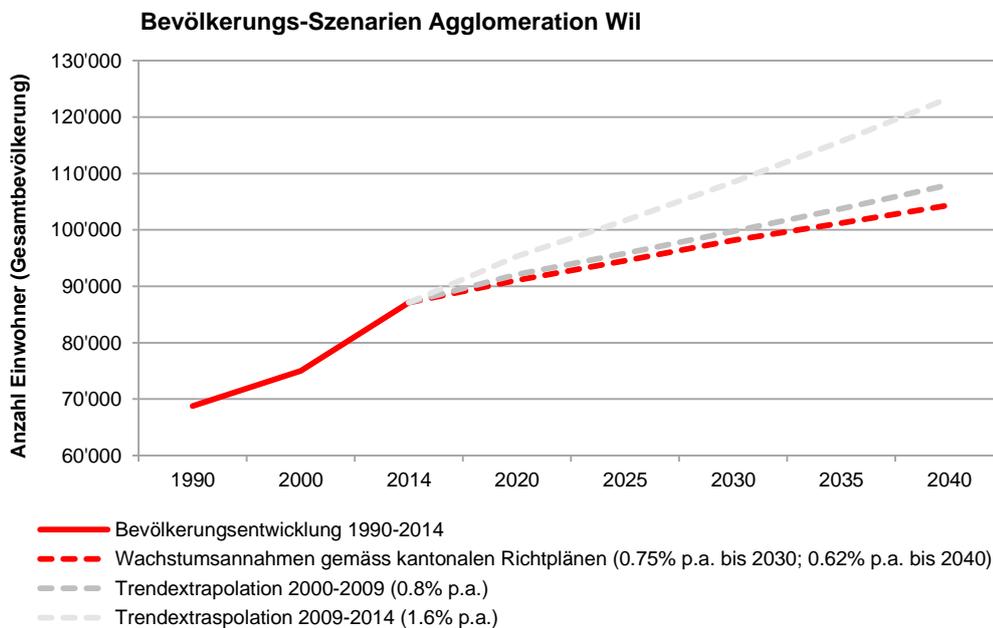


Abbildung 49:
Entwicklung der Gesamtbevölkerung
bis ins Jahr 2040
(Quelle: Eigene Schätzung auf Grundlage
der offiziellen Statistiken / kant. Richtpläne)

Bevölkerungsentwicklung in den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen

Gemäss den neuen Berechnungsvorgaben des Bundes, bezieht sich die Berechnung der Einwohnerentwicklung nur auf die Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ). Die Einwohner in anderen Zonen (z.B. Arbeitszonen) sowie jene ausserhalb der Bauzone sind in diesem Mengengerüst nicht berücksichtigt. Hier wird davon ausgegangen, dass diese nicht wesentlich weiterwachsen.

Im Rahmen der Richtplanarbeiten haben die beiden Kantone St. Gallen und Thurgau ihre für die Siedlungsplanung massgebenden Wachstumsannahmen wie folgt festgelegt:

- Der Kanton St. Gallen setzt das mittlere Szenario des BFS aus dem Jahr 2010 ein. Die jährlichen Wachstumsraten bis 2040 liegen bei 0.45%, bzw. bei 0.48% für Zentrumsgemeinden (Wil, Uzwil, Oberuzwil).
- Der Kanton Thurgau wendet das hohe Szenario des BFS von 2010 an. Die jährlichen Wachstumsraten liegen bis 2040 somit zwischen 0.8% und 1.15%, je nach Gemeinde.
- Für die Agglomeration Wil bedeutet dies, dass die Siedlungspotenziale für 2030 auf ein Wachstum von rund 10'000 Einwohner, und für 2040 auf rund 13'000 Einwohner ausgerichtet werden müssen.
- Gemäss diesen Wachstumsannahmen werden 80% auf den urbanen und 20% auf den kompakten Siedlungsraum fallen, was die Vorgaben der kantonalen Raumkonzepte übertrifft (vgl. Kap. 5.1).

Betrachtet man die Agglomeration in einzelnen Teilräumen, so verteilt sich dieses Wachstum grob betrachtet wie folgt:

- 33% ist dem Agglomerationszentrum Wil/Wilen/Rickenbach zugewiesen.
- 25% wird dem zweiten Agglomerationszentrum Uzwil/Oberuzwil/Oberbüren zugeteilt.
- 20% wird dem übrigen Siedlungsraum zugeteilt.

Gemeinde	Kanton	Raumtyp	Wachstumsprognosen (gem. kantonale Richtpläne)					
			Einwohner in WMZ 2013	Wachstum 2013 - 2030	Einwohner in WMZ 2030	Wachstum 2013 - 2040	Einwohner in WMZ 2040	Wachstum pro Jahr bis 2030 (berechnet)
			E	E	E	E	E	%
Wil	SG	urbaner Raum	21'832	2'289	24'121	2'853	24'685	0.62%
Rickenbach	TG	urbaner Raum	2'650	591	3'241	823	3'473	1.31%
Wilen	TG	urbaner Raum	2'180	486	2'666	677	2'857	1.31%
Münchwilen	TG	urbaner Raum	4'741	1'035	5'776	1'441	6'182	1.28%
Sirnach	TG	urbaner Raum	7'147	1'392	8'539	1'937	9'084	1.15%
Uzwil	SG	urbaner Raum	12'113	1'270	13'383	1'583	13'696	0.62%
Oberbüren	SG	urbaner Raum	3'409	333	3'742	413	3'822	0.57%
Oberuzwil	SG	urbaner Raum	5'558	583	6'141	726	6'284	0.62%
Eschlikon	TG	kompakter Siedlungsraum	4'032	604	4'636	841	4'873	0.88%
Jonschwil	SG	kompakter Siedlungsraum	3'319	324	3'643	402	3'721	0.57%
Kirchberg	SG	kompakter Siedlungsraum	6'921	676	7'597	838	7'759	0.57%
Zuzwil	SG	kompakter Siedlungsraum	4'433	433	4'866	537	4'970	0.57%
Total			78'335	10'016	88'351	13'071	91'406	0.75%

Abbildung 50:
Einwohnerentwicklung in den WMZ-Zonen
(Quelle: Kantonale Richtpläne TG und SG)

Das Fassungsvermögen der heutigen WMZ-Zonen (mit mittleren Ist-Dichten, vgl. Kapitel 5.3.9) kann den Bedarf für 2030 nicht decken. Dies führt in der Folge zu einem zunehmenden Siedlungsdruck für Neueinzonungen an der Peripherie. Das neue Raumplanungsgesetz und die künftigen kantonalen Richtplanvorgaben sehen jedoch vor, diesen Trend zu bremsen und die Siedlungsentwicklung verstärkt nach innen zu lenken. Neueinzonungen können nur noch in Betracht gezogen, wenn die Verdichtungspotenziale in den bestehenden Zonen tatsächlich ausgeschöpft sind.

Arbeitsplatzentwicklung

Bei den Arbeitsplätzen wird davon ausgegangen, dass das Verhältnis zwischen Einwohner und Beschäftigten mindestens auf dem heutigen Stand von 2:1 gehalten werden kann, was zu folgenden Wachstumsannahmen führt:

- Die Beschäftigten entwickeln sich demnach mindestens im gleichen Mass wie die Bevölkerung bzw. wie das langfristige Bevölkerungswachstum aus den kantonalen Richtplänen.
- Dieses Bevölkerungswachstum sieht eine mittlere Zunahme von 0.62% pro Jahr bis 2040 vor. Entsprechend nehmen die Beschäftigten **bis 2030 um 4'900 und bis 2040 um 7'800 Personen** zu.

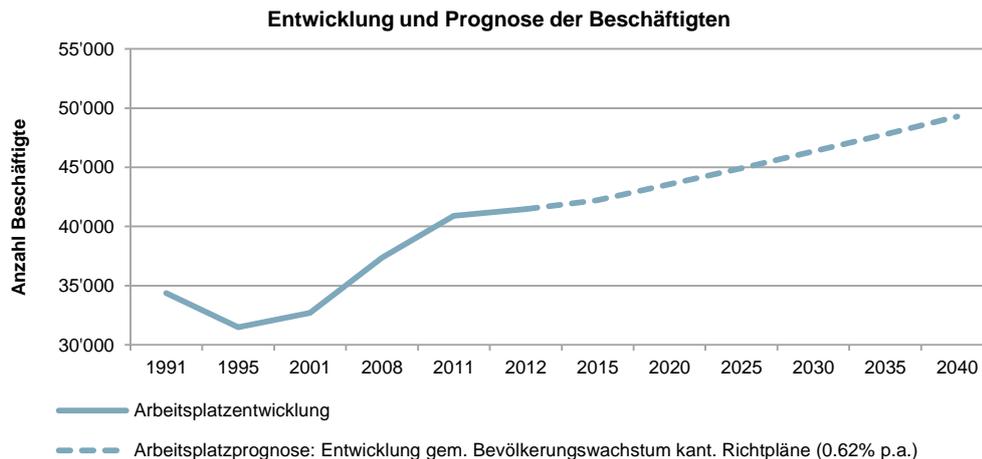


Abbildung 51:
Entwicklung der Arbeitsplätze
bis ins Jahr 2040

Rein rechnerisch könnten die heutigen un bebauten Flächen (ohne Einzonungen in Wil-West) in den Arbeitszonen das Wachstum bis 2030 aufnehmen, darüber hinaus allerdings nicht mehr (vgl. Kap. 5.3.8). Eine realistische Abschätzung der Beschäftigtenentwicklung auf dieser Stufe ist allerdings schwierig. Es kann aber festgehalten werden, dass:

- mit der Schaffung des ESP Wil-West die Arbeitsplatzentwicklung in der gesamten Regio Wil gestärkt werden soll;
- neben diesem ESP auch noch Entwicklungspotenziale in den bestehenden Arbeitszonen bestehen.

Aktuelle Entwicklungen Einkaufsnutzungen

Folgende Beobachtungen gelten für Einkaufsnutzungen: Das Projekt Einkaufszentrum Sirnach/Ebnet mit 350 – 450 Arbeitsplätzen wird zu einer weiteren Verlagerung der Einkaufsnutzungen an die Peripherie führen. Der Fachmarkt Sirnach Ebnet wird voraussichtlich ca. 15% des Detailhandelsumsatzes der Regio Wil auf sich ziehen. Durch den Abzug von Kaufkraft aus den Zentren sind daraus negative Entwicklungen zu erwarten. Die Verlagerungen werden insbesondere die Stadt Wil, die Ortskerne Sirnach und Münchwilen aber auch alle weiteren Gemeinden im Einzugsgebiet betreffen. Diese Aushöhlung der Kaufkraft in den Zentren ist kaum umkehrbar.

Positiv ist jedoch zu werten, dass für den Fachmarkt Ebnet restriktive Bewirtschaftungsgrundsätze für die Parkplätze sowie eine gute Erschliessung mit dem ÖV in der Baubewilligung verankert wurden (0.50 CHF/15 min), so sind gleich lange Spiesse zwischen der grünen Wiese und den Ortszentren sichergestellt.

Aktuelle Entwicklungen Arbeitsplatzgebiete

Aktuelle Projekte grösserer Arbeitgeber in der Agglomeration befinden sich in:

- Kirchberg (Stelz): Betriebserweiterung IG Pulvertechnik
- Sirnach (Ebnet): Einkaufszentrum Ebnet

Fazit:

Das gemäss kantonalen Richtplänen angenommene Bevölkerungswachstum wird – ohne entsprechende Verdichtungs- und Begrenzungsmassnahmen – auch weiterhin einen Druck auf Einzönungen am Siedlungsrand ausüben.

Das Beschäftigtenwachstum wird sowohl in den bestehenden Arbeitszonenreserven stattfinden, wie auch konzentriert im noch zu schaffenden ESP Wil-West.

Die Einkaufsnutzungen werden weiterhin an peripherer Lage projektiert, was die lokalen Zentren schwächt.

6.3 Trend Verkehrssystem

Die Trendentwicklung wurde mit einem Verkehrsmodell mit einem Zeithorizont 2035 abgeschätzt. Die errechneten Belastungen¹³ 2035 sind aus Abbildung 52 ersichtlich.

Die höchsten Verkehrsfrequenzen treten auch im Jahr 2035 erwartungsgemäss auf der Autobahn auf. Sie erreichen rund 69'000 Fahrzeuge pro Tag zwischen den Anschlüssen Münchwilen und Wil und rund 71'000 Fahrzeuge pro Tag östlich des Anschlusses Wil.

Die bedeutenden Hauptverkehrsstrassen, die im Zentrum der Stadt Wil aufeinander treffen, werden mit rund 10'000 bis 19'000 Fahrzeuge pro Tag belastet sein. In diese Belastungskategorie gehört auch die Verbindung Münchwilen – A1 – Sirnach. Zwischen Rickenbach und Wilen sind streckenweise ebenfalls rund 19'000 Fahrzeuge pro Tag zu erwarten.

Im zweiten Regionalzentrum Uzwil teilt sich der in Verkehr Nord-Südrichtung auf die beiden Achsen Bahnhofstrasse (Belastung zwischen 6'000 bis 10'000 Fahrzeuge) und Gupfenstrasse (Belastung zwischen 9'000 bis 16'000 Fahrzeuge) auf. Die Ortsdurchfahrten der verbleibenden Gemeinden sind weniger stark belastet, überschreiten jedoch teilweise ebenfalls die Grenze von 10'000 Fahrzeugen pro Tag.

¹³ Dabei ist zu berücksichtigen, dass im Modell vor allem das Netz rund um Wil abgebildet worden ist. Die Schätzung für Netzelemente ausserhalb der Region Wil ist deshalb weniger verlässlich.



Abbildung 52:
Belastungsplan 2035 (DWV)

MIV: Steigende Belastungen und akzentuierte Schwachstellen

Abbildung 53 zeigt die Belastungszunahme von 2014 auf 2035 in der Agglomeration anhand des Verkehrsmodells Wil auf. Es zeigt sich, dass insbesondere auf den Hauptstrassen Belastungszunahmen zu erwarten sind. Insbesondere in heute schon stark belasteten Kern von Wil wird die Kapazität des Strassennetzes (Knoten Schwanen und Rudenzburg) damit deutlich überschritten.



Abbildung 53:
Belastungsvergleich 2035 mit 2014 (DWV)

LV: Stärkerer Leidensdruck

Für den LV ergeben sich aus dem Trendszenario für den MIV gewichtige Nachteile. Die steigende Verkehrsbelastung führt insbesondere auf den Hauptachsen und Ortsdurchfahrten zu einer sich verschlechternden Sicherheitssituation. Diese ist zudem mit einer sinkenden Aufenthaltsqualität verbunden, da die Umweltbelastungen (Lärm und Luft) zunehmen. Zuletzt wirkt sich die steigende Trennwirkung der Strassen auch auf die Erreichbarkeit im LV aus und verursacht Reisezeitverluste. Diese insgesamt negativen Entwicklungen für den LV führen zu einem Attraktivitätsverlust, der auch zu einer Verschiebung im Modal Split vom LV zum MIV und ÖV führen kann – damit besteht die Gefahr eines sich selbst verstärkenden negativen Effekts.

Jedoch werden bereits mit den Massnahmen des Agglomerationsprogramms 2. Generation erhebliche Anstrengungen unternommen, um mit Massnahmen zur Verbesserung der Fuss- und Velowegnetze sowie zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im Siedlungsgebiet den LV zu fördern.

ÖV: Sinkende Zuverlässigkeit und grosse Abhängigkeiten von Entwicklungen im Fernverkehr

Für den ÖV sind Aussagen zur langfristigen Trendentwicklung schwierig, da mit dem derzeitigen Referenzkonzept 2025 des Bundes der bestehende Bahnknoten Wil mit den heute gleichzeitigen Anbindungen sowohl nach Zürich als auch in Richtung St.Gallen aufgelöst wird. Damit wäre es nicht mehr möglich mit den Orts- und Regionalbussen gleichzeitig die Anschlüsse nach Zürich und nach St.Gallen sicherzustellen. Da die Hauptpendlerströme von Wil jedoch nahezu 50:50 auf diese Verbindungen aufgeteilt sind, ist eine Priorisierung kaum möglich. Allfällige Anpassungen der Buskonzepte sind nur mit massiv grösserem Betriebsaufwand möglich, wobei auch dann nicht dieselbe Anschlussqualität wie heute aufrechterhalten werden könnte. Aufgrund dieser unbefriedigenden Situation und der hohen Abhängigkeit vom Fernverkehr erarbeitet eine Expertengruppe von BAV, Kanton St.Gallen und SBB derzeit Vorschläge für eine Anpassung des Referenzkonzepts 2025 für die Achse Zürich - Wil - St.Gallen. Die Regio Wil bringt dabei ihre Interessen ebenfalls ein, damit die notwendigen Bahninfrastrukturen für die Erhaltung der guten ÖV-Erschliessung der Agglomeration realisiert werden können.

Zudem verliert insbesondere der strassengebundene ÖV im Trendszenario aufgrund des MIV-Wachstums nochmals erheblich an Attraktivität, da die Busse noch stärker als bisher vom Verkehrsstau im Zentrum von Wil betroffen sein werden. Die heute schon fragile Fahrplanstabilität wird insbesondere in den Spitzenstunden noch weiter geschwächt, so dass die Anschlüsse an den Schienenverkehr nicht mehr gewährleistet werden können.

Fazit:

Die steigende Verkehrsnachfrage im MIV in der gesamten Regio Wil und die damit einhergehenden stärkeren Verkehrsüberlastungen insbesondere in der Stadt Wil werden zu vermehrten Konflikten in den Siedlungsräumen führen:

- Steigende Lärm- und Luftbelastungen
- Verschlechterungen für den LV (Trennwirkung und Aufenthaltsqualität)
- Gefahr sinkender Attraktivität des ÖV durch Zeitverluste und Fahrplaninstabilität (schlechtere Umsteigebeziehungen, höhere Kosten im Betrieb)
- Grosse Abhängigkeiten und Risiken im ÖV aufgrund der nationalen Planungen im Eisenbahnfernverkehr

6.4 MOCA-Indikatoren

Dem Bund obliegt im Rahmen seiner Agglomerationspolitik auch die Pflicht zur Wirkungskontrolle seiner Instrumente. Für die Agglomerationsprogramme wurde dazu das sogenannte «Monitoring und Controlling Agglomerationsprogramme Siedlung und Verkehr – MOCA» aufgebaut. Ein ausgewähltes Indikatorenset aus dem MOCA dient dem Bund als Instrument für die langfristige Wirkungskontrolle der Agglomerationsprogramme ab der 3. Generation. Mit dem einfachen Indikatorensystem wird jedoch auch eine einheitliche Zieldefinition über alle Agglomerationsprogramme ermöglicht. Für die Agglomeration Wil werden in diesem Sinne folgende qualitativen und quantitativen Ziele für die verbesserte Abstimmung von Siedlung und Verkehr angestrebt (siehe Tabelle 16).

MOCA-Indikator	Ist-Situation 2010	Ziel 2035			Qualitative Beschreibung
		Quantitative Ziele			
Anteil MIV am Modal Split (Anteil des MIV, gemessen an der Tagesdistanz 2010 nach Wohnort)	64% MIV	Reduktion auf 55% MIV			Mit den Massnahmen des Agglomerationsprogramms wird einerseits die Qualität der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und insbesondere auch die Qualität der Langsamverkehrsnetze massiv verbessert. Andererseits wird die Siedlungsentwicklung gezielt in die gut erschlossenen Gebiete gelenkt und hier konzentriert. Mittels begleitender Massnahmen wie Parkierungsmanagement und Mobilitätsmanagement wird eine klare Verlagerungsstrategie weg vom MIV und hin zu ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr verfolgt.
Qualität der Erschliessung der Arbeitsplätze und der Wohnbevölkerung mit dem ÖV – allgemeine Anmerkungen	<p>In der Agglomeration Wil erreicht – auch mit einem gegenüber heute massiven Angebotsausbau – mit dem Bahnhofsgelände und der angrenzenden Altstadt von Wil lediglich ein sehr kleines Gebiet die ÖV-GK A. Dieser Kernbereich ist schon heute überdurchschnittlich dicht genutzt. Somit besteht kaum Potenzial hier die Nutzung weiter zu verdichten. Die zukünftige Siedlungsentwicklung mit hohen Anforderungen an die Innenverdichtung und die Ansiedlung von ESP wird in Gebieten konzentriert die mit den ÖV-GK B und C ebenfalls gut erschlossen sind. Anteilsmässig verringert sich damit jedoch die Zahl der in ÖV-GK A erschlossenen Arbeitsplätze und Einwohner.</p> <p>Mit dem Linienkonzept und dem Fahrplan der Regionalbusse wird eine möglichst flächendeckende Erschliessung des verbleibenden Siedlungsgebietes mit einer Basiserschliessung in der ÖV-GK D angestrebt. Hier liegt eine der wichtigsten Verbesserungen für die Erschliessung der Regio Wil. Durch die Massnahmen im Aggloprogramm wird die Taktverdichtung der Regionalbusse vom 60' auf den 30'-Takt ermöglicht. Diese Angebotsverdopplung ist jedoch in den ÖV-GK nicht sichtbar, da beide Takte im Regionalbus als ÖV-GK D gelten.</p> <p>Ein gewisser Anteil der Arbeitsplätze und Einwohner wird auch in Zukunft ohne direkte ÖV-Erschliessung verbleiben. Dies liegt in der Struktur der Agglomeration mit einem relativ hohen Anteil an Streusiedlungen und einem hohen Anteil an Landwirtschaft mit frei stehenden Gehöften begründet.</p>				
Qualität der Erschliessung der Arbeitsplätze mit dem ÖV (Anteil Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen 2014)	ÖV-GK A	16.1%	ÖV-GK A	15%	Aufgrund der Taktverdichtung der fw-Bahn zum 15'-Takt kann die Erschliessung eines Teils des Siedlungsgebietes in ÖV-GK B ausgeweitet werden. Einige ESP Wohn- und Mischnutzungen, u.a. der ESP-Wil West werden in diesen sehr gut erschlossenen Gebieten zu liegen kommen.
	ÖV-GK B	8.7%	ÖV-GK B	15%	
	ÖV-GK C	31.8%	ÖV-GK C	40%	Die mit ÖV-GK C erschlossenen Gebiete werden aufgrund der Taktverdichtung der fw-Bahn sowie Ausbauten im Regionalbus und dem Ortsbus in Uzwil am deutlichsten ausgeweitet, so dass insbesondere in den Regionalzentren und im weiteren Einzugsgebiet der Bahnhalte die Erschliessungsqualität erheblich verbessert wird. Die verbleibenden ESP Wohn- und Mischnutzung werden in diesen Gebieten entwickelt.
	ÖV-GK D	30.8%	ÖV-GK D	20%	
	Keine ÖV-GK	12.6%	Keine ÖV-GK	10%	
Insgesamt kann ein grosser Teil der bestehenden und zukünftigen Arbeitsplatzgebiete deutlich besser mit dem ÖV erschlossen werden.					
Qualität der Erschliessung der Wohnbevölkerung mit dem ÖV (Anteil Einwohner nach ÖV-Güteklassen 2014)	ÖV-GK A	6.2%	ÖV-GK A	5%	Aufgrund der Taktverdichtung der fw-Bahn zum 15'-Takt kann die Erschliessung eines Teils des Siedlungsgebietes in ÖV-GK B ausgeweitet werden. Einzelne ESP Wohn- und Mischnutzungen sowie ESP Wohnen werden in diesen sehr gut erschlossenen Gebieten zu liegen kommen.
	ÖV-GK B	7.5%	ÖV-GK B	10%	
	ÖV-GK C	30.1%	ÖV-GK C	45%	Die mit ÖV-GK C erschlossenen Gebiete werden aufgrund der Taktverdichtung der fw-Bahn sowie Ausbauten im Regionalbus und dem Ortsbus in Uzwil am deutlichsten ausgeweitet, so dass insbesondere in den Regionalzentren und im weiteren Einzugsgebiet der Bahnhalte die Erschliessungsqualität erheblich verbessert wird. Dementsprechend werden in diesen gut erschlossenen Gebieten die verbleibenden ESP Wohnen zu liegen kommen und zudem grosse Anstrengungen zur Innenverdichtung vorgenommen (u. A. Vorgaben zu Mindestdichten).
	ÖV-GK D	41.5%	ÖV-GK D	30%	
	Keine ÖV-GK	14.8%	Keine ÖV-GK	10%	
Insgesamt kann ein grosser Teil der bestehenden und zukünftigen Wohngebiete deutlich besser mit dem ÖV erschlossen werden.					
Unfallzahlen (Anzahl Verunfallte (Verletzte und Getötete) im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner 2013)	169 Verunfallte mit schweren Folgen (Verletzte, Unfalldtote); entspricht 2.3 Verunfallten je 1'000 EW	Reduktion um mind. 25% auf unter 127 Verunfallte oder unter 1.7 Verunfallte je 1'000 EW			<p>Mit dem Bundesprogramm Via sicura wird eine Reduktion der schweren Unfälle im Strassenverkehr um ein Viertel angestrebt. Jedoch ist das Bundesprogramm langfristig ausgelegt, so dass kein Zeithorizont für die Erreichung dieses Ziels festgelegt wurde. Dennoch sollen auch die Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen der möglichst schnellen Erreichung der Bundesziele dienen. Konkret werden dazu in der Agglomeration Wil folgende Ansätze verfolgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Sanierung von Unfallschwerpunkten und Unfallhäufungspunkten – Sanierung der Langsamverkehrsnetze zum Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmer – Sanierung und Aufwertung von Ortsdurchfahrten sowie von hochbelasteten Strassenachsen im dicht besiedelten Siedlungsgebiet – Verstetigung des Verkehrsflusses u.a. mit BGK und Verkehrsmanagementmassnahmen – Umsetzung der BFU-Strategie 30/50 mit: <ul style="list-style-type: none"> – Verlagerung und Kanalisierung des MIV auf HLS- und HVS-Achsen – Verkehrsberuhigungsmassnahmen und T-30/T-20 zum Schutz der Wohnquartiere und sensibler Einrichtungen wie Schulen, Krankenhäuser etc.

Tabelle 16: Zielsetzungen MOCA

Teil 2: SWOT-Analyse und Handlungsbedarf

7 Stärken und Schwächen

7.1 Stärken und Schwächen

Themenbereich	Stärken	Schwächen
Landschaftsstruktur und Umweltsituation	<ul style="list-style-type: none"> – Die Landschaft ist sehr abwechslungsreich und hat einen starken identitätsstiftenden Charakter. – Die Erholungsräume sind nah und von hoher Qualität. – Viele intakte Naturwerte. 	<ul style="list-style-type: none"> – Die Einfallachsen in Wil und teilweise auch in Uzwil weisen hohe MIV-Belastungen auf. Die betroffenen Siedlungskorridore leiden unter hohen Lärm- und Luftbelastungen. – Die strukturierenden Landschaftsfreiräume (Korridore in Nord-Süd-Richtung) stehen unter hohem Druck durch das in Vergangenheit stetig gewachsene Siedlungsgebiet. – Fluss- und Bachräume bedürfen des Schutzes. – Einzelne für die Naherholung wichtige Landschaftsräume sind mit dem Langsamverkehr schlecht erschlossen.
Siedlungsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> – Orientierung auf Wil als klares Hauptzentrum und Uzwil als Nebenzentrum für die Regio Wil. – Neue Ausgangslage mit der Revision der kantonalen Richtpläne, welche Vorgaben zur Grösse des Siedlungsgebiets sowie die zu stärkende Innenentwicklung und Verdichtung machen werden. – Es liegen klare Siedlungsbegrenzungen vor. – Innerhalb des Siedlungsgebietes liegen noch grosse Reserven, die eine Innenentwicklung ermöglichen. 	<ul style="list-style-type: none"> – Es gibt viele noch nicht überbaute Baulandflächen die vom ÖV nicht oder nur schlecht bedient werden. – Die Zonenreserven liegen schwergewichtig am «falschen Ort» (in Zentren wenig, viele in Peripherie der Agglomeration). – Das Angebot an freiem Bauland für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen ist zwar quantitativ ausreichend, jedoch grossteils über die Gemeinden verstreut und schlecht mit dem ÖV erschlossen. Grosse zusammenhängende Flächen und Flächen an guter Lage sind dagegen nur noch wenige vorhanden. – Die bestehenden Arbeitsgebiete sind z.T. stark auf flächenintensive Nutzungen wie Lagerhaltung und Logistikzentren mit entsprechendem Verkehrsaufkommen ausgerichtet. – Die Siedlungsdichte ist generell zu gering und damit ein Handicap für einen gut benützten ÖV. – Die Hauptachsen von Wil und teilweise Uzwil, aber auch Ortsdurchfahrten in andern Agglomerationsgemeinden sind stark vom MIV dominiert und weisen grosse Trennwirkungen sowie städtebaulichen Aufwertungsbedarf auf. – Die Umsätze in den Zentren Wil und Uzwil nehmen ab. Das Einzelhandelsangebot wird zunehmend an die Peripherie verlagert.
Verkehrssystem	<ul style="list-style-type: none"> – Das Bahnsystem der Agglomeration ist ein gutes Rückgrat für die ÖV-Erschliessung. Mit dem Bahnknoten Wil und Fernverkehrsbahnhof Uzwil sind die Zentren gut an das nationale und regionale Netz angeschlossen. Der Bahnknoten Wil nimmt zudem eine wichtige Scharnierfunktion als Endbahnhof der S-Bahnsysteme Zürich und St.Gallen wahr. – Die ÖV-Feinverteiler sind auf die Schnellzüge in Richtung Zürich ausgerichtet. In Richtung St. Gallen sind die Anschlüsse entweder mit dem Fernverkehr oder mit der S-Bahn sichergestellt. – Bis auf wenige Wohngebiete in Hanglagen sind die topografischen Gegebenheiten in der gesamten Agglomeration vorteilhaft für den Radverkehr und bieten gute Voraussetzungen für eine Verlagerung des Binnenverkehrs vom MIV auf den Fuss- und Veloverkehr. 	<ul style="list-style-type: none"> – Das Verkehrssystem ist zu stark auf den MIV ausgerichtet. Der Modal-Split ist im Vergleich mit anderen Agglomerationen tief. – Es fehlt in einzelnen Teilen der Agglomeration an einer koordinierten Zuordnung der Strassen gem. dem bfu-Modell «30/50 innerorts». – Der hausgemachte MIV hat einen hohen Anteil (Ziel/Quell- und Binnenverkehr [in Wil ca. ⅔ bis ¾]). – In Wil bleibt der ÖV auf den Hauptachsen im Stau stecken (v.a. in Nord-Süd-Richtung in Zusammenhang mit dem Anschluss an die A1). – Mangelnde Platzverhältnisse am Bahnhofplatz Wil – Das mangelhafte Alltagsnetz für den Radverkehr kann nur langsam verbessert werden. – Das mangelhafte Fusswegnetz, insbesondere Querungen und Längsverbindungen entlang der Hauptverkehrsstrassen können nur langsam verbessert werden.
Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> – Einzelne Unfallstellen an den Ortsdurchfahrten und an den Unfallhäufungsstellen können durch bereits geplante Massnahmen (BGK und Knotensanierungen) saniert werden. 	<ul style="list-style-type: none"> – Relativ flächendeckende Sicherheitsprobleme, insbesondere an den Ortsdurchfahrten, können nur langsam mit entsprechenden Massnahmen saniert werden. – Einzelne UHS und USP sind noch zu sanieren. – Die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr ist nach wie vor ein Problem. – Sanierungsbedürftige ÖV-Haltestellen bieten nur wenig subjektive Sicherheit.

Tabelle 17:
Potenziale und Schwachstellen

8 Chancen und Risiken

8.1 Chancen und Risiken

Themenbereich	Chancen	Risiken
Landschaftsstruktur und Umweltsituation	<ul style="list-style-type: none"> – Wil, Wilen und Rickenbach können als städtischer Raum mit einem koordinierten Grün- und Freiraumkonzept beplant werden. Dasselbe gilt für Uzwil, Oberuzwil und Oberbüren. – Der Standortvorteil der naturnahen Erholungsräume (Fluss- und Hügellandschaften) ist geeignet, neue Bewohner anzuziehen. 	<ul style="list-style-type: none"> – Die grösseren zusammenhängenden Grünräume werden nicht gemeinsam beplant und geschützt. – Siedlungen wachsen weiter in schützenswerte Landschafts- und Naturräume hinein. – Die Luft- und Lärmbelastung an den Einfallsachsen und Ortsdurchfahrten nimmt weiter zu, da die MIV-Entwicklung nicht gebremst werden kann (fortschreitende Zersiedelung).
Siedlungsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> – Die künftige Siedlungsentwicklung wird stärker gesteuert und findet grösstenteils mittels Innenverdichtung auf ungenutzten oder unternutzten Flächen innerhalb der heutigen Siedlungsfläche und in gut erschlossenen Lagen statt. – Die Entwicklung von neuen über die gesamte Agglomeration verstreuten Arbeitsplatzgebiete kann auf ein prioritäres, zentrales, gut erschlossenes Arbeitsplatzgebiet gelenkt werden. – Das Stadtgebiet von Wil und seine nähere Umgebung sowie Uzwil haben das Potenzial attraktivere Wohn- und Arbeitsplatz-Standorte zu werden. 	<ul style="list-style-type: none"> – Die bereits eingezonten Baulandflächen mit schlechter ÖV-Anbindung werden rasch überbaut und können nicht besser mit dem ÖV erschlossen werden. – Die unbebauten Baulandflächen werden zu wenig dicht bebaut. – In Autobahnnähe besetzen flächenintensive Nutzungen Standorte, die mit guter ÖV-Erschliessung auch für Firmen mit höherer Attraktivität interessant sind. – Die Ansiedlung neuer Unternehmen und Arbeitsplätze erfolgt weiterhin dispers. – Die Ansiedlung von neuen Einkaufsnutzungen an peripheren Lagen geht weiter wie bisher, die Zentren Wil und Uzwil werden in ihrer Versorgungsfunktion geschwächt. – Die kleinen Gemeinden können die Grundversorgung nicht erhalten. – Der Druck zur Innenverdichtung führt zur Zerstörung gewachsener, vertrauter Strukturen und dem Verlust der Identität der Ortschaften. Denkmalpflegerische Aspekte sowie Freiraumbedürfnisse müssen weiterhin beachtet werden.
Verkehrssystem	<ul style="list-style-type: none"> – Die ÖV-Feinverteiler können noch weiter ausgebaut und besser auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt zu werden. – Die Topographie und die Lage der Siedlungen im vorwiegend flachen Teil der Agglomeration birgt ein grosses Potenzial für den Fuss- und Veloverkehr. – Eine gewisse Verlagerung des Ziel-Quell-Verkehrs und des Binnenvverkehrs vom MIV auf den ÖV sowie auf den Fuss- und Veloverkehr erscheint möglich. – Das Zentrum Wil als derzeit grösster Engpass im Verkehrsnetz der Agglomeration (Schwanenkreisel, Rudenzburgkreuzung) kann vom MIV entlastet werden. Der ÖV profitiert mit einer Verbesserung der Fahrplanstabilität sehr stark von dieser Entlastung. – Die Bahnhöfe Wil und Uzwil bieten als zentrale ÖV-Knoten kurze und komfortable Umsteigemöglichkeiten. – Neue Einkaufsnutzungen können zumindest auf die gut mit dem ÖV und Fuss- und Veloverkehr erschlossenen Gebiete gelenkt werden bzw. optimalerweise in den Zentren Wil und Uzwil realisiert werden. 	<ul style="list-style-type: none"> – Im Bahnverkehr ist die Regio Wil abhängig von den übergeordneten Planungen des Fernverkehrs, die von der Agglomeration kaum beeinflusst werden können. – Ein sinnvolles ÖV-Angebot wird aufgrund der fortschreitenden dispersen Siedlungsentwicklung erschwert, der MIV wächst weiter und damit auch die stauanfälligen Strecken. Zudem verliert der ÖV ohne weitere Gegenmassnahmen an Attraktivität, da er noch stärker als heute im Stau stecken bleibt. – Trotz deutlich verbesserten Netzen für den Fuss- und Veloverkehr findet keine Verlagerung statt, da begleitende Massnahmen zu wenig griffig sind. – Es entstehen weitere Einkaufsnutzungen an der Peripherie, die eine hohe Verkehrserzeugung im MIV nach sich ziehen. – Die (zeitgerechte) Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur (Ausbauten, Betrieb und Sanierung) kann nicht sichergestellt werden.
Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> – Sanierungsbedürftige Haltestellen bieten die Chance, dass die subjektive Sicherheit verbessert werden kann. – Durch das Umsteigen vom MIV auf ÖV verringern sich die MIV-Belastungen und damit die Unfälle auf den Strassen. – Durch die Sanierung von Unfallhäufungsstellen und Ortsdurchfahrten können Unfallzahlen und Unfallfolgen vermindert werden. 	<ul style="list-style-type: none"> – Durch das MIV-Wachstum entstehen neue Unfallschwerpunkte. – Bei unattraktiver Gestaltung und sinkenden Frequenzen steigt die Gefahr fehlender sozialer Kontrolle im ÖV.

Tabelle 18:
Chancen und Risiken

8.1.1 Welche Zukunft für die Agglomeration Wil?

Unzweifelhaft hat die Agglomeration Wil durch ihre grossräumige Lage an der Ost-West-Achse (St. Gallen – Winterthur – Zürich) und ihre attraktiven natürlichen Bedingungen sehr günstige Voraussetzungen für die zukünftige Entwicklung.

Die eigentliche Gefahr besteht darin, dass diese Chance nicht wahrgenommen wird:

- Jede Gemeinde hat ihre eigenen Wohn- und Arbeitszonen und wartet auf Interessenten, die investieren wollen.
- Die Regio Wil wird zum Auffangbecken für Unternehmungen, die vor allem billiges Land suchen, weil sie flächenextensiv und wertschöpfungsarm produzieren.
- Die Regio Wil wird zum Wohnstandort für die grösseren Agglomerationen im Osten und im Westen.
- Die Zersiedelung und die Schwächung der Zentren schreiten fort.
- Da künftige Einzonungen schwieriger sein werden, laufen die Gemeinden Gefahr, ihr Wachstumspotenzial durch eine zu wenig konsequente Innenentwicklung und Siedlungsverdichtung nicht auszuschöpfen. Die Gemeinden stehen also vor der Herausforderung, die Innenentwicklung, trotz aller zu erwartenden Schwierigkeiten und Hindernisse, stärker umzusetzen als in der Vergangenheit.
- Die Verkehrsprobleme verschärfen sich weiter, die Zentren leiden und die damit verbundenen Einbussen bei der Lebensqualität beeinträchtigen die Agglomeration auch als Wohnstandort

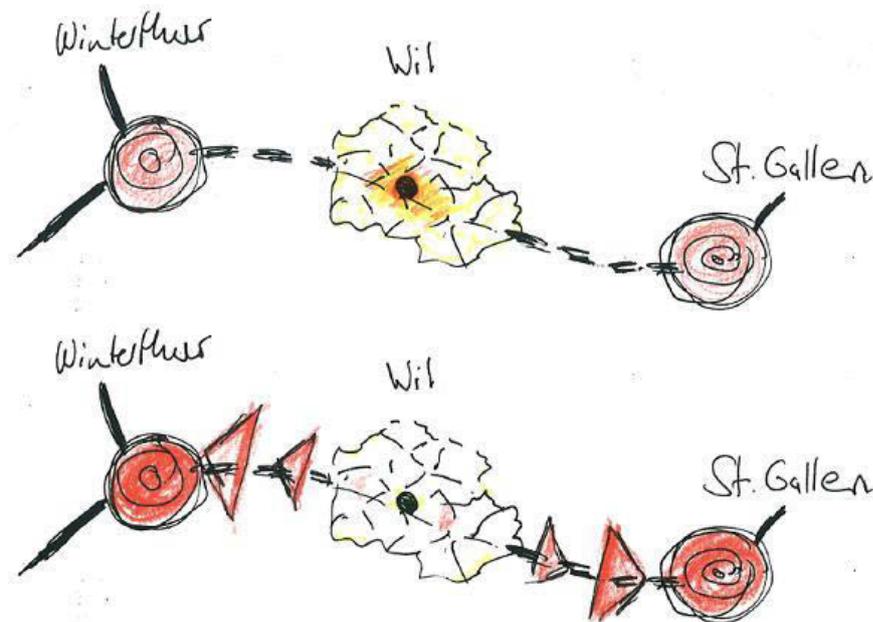


Abbildung 54:
Gefahr der funktionalen Entleerung

Die Agglomeration tritt diesen Risiken entgegen indem sie ihre Zukunft aktiv gestaltet. Auf Basis des nachfolgend definierten Handlungsbedarfs wird dafür ein ambitioniertes Zukunftsbild dargestellt. Dieses dient als Massstab für die künftige Entwicklung von Landschaft, Siedlung und Verkehrssystemen.

9 Handlungsbedarf

Aus der Analyse, den Trends und der SWOT-Beurteilung lässt sich für die Agglomeration Wil der nachfolgend aufgezeigte Handlungsbedarf ableiten. Um einzelne Handlungsfelder detailliert zuweisen zu können werden die Handlungsfelder Landschaftsstruktur, Siedlungsstruktur, Verkehrssystem und Verkehrssicherheit differenziert betrachtet.

9.1 Handlungsbedarf Landschaftsstruktur und Umweltsituation

Naherholungsfunktion der Landschaftsräume stärken	Der ländliche Raum ist eine von Grünräumen und Kulturland geprägte Landschaft. Als solche erfüllt er wichtige Funktionen für die gesamte Agglomeration. Zum Schutz einer intakten Landschaft müssen die bestehenden Grünräume und Kulturlandschaften geschützt und in ihrer Funktion als Landwirtschaftsräume und Naherholungsräume gestärkt werden. Die Gemeinden sollen diese Funktion als Naherholungsraum fördern und gleichzeitig ordnen.
Erreichbarkeit mit dem Fuss- und Veloverkehr sicherstellen	Dazu gehören auch der Ausbau und die Gewährleistung eines attraktiven Netzes von Fuss- und Velowegen. Die Gemeinden leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Attraktivität des regionalen Wohn- und Wirtschaftsstandorts.
Belastungen im Siedlungsgebiet reduzieren	Die Belastungen durch das hohe MIV-Aufkommen entlang der Einfallsachsen und Ortsdurchfahrten müssen mit geeigneten Massnahmen reduziert werden. Dazu ist der MIV aus dem Siedlungsgebiet zu verlagern oder siedlungsverträglich in entsprechend gut gestalteten Strassenräumen und mit angepassten Betriebskonzepten abzuwickeln.
Ökologisch wertvolle Gebiete schützen und Biodiversität fördern	Die Naturlandschaft in der Agglomeration weist viele ökologisch wertvolle Gebiete auf. Diese Funktion der Landschaft und insbesondere die Vernetzung der Lebensräume müssen sichergestellt werden, damit die Biodiversität gefördert werden kann.
Entwicklung lenken	Sowohl die Kulturlandschaft als auch die Naturlandschaft haben eine wichtige Erholungsfunktion. Die Besucherströme sollen entsprechend der Sensibilität der Gebiete gelenkt und bewusst auch Ruhezeiten ausgeschieden werden.

9.2 Handlungsbedarf Siedlungsstruktur

Zentren Wil und Uzwil

Starke Regionalzentren sind elementar für die ganze Regio Wil	Die Förderung von attraktiven Regionalzentren ist für die Standortattraktivität elementar. Die Regionalzentren sind wesentlich für die Identitätsbildung. Eine weitere «Aushöhlung» der Zentren durch den Abzug grosser Kaufkraftströme in die Peripherie muss unterbunden werden.
Trendwende	Dazu muss der Trend der Verlagerung von grossflächigen Einkaufsnutzungen aus den Zentren an periphere und MIV-orientierte Standorte gebrochen werden. Zudem sind Massnahmen zur Harmonisierung der Parkplatzbewirtschaftung zwischen integrierten und peripheren Standorten anzustreben.
Kommunalpolitik im Sinne der Regionalpolitik	Zukünftig muss ein starkes Commitment in der Regio Wil für die koordinierte und zweckmässige Ansiedlung von neuen zusätzlichen Detailhandelsflächen im Sinn der Ziele des Agglomerationsprogramms angestrebt werden. Alle Gemeinden profitieren von starken Regionalzentren und alle Gemeinden sind betroffen, wenn die Kaufkraftströme in die Peripherie abwandern und die traditionellen Standorte ausgehöhlt werden.

9.4 Handlungsbedarf Wohngebiete

Entwicklung an gut erschlossenen Lagen konzentrieren	Positiv ist, dass es grössere zusammenhängende Entwicklungsareale im weitgehend überbauten Siedlungsraum gibt. Auf diesen Flächen soll die zukünftige Siedlungsentwicklung in der Agglomeration mit hohen Anforderungen an die Dichte und die Wohnumfeldqualität konzentriert werden. Potenziale bestehen für verdichtete ESP-Wohnen und Aufzonungen von W2 in dichtere Zonen an guten ÖV-Lagen insbesondere in Bahnhofsnähe. Weitere Potenziale an guten ÖV-Lagen sind zu prüfen (Umzonung, Neueinzonung). Zusätzlich wird die Schaffung von flexiblen Wohnformen wie z.B. für generationenübergreifendes Wohnen eine grössere Bedeutung erlangen. Die Interessenabwägung muss hier im Rahmen von Ortsplanungen und Baureglementen vorgenommen werden.
Innenentwicklung konsequent fördern	Die verbleibenden Potenziale auf bebauten Flächen sind für die Nachverdichtung schwer zu aktivieren und somit nur teilweise innerhalb des Zeithorizonts bis 2030/2040 nutzbar. Die bessere Ausnützung der bereits überbauten Siedlungsgebiete muss mit geeigneten Massnahmen unterstützt werden (Aktivierung der Geschossflächenreserven).
Siedlungsgebiet begrenzen	Zusätzliche Flächen in der Peripherie würden dem Bestreben nach einer konsequenten Innenentwicklung entgegen wirken und der weiteren Zersiedelung Vorschub leisten. Das Agglomerationsprogramm muss die kantonalen Richtpläne in dem Bestreben nach einer klaren Begrenzung des Siedlungsgebietes konkretisieren und bekräftigen.
Durchmischung anstreben	Es ist darauf zu achten, dass in Wohn- und Mischzonen das lokale Gewerbe nicht durch reine Wohnnutzungen verdrängt wird. Die Nutzungsmischung ist eine bedeutende Stellschraube die Vermeidung von Pendlerverkehr und kurze Wege.

9.5 Handlungsbedarf Arbeitsplatzgebiete

Arbeitsplatzgebiete am richtigen Standort	Die heutigen Arbeitsplatzzonen in praktisch allen Agglomerationsgemeinden und auch in den weiteren Gemeinden der Regio Wil reichen knapp aus, um das prognostizierte Wachstum aufzunehmen. Die freien Flächen liegen jedoch häufig an ungeeigneten Lagen, sei dies in der Peripherie, an Standorten die sich besser zur Realisierung von dichten Wohnnutzungen eignen oder abseits der Verkehrsinfrastrukturen. Teilweise stehen diese Gebiete in Konflikt mit der Wohnqualität angrenzender Quartiere. Für diese Flächen (von ungünstiger Lage oder Grösse) sind im Rahmen der Ortsplanungen Nutzungsstrategien zu entwickeln.
Bedarf für neuen ESP Arbeiten	Die Ausgangslage und die Entwicklungsziele erfordern die Schaffung eines neuen Entwicklungsschwerpunktes Arbeiten mit einer verkehrsgünstigen und zentralen Lage, der sich für die Ansiedlung wertschöpfungsintensive Branchen eignet. Auf diesen ESP soll die wirtschaftliche Entwicklung der Regio Wil fokussiert werden.
Beschränkte Spielräume	Im Bestand sind die Steuerungsmöglichkeiten aufgrund aktueller rechtskräftiger Zonierungen beschränkt. Hingegen kann festgestellt werden, dass verschiedene Arbeitsplatzgebiete sich auch als Wohnstandorte eignen würden und eine Umnutzung zu prüfen ist.
Konkurrenzierende Lagen vermeiden	Gleichzeitig mit der Planung des neuen ESP Arbeiten muss vermieden werden, dass konkurrenzierende Standorte geschaffen und ungünstiger gelegene Flächen überbaut werden. Somit müssen verschiedene in den Richtplänen und Zonenplänen eingetragene Arbeitsplatzgebiete zur Diskussion gestellt werden.
Regionales Ansiedlungsmanagement	Um die Übergangszeit zu überbrücken, bis dieser neue ESP Arbeiten realisiert ist, gilt es, Betriebsansiedlungen in den bestehenden Arbeitsplatzgebieten über die gesamte Regio Wil zu koordinieren. Dazu gehört auch die Steuerung der Ansiedlung von flächenintensiven und emissionsstarken Betrieben an geeignete Standorte. Zu diesem Zweck hat die Regio Wil 2015/2016 ein Konzept für eine regionale Standort- und Wirtschaftsentwicklung erarbeitet.
Abstimmung mit der Verkehrsinfrastruktur	Die Autobahnanschlüsse haben stark die Wirtschaftsstandorte beeinflusst. Die Verkehrskapazitäten um den bestehenden Autobahnanschluss Wil sind heute erschöpft. Um den Anschluss Uzwil – Oberbüren hat sich ein gemischtes Gewerbegebiet etabliert. Hier bestehen keine Zonenreserven mehr. Der Anschluss Münchwilen-Sirnach liegt zwischen den beiden Ortschaften und deren Wohn- und Mischgebieten. Mit den bestehenden Gewerbebetrieben, dem geplanten neuen Einkaufszentrum Ebnet sind die Flächenreserven weitgehend ausgeschöpft. Zunehmend wichtig wird, dass der ÖV und der Veloverkehr grössere Anteile des Pendlerverkehrs übernehmen kann. Wichtig sind in diesem Zusammenhang insbesondere eine gute Ausrichtung der neuen Wohnschwerpunkte auf die Arbeitsplatzgebiete sowie eine differenzierte Betrachtung und Ansiedlungsstrategie für neue VE. Zur Ansiedlung neuer wertschöpfungsintensiver Unternehmen werden im Raum Wil neue, zentral gelegene und gut mit allen Verkehrsmitteln erschlossene Flächen benötigt. Mit dem ESP Wil-West wird hier ein neues, koordiniertes und gut erschlossenes Flächenangebot zusätzlich zu den bestehenden, jedoch weitgehend bereits überbauten Arbeitsplatzgebieten geschaffen.

9.6 Handlungsbedarf ländliche Gemeinden

Qualitäten sichern und wiederherstellen	Um die Siedlungsqualität zu erhalten und zu verbessern, stehen insbesondere Massnahmen zur Attraktivierung der Ortskerne und identitätsstiftender öffentlicher Räume im Mittelpunkt.
Innenentwicklung durch Erneuerung	Zur Entwicklung der Gemeinden im ländlichen Raum ist die Erneuerung der bestehenden Gebäudesubstanz als Chance zur Innenentwicklung und Verdichtung zu nutzen. Dabei stehen unter anderem Strategien zur Umnutzung nicht mehr landwirtschaftlich genutzter Wohn- und Ökonomiegebäuden im Vordergrund.
Entwicklung durch Diversifizierung	Die bestehenden Bauzonenreserven erlauben eine beschränkte Erweiterung der Siedlungsräume. Neben den vorherrschenden Einfamilienhäusern sind auch optimale Voraussetzungen für veränderte Lebensbedürfnisse und den demografischen Wandel zu schaffen (Mietwohnungen, altersgerechte Wohnungen, Stockwerkeigentum).
Nahversorgung sicherstellen	Für die Funktionsfähigkeit der Gemeinden ist der Erhalt der Nahversorgungsstrukturen wie Schulen, Dorfläden und Kleingewerbe elementar.

9.7 Handlungsbedarf Verkehrssystem

Motorisierter Individualverkehr MIV

Engpässe Beseitigen	Die grosse Herausforderung im MIV besteht für die Agglomeration Wil in der Beseitigung des Verkehrsengpasses im Zentrum von Wil. Dazu ist eine Entlastung insbesondere des Schwanenkreisels, der Rudenzburgkreuzung und des Rösslikreisels notwendig. Hier ist der Handlungsbedarf umso dringender, da auch der strassengebundene ÖV sehr stark von den Behinderungen im Zentrum von Wil betroffen ist und oft im Stau stecken bleibt.
Dominanz des MIV im Siedlungsgebiet brechen	Die Dominanz des MIV auf den Einfallsachsen und auf den Ortsdurchfahrten der Gemeinden führt zu Nebenwirkungen wie der Verminderung der Aufenthaltsqualität, schlechterer Erreichbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr (Trennwirkung) und Problemen bei der Verkehrssicherheit. Die Strassen sollen so gestaltet werden, dass der MIV flüssig, aber siedlungsverträglich abgewickelt werden kann. Die Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden soll gefördert werden.

Öffentlicher Verkehr ÖV

Sicherung des guten Bahnangebotes als Rückgrad des ÖV-Systems	Im Bahnverkehr ist die Regio Wil abhängig von den übergeordneten Planungen des Fernverkehrs. Zudem ist der Bahnhof Wil das Scharnier zwischen den S-Bahnen Zürich und St.Gallen. Die Regio Wil setzt sich dafür ein, dass bei diesen Planungen mindestens die bestehenden Qualitäten erhalten bleiben können bzw. geplante Ausbauten und neue Angebotskonzepte auch einer Verbesserung der ÖV-Erschliessung in der Agglomeration Wil zu Gute kommen.
Ausbau Feinverteiler	Für den Busverkehr lassen sich mehrere Herausforderungen identifizieren, die einen grossen Handlungsbedarf aufzeigen: <ul style="list-style-type: none"> – Die Veränderungen im Bahnangebot bedingen weitreichende Anpassungen im Bussystem, um weiterhin gute Anschlüsse zwischen Busverkehr und Bahnverkehr gewährleisten zu können. – Das Busverkehrsangebot konnte in den letzten Jahren noch nicht mit der rasanten Bevölkerungsentwicklung in einzelnen Gemeinden rund um die Zentren der Agglomeration mithalten. Hier müssen weiterhin Rückstände aufgeholt und Taktverdichtungen vorgenommen werden, um zusätzliche Potenziale im ÖV abzuschöpfen. – Während in Wil ein Stadtbus im Viertelstunden-Takt für eine gute Erschliessungsqualität der zentralen Siedlungsgebiete auf dem Stadtgebiet sorgt, fehlt in den zentrumsnahen Räumen von Wil und in Uzwil eine solche Erschliessung noch. Uzwil als zweites Zentrum der Regio Wil ist jedoch auf eine bessere Erschliessung der dichten Siedlungsgebiete mit dem ÖV angewiesen. Zudem steht bei der fw-Bahn mittelfristig eine Taktverdichtung zum 15-Min.-Takt im Vordergrund.
Fahrplanstabilität Feinverteiler sichern	Für einen funktionierenden ÖV in der Fläche sind komfortable und sichere Anschlüsse zwischen Feinverteiler und Bahnangeboten eine wichtige Grundvoraussetzung. Mit geeigneten Massnahmen wie Buspriorisierungen und Busspuren soll die Fahrplanstabilität verbessert werden.
Attraktivität der Umsteigepunkte sichern	Neben dem verkehrlichen Angebot ist beim ÖV auch die Haltestelleninfrastruktur von Bedeutung. Hier bestehen Mängel in der Gestaltung und Ausstattung einiger Haltestellen (Bus und Bahn). Besonderer Beachtung bedürfen die beiden wichtigsten Umsteigeknoten, die Bahnhöfe Wil und Uzwil. Dabei muss der Bahnhofplatz Wil deutlich erweitert werden, um die nötigen Kapazitäten für die Angebotsausbauten im Busverkehr bereitstellen zu können. Jedoch ist verstärkt auch die Anbindung für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern.

Fuss- und Veloverkehr

Fuss- und Veloverkehrsnetze sanieren und ausbauen	Der Fuss- und Veloverkehr ist ebenfalls auf zwei Ebenen zu betrachten. Zunächst sind die Fuss- und Veloverkehrsnetze mit vielen Schwachstellen und Netzlücken behaftet. Hier besteht ein grosser Bedarf zur flächendeckenden Sanierung insbesondere an den Ortsdurchfahrten sowie an den Einfallssachsen in die Zentren Wil und Uzwil. Diese Schwachstellensanierung ist integral mit Massnahmen des MIV verbunden. Die Sanierung wurde bereits begonnen, muss jedoch konsequent fortgesetzt werden.
Verknüpfung mit dem ÖV optimieren	Ausserdem ist der Fuss- und Veloverkehr die wichtigste Säule des kombinierten Verkehrs. An der Schnittstelle zwischen Fuss- und Veloverkehr mit dem ÖV wurden teilweise Mängel identifiziert. Die Erreichbarkeit wichtiger Haltestellen ist zum Teil eingeschränkt und oftmals fehlen attraktive Abstellmöglichkeiten für Velos.
Schwächere Verkehrsteilnehmer schützen	Neben der Durchgängigkeit der Verkehrsnetze ist fehlende (objektive und subjektive) Verkehrssicherheit der wichtigste Faktor, der einer verstärkten Nutzung des Fuss- und Veloverkehrs entgegen steht. Bei der Sanierung der Verkehrsnetze ist der Aspekt der Sicherheit entsprechend zu berücksichtigen

9.9 Handlungsbedarf Verkehrssicherheit

Unfallstellen sanieren	Die Auswertung der Unfallstatistik hat einzelne Problempunkte (Unfallhäufungspunkte sowie Unfallschwerpunkte) in der Agglomeration aufgezeigt. Die Objektive Verkehrssicherheit in der Regio Wil ist zu verbessern. Dazu sind Massnahmen für die Sanierung der Unfallhäufungsstellen und Unfallschwerpunkte zu treffen.
MIV im Siedlungsgebiet lenken und beruhigen	Innerhalb des Siedlungsgebietes bestehen insbesondere an den Einfallssachsen und Ortsdurchfahrten teilweise flächenhafte Sicherheitsprobleme. Bei der Umsetzung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten ist dem Rechnung zu tragen. Die konsequente Lenkung des Verkehrs auf die Hauptachsen und Massnahmen zur Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren sind zur flächenhaften Verbesserung der Verkehrssicherheit fortzusetzen.
Sichere Netze für den Fuss- und Veloverkehr	Der Fuss- und Veloverkehr ist von Sicherheitsmängeln besonders stark betroffen, da die Unfallschwere oft hoch ist. Die Massnahmen zur Sanierung der Verkehrsnetze sind entsprechend auf eine hohe Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr auszurichten. Dabei ist ausserdem der Schulwegsicherheit besondere Beachtung zu schenken.
Angsträume beleben und Umgestalten	Neben der objektiven Sicherheit spielt auch die subjektive Sicherheit eine grosse Rolle für die Attraktivität öffentlicher Räume und die Nutzung sowohl des ÖV als auch des Fuss- und Veloverkehrs. Die Aufwertung der Strassenräume und der ÖV-Haltestellen wurde bereits begonnen und ist konsequent fortzuführen.

Teil 3: Zukunfunftsbild und Konzept

10 Zukunftsbild und Ziele

10.1 Philosophie des Zukunftsbildes

Das Zukunftsbild ist der konzeptionelle Kern des Agglomerationsprogramms. Ziel des solchen Zukunftsbildes ist eine klare Zielfokussierung des Agglomerationsprogramms: Die Agglomeration muss ihre Entwicklung in klare Bahnen lenken. Die Massnahmen sollen klar auf ganz bestimmte Ziele ausgerichtet sein und sich ergänzen. Aus dem Zukunftsbild werden anschliessend Konzepte und Strategien und aus diesen wiederum Massnahmen abgeleitet (siehe Abbildung 55). Die Wirksamkeit der Massnahmen wird anschliessend u.a. auch anhand ihres Zielbeitrags zum Zukunftsbild gemessen.

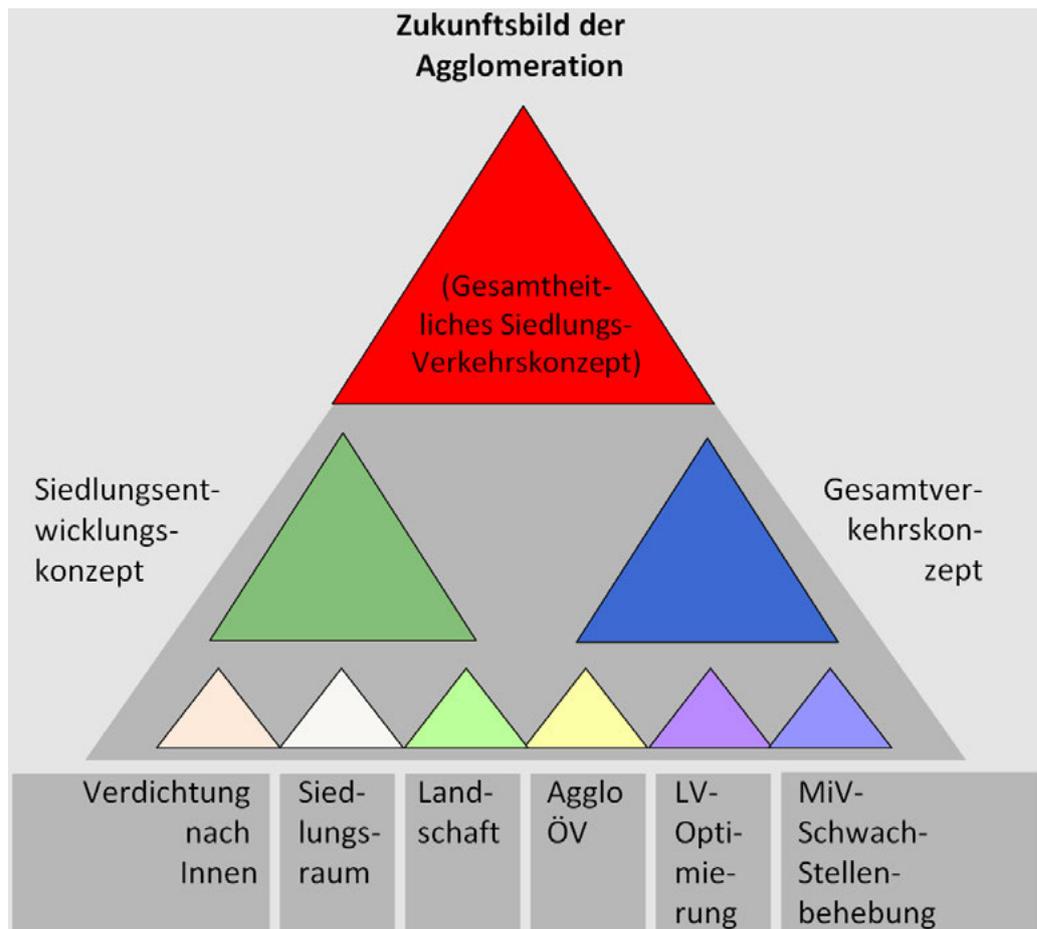


Abbildung 55:
Die Bedeutung des Zukunftsbildes
im Agglomerationsprogramm

Das Zukunftsbild wird aus einer **funktionalen Sicht** erarbeitet: von Gemeinde- und Kantons-grenzen wird dabei abstrahiert. Es geht nur um Räume und deren Potenziale und Eignungen.

Das Zukunftsbild der Agglomeration Wil soll Antworten auf folgende Fragen liefern:

- Aus WAS werden die wichtigsten Elemente des Verkehrssystems der Agglomeration bestehen und WO werden sie liegen?
- Aus WAS wird die Siedlungsentwicklung bestehen und WO wird sie konzentriert?
- Aus WAS werden die bedeutenden Natur- und Landschaftsräume (Natur, Wald, Landwirtschaft und Naherholungsgebiete) sowie ihre Vernetzungen bestehen und WO werden sie liegen?

Dieses Zukunftsbild entspringt funktionalem Denken und raumplanerischen Optimalvorstellungen. Es ist insofern ein Leuchtturm, in dessen Nähe man mit den Massnahmen des Agglomerationsprogrammes ankommen sollte. In der Realität stehen der Realisierung dieses Zukunftsbildes gewisse Hindernisse entgegen, die in der Konkretisierung von Massnahmen einbezogen werden müssen.

Die in der Folge abgeleiteten Konzepte, Strategien und Massnahmen werden dieses Zukunftsbild vertiefen und konkretisieren und wo nötig modifizieren. Aber seine Konturen sollen überall erkennbar sein.

10.2 Grundsätze und Ziele des Zukunftsbildes

Das Zukunftsbild besteht aus zwei Komponenten:

- einem Textteil, der allgemeingültige Grundsätze und Regeln für die Weiterentwicklung von Verkehr, Siedlung und Landschaft postuliert (siehe Tabelle 19)
- einem Kartenteil, der die verortbaren Elemente des Zukunftsbildes anschaulich darstellt (siehe Kapitel 10.3)

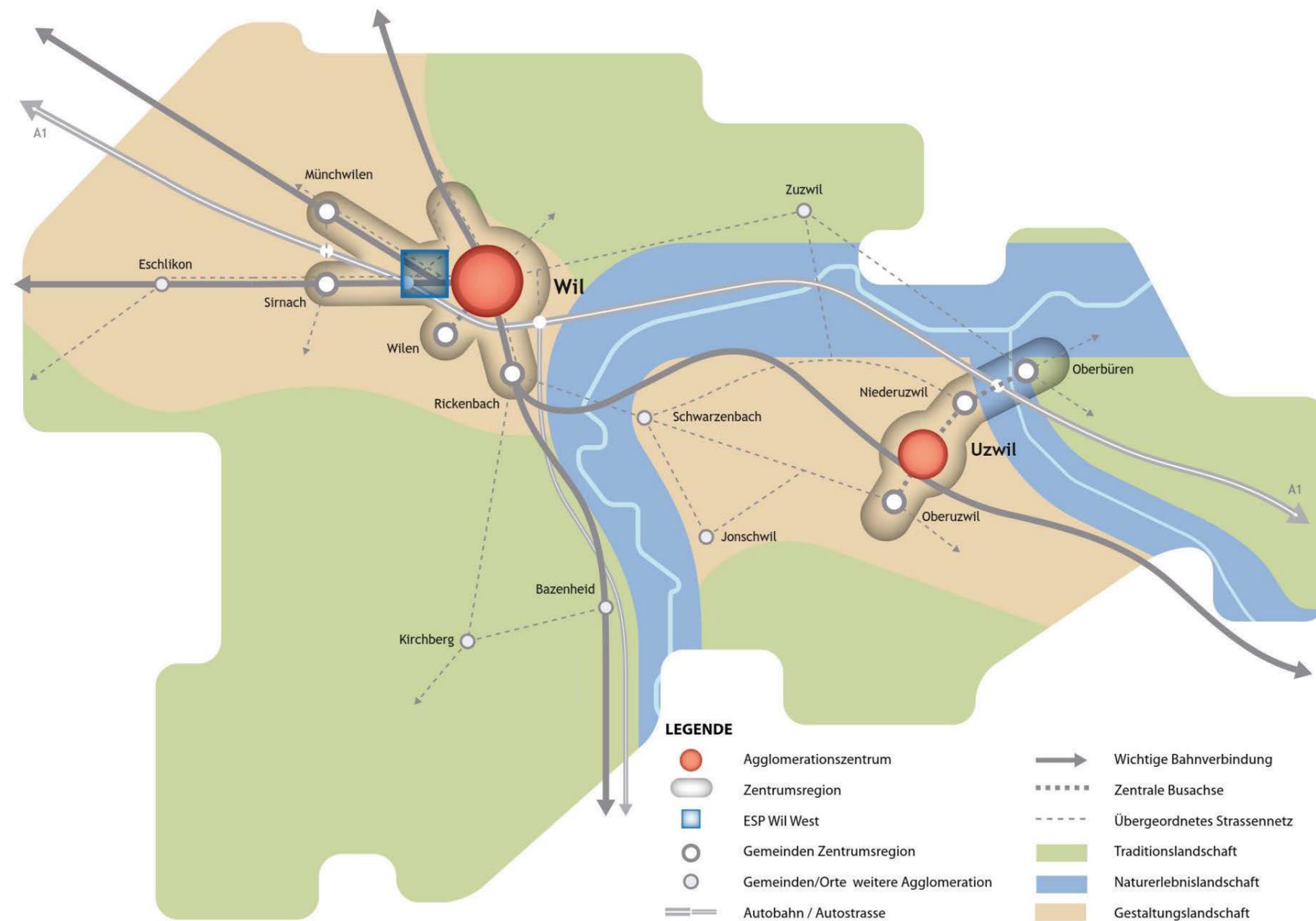
Das Zukunftsbild gliedert sich wie das gesamte Agglomerationsprogramm in drei Zielbereiche. Dies sind:

- die Landschaft
 - die Siedlung
 - der Verkehr
-

Allgemeine Zielsetzung	<p>Die Agglomeration Wil verfolgt eine nachhaltige, räumliche und funktionale Entwicklung. Dabei wird die Agglomeration als ein funktional zusammenhängender Raum verstanden, welcher sich um die beiden Zentren Wil und Uzwil organisiert. Die Gemeindegrenzen und Kantonsgrenzen treten hinter die Gesamtsicht der Agglomeration.</p> <p>Vier Entwicklungsaspekte stehen im Vordergrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> – attraktive Regionalzentren Wil und Uzwil mit einer hohen Identität, starker regionaler Ausstrahlung und Konzentration der öffentlichen und kommerziellen Zentrumsfunktionen – optimale Entwicklungsmöglichkeiten für die Wirtschaft mit optimierter Erschliessung durch LV, ÖV und MIV – eine hohe Wohn- und Lebensqualität mit einer guten Nahversorgung durch Versorgungsdienstleistungen sowie gesunden Lebensbedingungen mit möglichst wenig Lärm- und Luftbelastungen – eine intakte Landschaft mit naheliegenden Erholungsräumen, geschützten Gewässerräumen und Naturwerten
Ziele Landschaft	<p>Das Agglomerationsprogramm gewährleistet:</p> <ul style="list-style-type: none"> – die Freihaltung und Schutz der Landschaft und somit auch des Kulturlandes durch die Festsetzung von Siedlungsbegrenzungen – den Schutz der Flussräume – die Vernetzung der Grünräume untereinander – den Schutz der zusammenhängenden freien Grünräume und der Wald- und Erholungsgebiete – die Erschliessung der Naherholungsgebiete und die Erholungsentwicklung in empfindlichen Gebieten – die Strukturierung, Aufwertung und Weiterentwicklung der Landschaftsräume nach ihren Funktionen
Ziele Zentren und Siedlung	<p>Das Agglomerationsprogramm:</p> <ul style="list-style-type: none"> – verfolgt die Aufwertung der regionalen Zentren Wil und Uzwil sowie die Weiterentwicklung der weiteren Ortskerne – sieht die Schaffung eines attraktiven ESP mit überregionaler Ausstrahlung für wertschöpfungsintensive Nutzungen vor – sorgt für kompakte Siedlungen und eine intensiviertere Siedlungsverdichtung nach innen – alloziert die Arbeitsplätze schweremässig auf günstig gelegenen Flächen; differenziert nach Gewerbe-, Dienstleistungs- und Einkaufsnutzungen – forciert die Siedlungsverdichtung und -konzentration dort, wo die ÖV-Erschliessung gut ist, resp. absehbar gut hergestellt werden kann und hemmt die Nutzung von schlecht mit dem ÖV erschlossenen Zonen – unterbindet die Neuansiedlung peripherer Einkaufsnutzungen, die über den alltäglichen Bedarf hinausgehen – priorisiert die Verdichtung an geeigneten Orten unter Wahrung einer hohen Siedlungsqualität – steuert die künftigen Siedlungserweiterungen hinsichtlich siedlungsstruktureller und landschaftlicher Aspekte sowie den nötigen Erschliessungsqualitäten
Ziele LV	<p>Mit dem Aggloprogramm wird auf ein lückenloses, komfortables, sicheres Langsamverkehrsangebot für den Alltags- und den Freizeitverkehr hingearbeitet.</p> <p>Das Wegnetz verbindet regionale Siedlungskerne und erschliesst auf attraktive Weise wichtige, verkehrserzeugende Ziele. Es gewährleistet eine optimale Ausgestaltung der Infrastruktur an den Zielorten. Die Fusswege in den Siedlungskernen sind engmaschig, sicher und attraktiv.</p> <p>Der Gestaltung der Strassen- und Platzräume wird besondere Beachtung geschenkt, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum wird gesteigert.</p>
Ziele ÖV	<p>Im Kernbereich der Agglomerationen (Kernbereich Wil: Münchwilen, Sirmach, Wil, Wilen, Rickenbach; Kernbereich Uzwil: Oberuzwil, Uzwil, Oberbüren) bietet der ÖV ein städtisches Angebot mit mind. einem Viertelstundentakt.</p> <p>Zentrumsnahe Gemeinden werden mindestens im 30-Min.-Takt, Gemeinden im ländlichen Raum mindestens im 60-Min.-Takt mit den Zentren verbunden.</p> <p>Die Umsteigebeziehungen ÖV-ÖV und LV-ÖV sind komfortabel und die Wartezeiten minimal.</p>
Ziele MIV	<p>Der MIV wird dort, wo er zum gravierenden Problem geworden ist, d.h. vor allem im Zentrum von Wil, auf ein siedlungsverträgliches Mass reduziert.</p> <p>Der Verkehr soll siedlungsverträglich abgewickelt werden. Dazu wird der Strassenraum auf allen stark befahrenen Abschnitten aufgewertet (auch für den LV), der Verkehr so organisiert, dass der ÖV keine Behinderungen mehr erleidet und Staus im Siedlungsraum vermieden werden.</p> <p>Unerwünschter Mehrverkehr wird durch verkehrsorganisatorische Massnahmen verhindert.</p>

Tabelle 19:
Grundsätze für die Weiterentwicklung
der Agglomeration Wil

10.3 Das Zukunftsbild der Agglomeration Wil



- Folgende Kernmerkmale charakterisieren das Zukunftsbild der Agglomeration Wil (Abbildung 56):
- Dreh- und Angelpunkt der Agglomeration sind die beiden Zentren Wil und Uzwil mit ihren Verknüpfungen im Fernverkehr und den zentralörtlichen Funktionen.
 - Diese Zentren haben ihre Funktionen behalten, die teilweise schwierigen Verhältnisse sind verbessert (Stausituation, ÖV-Behinderung und Umweltprobleme), die öffentlichen Räume aufgewertet und die Bahnhöfe als Drehscheiben des öffentlichen Verkehrs attraktiv gestaltet.
 - Um die Zentren gruppiert sich eine Zentrumsregion, die aus funktionaler Sicht die politischen Grenzen überwunden hat: Sie umfasst die vom Siedlungsbild her zusammengewachsenen zentrumsnahen Gemeinden Oberuzwil und Oberbüren (Zentrumsregion Uzwil) und Wilen und Rickenbach zusammen mit Münchwilen und Sirnach (Zentrumsregion Wil). Diese Orte leisten ebenfalls einen Beitrag für eine konzentrierte Gesamtentwicklung dieser Zentrumsregion.
 - In den Zentrumsregionen ist der öffentliche Verkehr möglichst flächendeckend auf ein städtisches Niveau angehoben (d.h. 15-Min.-Takt). Die umliegenden Gemeinden werden im 30-Min.-Takt an die Zentren und die Fernverkehrsbahnhöfe angeschlossen.
 - Kernpunkt einer starken wirtschaftlichen Entwicklung ist der überkommunale Entwicklungsschwerpunkt Wil-West. Mit Wil-West ist ein Arbeitsplatzgebiet von überregionaler Ausstrahlung geschaffen worden, das von der Agglomeration aktiv akquirierte Unternehmen und damit Arbeitsplätze mit hoher Wertschöpfung an einem idealen Standort beheimatet.
 - Von der positiven Zentrumsentwicklung und der damit verbundenen wirtschaftlichen Stärkung strahlen die Vorteile in die gesamte Regio Wil aus.
 - Die Strukturierung der Landschaft ist ablesbar und die Räume werden entsprechend ihrer Funktion geschützt, genutzt, und weiterentwickelt. Der Übergang zwischen Siedlungsraum und Landschaft ist attraktiv gestaltet.

Abbildung 56: Strukturbild der Agglomeration

10.4 Konzeptionelle Basis des Zukunftsbildes in Karten

Das Zukunftsbild wurde schrittweise aufgebaut. Die folgenden Karten zeigen die Konkretisierung der Grundsätze für die zukünftige Agglomeration Wil dort, wo sie räumlich verortet werden können.

Umwelt: Unverrückbare Naturelemente

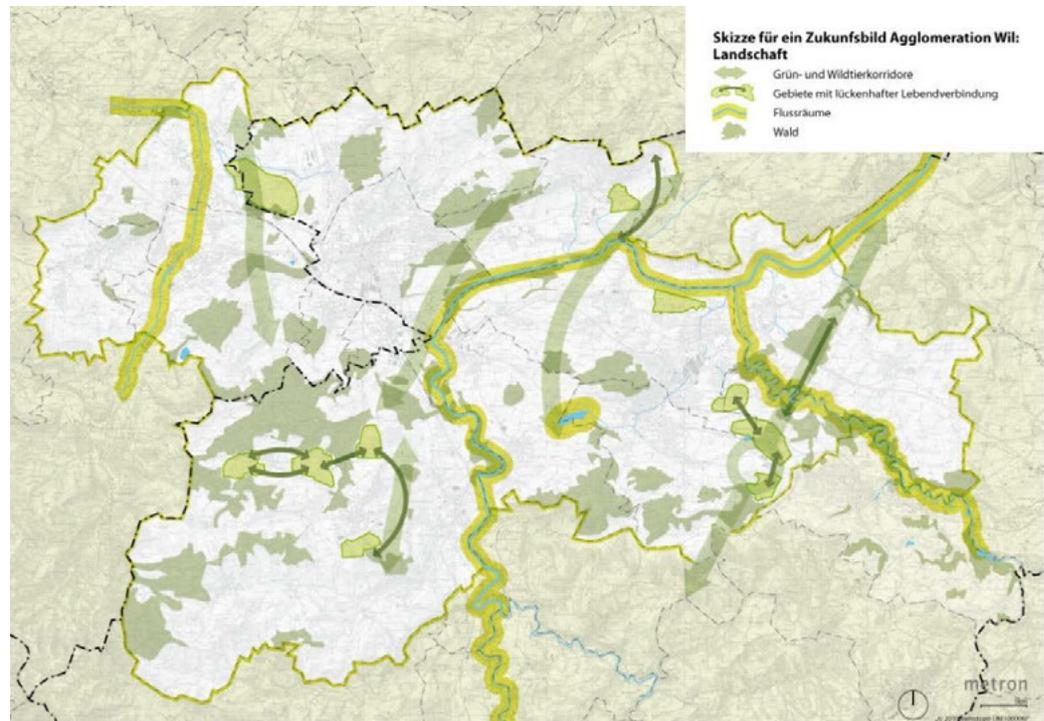
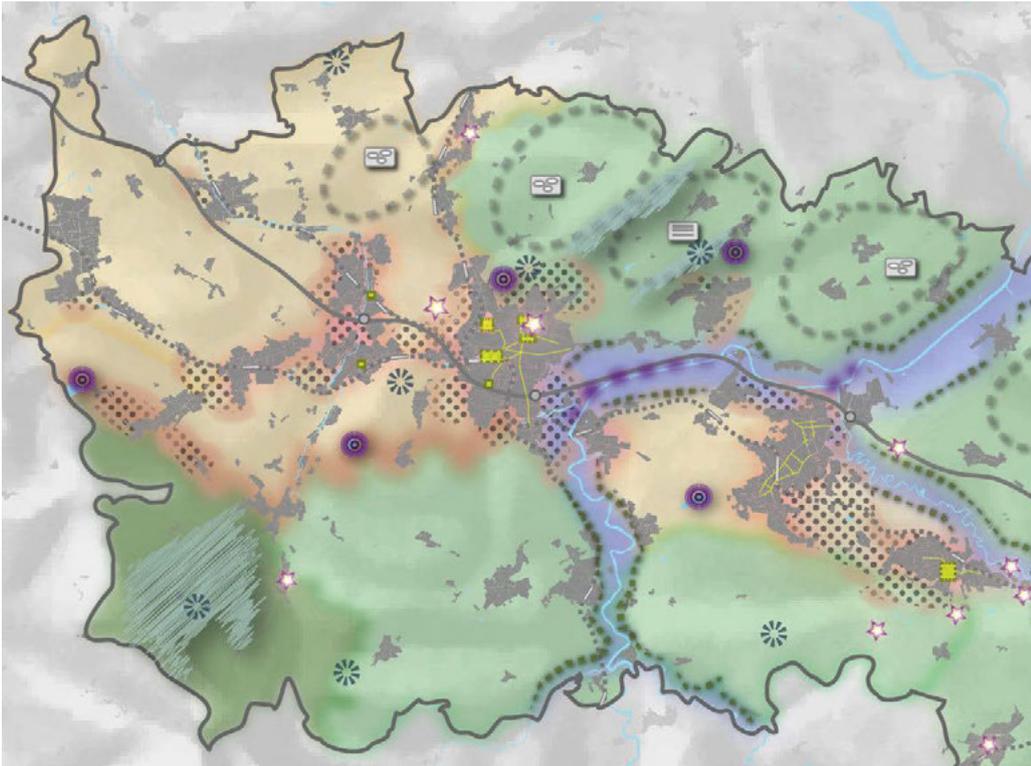


Abbildung 57:
Vision für die Umwelt

Umweltwerte sind stark mit der Landschaftssituation verbunden und nicht verrückbar. Die Agglomeration Wil weist innerhalb ihrer Landschaft einige noch weitgehend intakte Naturräume auf. Insbesondere die Flussräume und unverbauten Landschaftskorridore sind wichtige Vernetzungsachsen. Sie sind zu bewahren. Siedlung und Verkehrsinfrastrukturen müssen darauf Rücksicht nehmen.

Landschaft: Kultur- und Erholungsraum



Entwicklungsleitbild

Das naturräumliche Gerüst

-  **Bodensee**
ruhender Pol
-  **Tobel, Flussraum der Thur**
topografische Leitlinien und
grünes Rückgrat
-  **Alpstein, Säntis**
identitätsstiftender Orientierungspunkt

Landschaftliche Entwicklungstypen

-  **Gestaltungslandschaft**
ordnen, gestalten, aufwerten, anbinden
-  **Traditionslandschaft**
nachhaltig nutzen, pflegen, ergänzen,
sanieren, vernetzen
-  **Ruhelandschaft**
beruhigen, entlasten
-  **Naturerlebnislandschaft**
vermitteln, lenken, sensibilisieren, verbinden

Brennpunkte Landschaft, Freiraum, Erholung

-  **Siedlungsrandgebiet**
äusseres Freiraumsystem
-  **strategischer innerörtlicher Freiraum**
(Parks, Plätze, Strassenräume)
inneres Freiraumsystem
-  **Aussichtslagen und Aussichtspunkte**
-  **stark frequentierte Erholungs-
einrichtungen/-räume**
-  **Historisches Ensemble, historische
Kulturlandschaft (ISOS)**
-  **Landschaft mit besonders ausge-
prägtem Bezug zur Topographie**
(Drumlin- / Ackerterrassenlandschaft)

Orientierungsinhalte

-  **Autobahn mit Anschluss**
-  **Bahnlinie mit Bahnhof**
-  **Gewässer**
-  **Siedlungsgebiet**

Abbildung 58:
Vision für die Landschaft (Zukunftsbild
Landschaft (SSK, 2015))

Die «Landschaft» ist stark von der Topographie aber auch von der Nutzung durch die Bewohner geprägt. Die Agglomeration Wil wird durch eine intakte, schöne Hügellandschaft mit landwirtschaftlicher Nutzung im Norden und Süden eingerahmt. Dazwischen spannt sich ein von Ost nach West immer breiteres, flaches Siedlungsband auf, dass durch Grünkorridore in Nord-Süd-Richtung unterbrochen ist. Die attraktiven Flussräume sind auch landschaftlich speziell zu schützende Räume. Die Gewässer innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes sind ebenfalls zu bewahren und sollen wo möglich renaturiert und wieder zugänglich gemacht werden. Die unterschiedlichen Landschaften erfüllen verschiedene Funktionen und die Nutzungen – Wohnen und Arbeiten, Naherholung, Umwelterlebnis – sollen entsprechend gelenkt werden.

ÖV: hochwertig und konzentriert

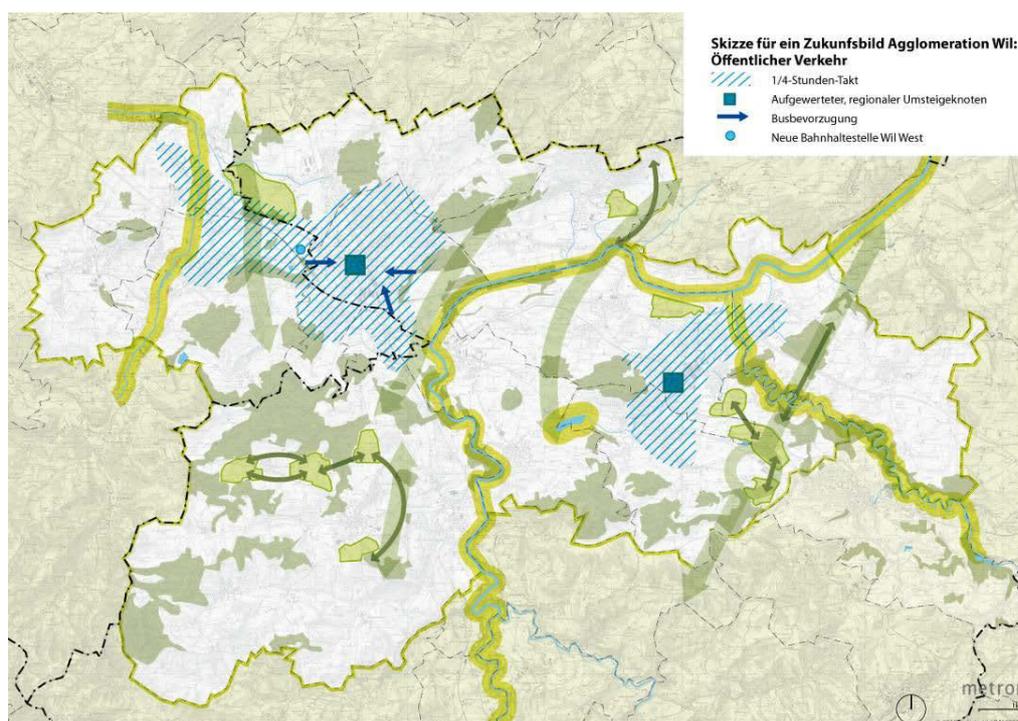


Abbildung 59:
Vision für den öffentlichen Verkehr

Die Lage der Agglomeration an der Ost-West-Achse und mit Wil und Uzwil als Schnellzugshalten ist ausgezeichnet und muss mindestens bewahrt werden. Die Qualität des Nahverkehrsangebotes ist deutlich bescheidener. Die Bedienungshäufigkeit soll an ausgewählten Achsen urbane Qualität, d.h. Viertelstundentakt tagsüber, erreichen. Diese Achsen liegen im Raum Uzwil zwischen Oberuzwil und Oberbüren, im Raum Wil zwischen Wilen/Rickenbach, Wil, Münchwilen und Sirnach. Dort muss der ÖV auch frei sein von Behinderungen und die Qualität der Haltestellen und Bahnhöfe soll einen hohen Standard erreichen. Die Gemeinden im Agglomerationsgürtel werden mit einem Halbstundentakt erschlossen.

MIV: Zentrumsentlastung und verträgliche Gestaltung

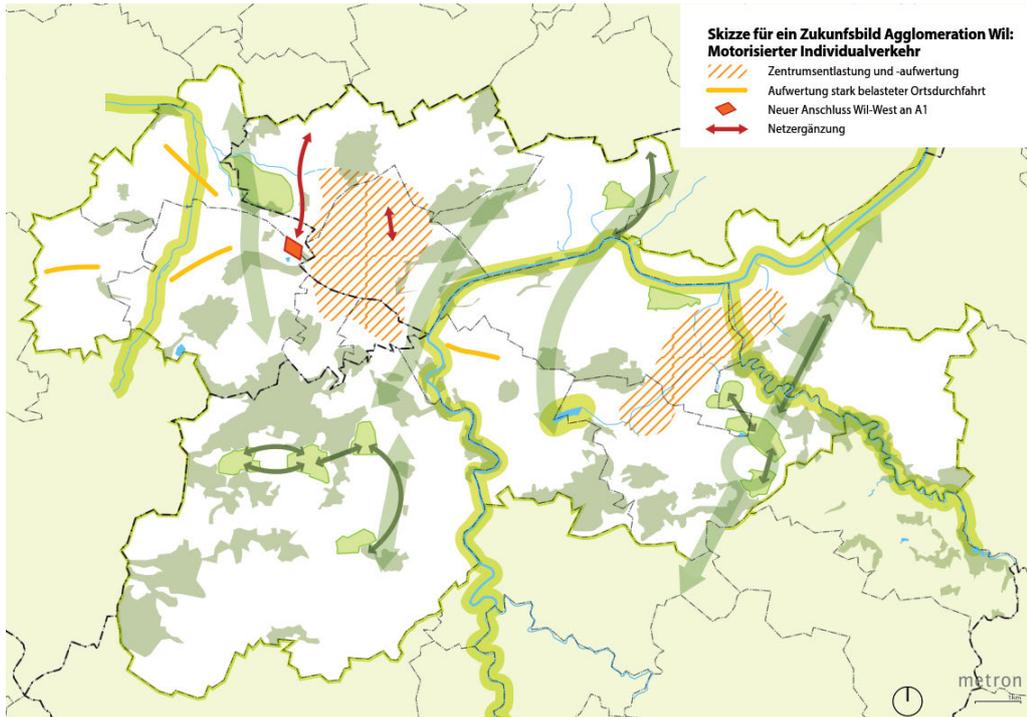


Abbildung 60:
Vision für den motorisierten Verkehr

In der Agglomeration Wil sind insbesondere die Belastungen an den Einfallsachsen und Ortsdurchfahrten teilweise hoch. Speziell im Zentrum von Wil ist aufgrund dieser sehr hohen Belastungen eine Entlastung vom MIV notwendig, da insbesondere der Busbetrieb stark beeinträchtigt wird. Neben der Entlastung des Siedlungsgebietes vom MIV werden daher auch weitreichende Verbesserungen des Gesamtverkehrs wie Platz schaffen für LV-Aufwertungen und eine Fahrplanstabilisierung des ÖV angestrebt. Für die Aufwertung und Entlastung des Stadtkerns von Wil sind daher flankierenden Massnahmen zwingend vorzusehen.

Aufzuwerten sind die belasteten Zentrumsräume von Uzwil sowie einzelne stark belastete Achsen ausserhalb der Agglomerationskerne. Im Zusammenhang mit der Zentrumsaufwertung von Wil und dem neuen ESP Wil-West ist das Strassennetz in Wil-West zu ergänzen (neuer Anschluss an die A1, Netzergänzung Richtung Bronschhofen, Grünaustrasse).

Langsamverkehr: Topographie nützen

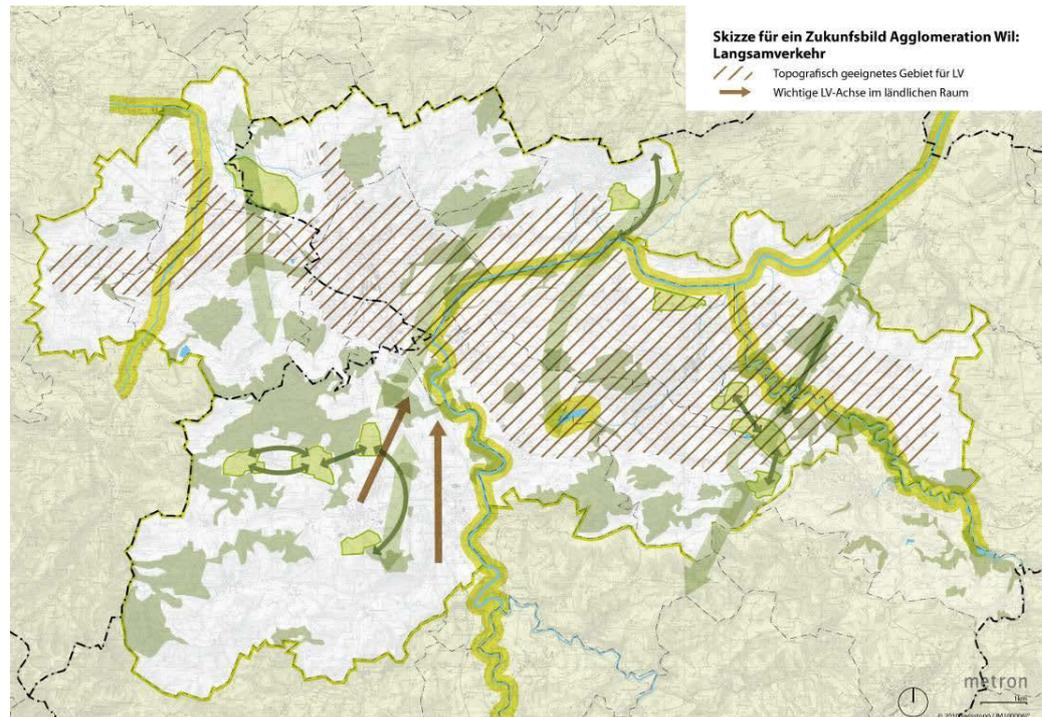


Abbildung 61:
Vision für den Langsamverkehr

Der LV soll ein wichtiger Verkehrsträger in der Agglomeration werden. Er kann eine wichtige Rolle vor allem einnehmen:

- dort, wo die Topographie geeignet ist
- auf Distanzen < 5 km, also vor allem in den Zentrumsregionen Wil (mit Bronschhofen Münchwilen, Sirnach, Wilen und Rickenbach) und Uzwil (mit Oberuzwil und Oberbüren) wo die Ziele nah sind
- im Freizeit- und Tourismusverkehr

Die Fuss- und Radwegenetze sollen entsprechend engmaschig, komfortabel und sicher ausgebaut werden. Aufgrund des hohen Anteils an Binnenverkehr innerhalb der Agglomeration nimmt der Langsamverkehr eine wichtige Rolle als leistungsfähiger Verkehrsträger für den Agglomerationsverkehr wahr. Dazu werden auch neue technologische Entwicklungen wie E-Bikes einen Beitrag leisten.

Siedlung: klare Akzente in Richtung Innenentwicklung und Verdichtung

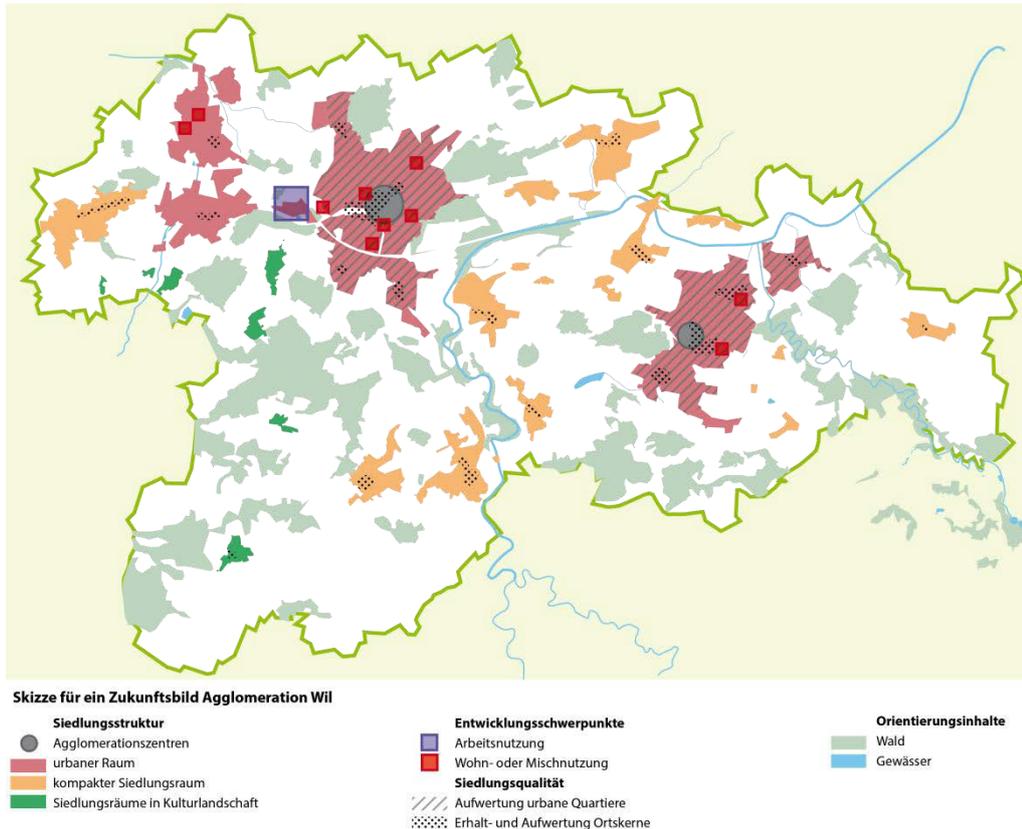


Abbildung 62:
Vision für die Siedlung

Als wenig dicht besiedelte Kleinagglomeration muss die Agglomeration klare Schwerpunkte in Richtung Verdichtung setzen. Im Vordergrund stehen dabei die urbanen Räume und insbesondere die Agglomerationszentren Wil und Uzwil mit ihren angrenzenden Siedlungsgebieten. Verdichtung ist überall dort vorzusehen, wo die Erschließung mit dem ÖV gut ist und wo der Langsamverkehr günstige Voraussetzungen findet. An speziell geeigneten Lagen sollen Entwicklungsschwerpunkte vorgesehen werden. Gleichzeitig ist aber auch eine hohe Siedlungsqualität sicherzustellen. Dies soll prioritär durch die Aufwertung der Orts- und Subzentren geschehen. Mit der Schaffung des Entwicklungsschwerpunkts Wil-West wird ein Arbeitsplatzgebiet von überregionaler Ausstrahlung geschaffen, von welchem auch Räume ausserhalb des Perimeters profitieren werden (z.B. Hinterthurgau).

10.5 Wil-West als herausragender Entwicklungsschwerpunkt

Hinweis: Sofern keine anderen Aussagen vorliegen, bezieht sich Wil-West immer auf den gesamten Perimeter, also Teil Nord (Münchwilen-Bild) und Süd (Sirmach-Gloten).

Wil und Uzwil profitieren von einer ausserordentlich guten Lage an der Ost-West-Achse. Sie ist Chance und Gefahr zugleich:

- Chance: die Agglomeration hat die Chance, weitere Arbeitsplätze ansiedeln zu können.
- Gefahr: Schon jetzt werden Investoren aus dem Logistikbereich (Warenlager, Umschlagzentren) und aus Branchen mit viel Flächenbedarf und geringer Wertschöpfung pro Arbeitsplatz aus den anliegenden Grossregionen auf Wil verwiesen. Wil droht, «Spezialist» für solche Standorte zu werden.

Will die Regio Wil Unternehmen anziehen, die hochwertige Arbeitsplätze bringen, dann muss sie einen **Entwicklungsschwerpunkt mit überregionaler Ausstrahlung** schaffen. Dies an einer Lage mit optimalen Qualitäten hinsichtlich Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV), dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem Langsamverkehr (LV). Ein zentrales Umfeld, Umweltqualität, städtebauliche Qualität und Landverfügbarkeit sollen ihn kennzeichnen.

Der Raum Uzwil kann teilweise heute schon solche Qualitäten bieten und weist bereits eine entsprechend bebaute Struktur in den Arbeitsplatzgebieten auf (Uzwil selbst und in bestimmtem Masse Oberbüren mit seiner direkten Lage am Autobahnanschluss). Im Raum Wil fehlt ein solcher Schwerpunkt noch.

Mit dem ESP Wil-West haben die Kantone Thurgau und St. Gallen gemeinsam mit der Regio Wil, den Gemeinden Münchwilen und Sirnach sowie der Stadt Wil bereits seit 2009 die Weichen für eine verantwortungsvolle, planvolle Raumgestaltung gelegt.

In einer sorgfältigen Abwägung aller Vor- und Nachteile hat sich die Agglomeration klar für einen **neuen Entwicklungsschwerpunkt Wil-West** ausgesprochen. Dieser bietet folgende Standortvorteile:

- Er ist mit dem Stadtzentrum von Wil praktisch zusammengebaut, Sirnach und Münchwilen sind nicht weit
- Im Gebiet Wil-West kann eine Haltestelle der Frauenfeld-Wil-Bahn eingerichtet werden
- Er kann sowohl durch die Frauenfeld-Wil-Bahn wie durch zwei Buslinien nach Sirnach resp. Münchwilen durch ein städtisches Angebot, d.h. im Viertelstundentakt erschlossen werden
- Er liegt sehr gut für den Langsamverkehr, zwar sind die Fussdistanzen ins Zentrum von Wil und zum Bahnhof relativ weit, aber bezüglich Veloverkehr ist die Lage ausgezeichnet
- Mit einem Anschluss Wil-West kann allfällig ausgelöster Schwerverkehr praktisch unmittelbar ins Areal geführt werden ohne Siedlungsgebiete zu tangieren. Zudem kann ein solcher Anschluss zur Zentrumsentlastung Wil beitragen
- Er soll möglichst rasch aufbereitet werden. Innerhalb von wenigen Jahren nach Einreichen des Agglomerationsprogramms soll die Planungs- und Baureife erreicht sein
- Durch die Konzentration der industriellen und gewerblichen Flächen auf einen Entwicklungsschwerpunkt an bestens erschlossener Lage unmittelbar angrenzend an bereits bestehende Gewerbe- und Industriegebiete, wird eine unkontrollierte, zufällige Entwicklung in den Gemeinden eingedämmt und der Zersiedelung entgegengewirkt. Die Konzentration von Industrie- und Gewerbebezonen an einem Standort dient zudem der Steigerung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Stadt und in den Gemeinden.

Ein solcher Schwerpunkt Wil-West erfordert spezielle Vorkehrungen der Regio Wil:

- Die negativen Folgen eines Anschlusses Wil-West an die A1 müssen durch flankierende Massnahmen begrenzt werden. Er soll den Schwerverkehr in den Entwicklungsschwerpunkt aufnehmen und das Zentrum Wil sowie die Durchfahrten von Münchwilen und Sirnach vom Durchgangsverkehr auf die Autobahn entlasten, aber darf nicht den ÖV und den LV nach Wil-West konkurrenzieren. Dies setzt Mobilitätsmanagement und eine zweckmässige Parkraumpolitik voraus
- Wil-West soll ein attraktiver Standort für arbeitsplatz- und wertschöpfungsintensive Tätigkeiten werden, aber nicht für weitere Einkaufszentren, um eine weitere Schwächung des Stadtzentrums von Wil und der Ortskerne zu vermeiden

- Besondere Beachtung ist auf die Entwicklung und Vermarktung des Standortes Wil-West zu legen. Es muss eine klare Positionierung des Standortes am Markt erfolgen. Dies erfordert eine Klärung der «unique selling proposition» (USP), um den Standort Wil-West von den bestehenden Standorten in den benachbarten Agglomerationen abzuheben. Damit wird zudem eine wichtige Grundlage für das anzustrebende regionale Ansiedlungsmanagement geschaffen. Die Überbauung bestehender Flächen ist mittels eines regionalen Ansiedlungsmanagements zu koordinieren. Grundlage dazu bildet das neue Konzept «Regionale Standort- und Wirtschaftsentwicklung Regio Wil»

Die Gemeinden haben sich zur Absicht bekannt, auf die Schaffung (Einzonung) von neuen grösseren Flächenreserven von Arbeitszonen für Neuansiedlungen im Raum Wil zugunsten des Standortes Wil-West zu verzichten. Die Rahmenbedingungen für eine solche konzentrierte Entwicklung bilden einerseits die revidierten kantonalen Richtpläne (Definition Siedlungsgebiet und Einzonungskriterien) sowie das künftige Ansiedlungs- und Flächenmanagement der Region. Die bestehenden, unbebauten Arbeitszonen dienen den Gemeinden für ihre lokalen Entwicklungsbedürfnisse. Kleine Einzonungen zur Förderung und Weiterentwicklung für das bestehende Gewerbe und ortsansässige Betriebe bleiben weiterhin möglich.

Masterplan ESP Wil West

Im Anschluss an die Arbeiten des Agglomerationsprogramms 2. Generation wurde die Entwicklung des ESP Wil West bereits sehr weit vorangetrieben. Aufbauend auf den Ergebnissen einer Testplanung wurde ein Masterplan zur Entwicklung des Gebiets entwickelt (siehe Abbildung 55). Die konzeptionellen Kernpunkte dieser Planungen sind folgende Entwicklungsgrundsätze für den ESP Wil West:

- **Ausstrahlung:**
Strategisches Arbeitsplatzgebiet mit eigenständigem Charakter sowohl hinsichtlich seiner Nutzungsstruktur als auch im städtebaulichen Ausdruck und in den öffentlichen Freiräumen. Hochwertige Standortqualität sichern durch ein räumliches Leitbild mit Aussagen zur Silhouette des Gesamtgebietes, zu den städtebaulichen Anforderungen, den privaten und öffentlichen Freiflächen. Strategisch gelegenes Teilgebiet an der Autobahnausfahrt (High Quality) als strategische Fläche, z.B. für eine Nutzung mit hoher Öffentlichkeitswirksamkeit.
 - **Nutzung und Struktur:**
Ansiedlung von wertschöpfungsstarken Betrieben und Ausschluss von flächenintensiven Nutzungen mit geringer Arbeitsplatzdichte und geringem Prestige. Starke Mittelzone von urbanem Charakter, von dem ausgehend sich das Gebiet nach Osten und Westen hin ausdehnt und vernetzt. Diese Mittelzone (Dreibrunnenallee) ist gleichzeitig die zentrale Achse, von der aus das Gebiet im Wesentlichen erschlossen wird und welcher die Adresse bildet. Einteilung des Gebiets in verschiedene Qualitätsstufen entsprechend der Qualitäten der Nutzungszusammensetzung und der räumlichen Gestaltung. Öffentliche und private Freiräume, die das Gebiet im Innern strukturieren und sowohl hinsichtlich der ökologischen als auch der Aufenthaltsqualitäten überzeugen. Starkes Rahmenkorsett ermöglicht in den Zwischenbereichen auch robuste und einfache Strukturen, die sich jedoch im Gesamtkonzept eher unterordnen und nach aussen nicht dominant in Erscheinung treten.
 - **Verfügbarkeit:**
Die Verfügbarkeit der Grundstücke soll als zentraler Standortvorteil gesichert werden. Ziel ist es, dass Käufer von Grundstücken eine Baubewilligung innert einem klar befristeten Zeitraum erhalten.
-

– **Standortmarketing:**

Ein Standortmarketing sorgt dafür, dass mögliche Nutzer sich ein gutes Bild zum aktuellen Angebot machen können. Dies wird unter allen Grundeigentümern abgestimmt. Impulse Die Nachbarschaften der Entwicklungsbereiche werden aufeinander abgestimmt und es wird eine gebietsübergreifende Verantwortung für Image als auch Qualitätsstandards des Gebiets sichergestellt (siehe Schlussbericht Masterplanung Wil West, S. 8f). Seit Anfang 2016 betreiben die Regio Wil und die beiden Kantone eine Geschäftsstelle ESP, welche die Entwicklung des Gebiets vorantreibt.

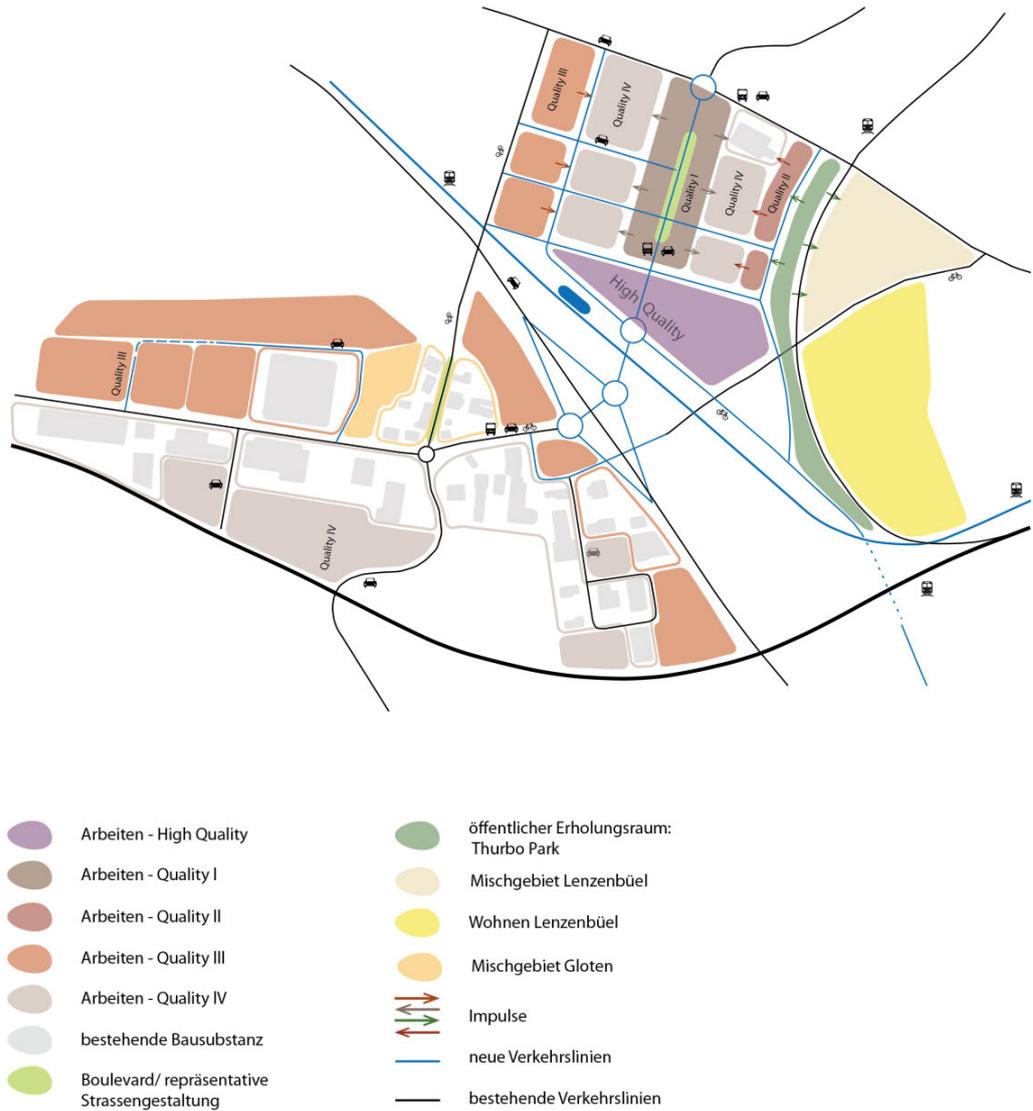


Abbildung 63:
Plandarstellung Masterplan ESP Wil West

Seit 2015 wird die Entwicklung des Gebietes mit der Erarbeitung eines Gestaltungsplanes und eines Richtkonzeptes vertieft. Zeitgleich und koordiniert läuft die Projektierung der Verkehrsinfrastrukturen in einem Vorprojekt.

Verhältnis zu bestehenden Arbeitsplatzgebieten

Vorrangig werden zentrumsnahe Arbeitsplatzgebiete nachgefragt. Mit der Entwicklung des Standortes Wil West wird dieser Nachfrage nach Flächen mit hoher Lagequalität entsprochen. Das so geschaffene Angebot mindert die Nachfrage nach peripheren Ar-

beitsplatzgebieten an ungünstigeren Lagen. Da dieser Markt-Mechanismus nur funktioniert, wenn auch die Preise konkurrenzfähig sind, ist dies bei der Entwicklung von Wil West sicherzustellen.

Bis das Gebiet in Wil West entwickelt werden kann, gibt es in den bereits bestehenden Arbeitsplatzgebieten noch genügend Reserven (vgl. Analyse Kapitel 5.3.8), in denen Betriebe angesiedelt werden können. Ein regional gesteuertes Ansiedlungsmanagement soll zunächst die Ansiedlung von Firmen an geeigneten Standorten in den bestehenden Gebieten optimieren, aber vor allem mit Inbetriebnahme des ESP Wil West die Firmenansiedlung steuern. Zudem sieht der Richtplan des Kantons SG eine strategische Arbeitszone in Oberbüren (Hinterwiden) vor. Analog sieht der Richtplan des Kantons Thurgau eine strategische Arbeitszone in Sirnach (Sunnehof) vor. Im Falle von Umsetzungshindernissen sieht das Agglomerationsprogramm diese Gebiete als alternative Entwicklungsschwerpunkte vor (Oberbüren, Sirnach). Die Entwicklung und Realisierung soll aber nur unter bestimmten Bedingungen erfolgen. Falls Wil West tatsächlich nicht realisiert werden kann, ist jedoch zuerst eine entsprechende Strategie zur Entwicklung dieser alternativen Option zu erarbeiten.

10.6 Vision für den ländlichen Raum

Ergänzt wurde das Zukunftsbild der Agglomeration durch eine **Strategie für den ländlichen Raum ausserhalb des Agglomerationsperimeters**. In Anlehnung an die «Strategie zur differenzierten Stärkung des ländlichen Raumes», die in der Entwicklung des Agglomerationsprogrammes Frauenfeld als ein Modellvorhaben des Bundes integriert war, wurde auch für die Regio Wil eine analoge Strategie (siehe Beilage zum Agglomerationsprogramm Strategie für den ländlichen Raum) erarbeitet.

Grundsätzlich können auch die ländlichen Gemeinden ausserhalb des Agglomerationsperimeters von einer Aufwertung der Agglomeration profitieren. Mit der Ansiedlung wertschöpfungsintensiver Branchen mit qualifizierten Arbeitsplätzen und entsprechend höheren Einkommen der entsprechenden Haushalte, festigt sich die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit dieser Gemeinden auch ohne deutlichen Einwohnerzuwachs, denn diese Haushalte werden sich in der ganzen Regio Wil niederlassen, ev. sogar vornehmlich in ländlichen Gemeinden.

Die Strategie für den ländlichen Raum ist insbesondere auf qualitative Aspekte der zukünftigen Entwicklung ausgerichtet, denn mit einem wesentlichen Bevölkerungszuwachs können diese Gemeinden nicht rechnen. Dies zeigte sich bereits in der unmittelbaren Vergangenheit und wird raumplanerisch mit den kantonalen Richtplänen gesteuert.

Ähnlich wie im Agglomerationsraum sind Massnahmen zum Erhalt und zur Verbesserung der gestalterischen Qualität der Siedlungen und der Landschaft sehr wichtig. Folgende Ziele werden angestrebt:

- Erhalt der Funktionsfähigkeit der ländlichen Gemeinden (Grundversorgung)
 - Sicherung als attraktiver Wohn-, Lebens- und (Land-)Wirtschaftsraum und insbesondere der Ortszentren (z.B. Zentrumsentwicklungskonzepte)
 - Angemessene Vernetzung mit den Zentren der Agglomeration
 - Bewahrung der landschaftlichen Vielfalt mit ihren spezifischen kulturellen Eigenheiten
-

11 Konzepte und Strategien Siedlung, Landschaft und Verkehr

In den vorangehenden Kapiteln wurden:

- der Ist-Zustand der Agglomeration Wil beschrieben
- die Trends für die weitere Entwicklung der Agglomeration aufgezeichnet
- die Potenziale und Schwachstellen der Agglomeration identifiziert
- die Chancen für eine nachhaltig geplante bzw. die Risiken für eine ungeordnete Entwicklung aufgezeigt und
- eine Vision für die zukünftige Entwicklung der Regio Wil entwickelt

Aufbauend auf diesen Arbeiten werden im Folgenden nun der konkrete Handlungsbedarf und die Strategien zur Verwirklichung einer gut aufeinander abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsplanung aufgezeigt. Dazu wurden im Bereich Verkehr ein MIV-Konzept, ein ÖV-Konzept, ein LV-Konzept und ein Verkehrssicherheitskonzept entwickelt. Aufgrund der sehr engen Verflechtungen werden die Siedlungsentwicklung und die Landschaftsplanung in einem Siedlungs- und Landschaftsentwicklungskonzept zusammengefasst. Wichtig ist die Verknüpfung und integrale Bearbeitung der drei Themen Siedlung, Landschaft und Verkehr.

11.1 Siedlungs- und Landschaftskonzept

Das Siedlungs- und Landschaftskonzept im Agglomerationsprogramm orientiert sich an den im Zukunftsbild festgelegten Zielen (vgl. Tabelle 19). Aufbauend auf diesen allgemeinen Stossrichtungen werden für die Bereiche Zentren, Wohnen, Arbeiten, Gemeinden im ländlichen Raum und die Landschaft spezifische Ziele definiert:

Entwicklungsziele Zentren	<p>Das Agglomerationsprogramm beinhaltet eine klare Zentrumshierarchie mit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - den Agglomerationszentren Wil und Uzwil, in welchen die Zentrumsfunktionen als Brennpunkte der regionalen Wahrnehmung und Standortqualität zu fördern und auszubauen sind. Publikumsintensive Nutzungen, insbesondere Einkaufszentren und grössere Detailhandelsgeschäfte bleiben diesen Zentren vorbehalten - den Zentrumsbereichen der weiteren Gemeinden der Zentrumsregion (Münchwilen, Sirnach, Wilen, Rickenbach, Oberuzwil, Niederuzwil, Oberbüren), die zur Identitätsbildung und dezentralen Versorgung einen wichtigen Beitrag leisten. In verschiedenen Ortskernen sollen die Zentren entsprechend attraktiviert und gestaltet werden - den ländlichen Gemeinden, in welchen die Versorgung im Zusammenspiel mit den Agglomerationszentren und entsprechender ÖV Anbindungen funktionieren soll
Entwicklungsziele Wohnen	<p>Das Agglomerationsprogramm gibt klare Rahmenbedingungen für die Entwicklung neuer Wohnstandorte vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zukünftiges Siedlungswachstum prioritär auf den urbanen Raum und dort auf Lagen mit guter ÖV-Erschliessung orientieren. - Zentrumslagen gegenüber Peripherie bevorzugen und stärken (Stärkung der Regionalzentren, Konzentration der Infrastruktur) - Nachverdichtungspotenzial im Siedlungsgebiet kontinuierlich aktivieren - Aktive Nutzung der inneren Umstrukturierungsgebiete, Baulücken und Brachflächen - Erhöhter Anteil einer Bauzonendichte von $\geq 60\%$ AZ (mind. verdichtete W2 oder W3 Zonen) - Neue Wohnzonen werden nur – sofern der Bedarf nachgewiesen werden kann – an bereits gut erschlossenen resp. gut erschliessbaren Lagen mit mindestens ÖV-GK C entwickelt. In eng begrenzten Ausnahmen sind auch Einzonungen in ÖV-GK D möglich (innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes, direkt anschliessend an den Ortskern). Zentral ist dabei ein qualitativ hochwertiges Wachstum (Lage in Bezug auf Besonnung, Aussicht, Einbettung in die Landschaft, Immissionsfreiheit) zu erreichen
Entwicklungsziele Arbeiten	<p>Die Entwicklung von Arbeitsgebieten wird stark fokussiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das in der Agglomeration einmalige Profil der Stadt Wil als städtisches Wirtschaftszentrum mit einem hohen Anteil Dienstleistungen muss in seiner Bedeutung erhalten und gestärkt werden. Die Dienstleistungs- und Administrationsangebote sollen weiterhin auf den Kern der Agglomeration konzentriert werden. Neben Wil kommt auch Uzwil als Standort hierfür in Frage - In der Regio Wil wird mit dem ESP Wil-West ein Arbeitsplatzschwerpunkt von hoher Qualität und mit überregionaler Ausstrahlung geschaffen, um die Ansiedlung und Weiterentwicklung von Unternehmungen mit hoher Wertschöpfung zu ermöglichen - Der ESP Wil-West wird optimal mit dem ÖV und dem LV erschlossen und zur Vermeidung von Schwerverkehr und Transitverkehr in den Siedlungen wird ein neuer Anschluss an die A1 erstellt. - Hohe Dichte der AP im ESP Wil West mit dem Ziel im Gebiet Gloten rd. 1'000 und im Gebiet Bildfeld rd. 2'000 Arbeitsplätze anzusiedeln. - Bis zur Verfügbarkeit von Wil-West müssen ansiedlungs- und ausdehnungswilligen Betrieben mit durchschnittlicher und überdurchschnittlicher Wertschöpfung geeignete Flächen zur Verfügung gestellt werden. Für solche Unternehmungen soll kein Engpass entstehen. Bis zur Verfügbarkeit des ESP Wil-West sollen deshalb möglichst nur zentral gelegene Arbeitsplatzgebiete entwickelt werden, die höheren Anforderungen genügen (Attraktivität für wertschöpfungsstarke Unternehmen, hohe Arbeitsplatzdichte, gute Erschliessung und keine publikumsintensiven Einrichtungen). Auf die Einzonung und Entwicklung von peripherer gelegenen Arbeitsplatzgebieten soll verzichtet werden. Neue Betriebsansiedelungen werden während der Übergangszeit und darüber hinaus durch das regionale Ansiedlungsmanagement koordiniert - Bereits angesiedelte Betriebe können an ihrem bisherigen Standort Möglichkeiten zur Expansion erhalten. Sofern eine raumplanerisch gute Lösung gesichert ist und die Erweiterung ein bestimmtes Mass nicht überschreitet. Eine Beurteilung erfolgt aufgrund eines konkreten Projekts. - Als weiterer regionaler Arbeitsplatzschwerpunkt werden die bestehenden Arbeitsgebiete in Uzwil gefördert. - Dezentrale Versorgung und Dienstleistungen bei den Haltestellen des Regionalverkehrs (in Verbindung mit der Aufwertung der Ortszentren) - Klare Vorgaben für verkehrsintensive Standorte: <ul style="list-style-type: none"> - Gewerbliche Standorte mit Güterverkehrsorientierung, ausgerichtet auf die Autobahn und die Hochleistungsstrassen - Arbeitsplatzschwerpunkte (hohe AP Konzentration) mit guter ÖV-Erschliessung - Publikumsintensive Nutzungen, insbesondere Einkaufszentren und grössere Detailhandelsgeschäfte bleiben den beiden Regionalzentren Wil und Uzwil vorbehalten

Entwicklungsziele Ländliche Gemeinden der Regio Wil	<p>Im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm werden für die weiteren Gemeinden der Regio Wil, folgende Ziele beschrieben:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Erhalt der Funktionsfähigkeit der ländlichen Gemeinden; insbesondere der Grundversorgung mit Dienstleistungen und Gütern des alltäglichen Bedarfs – Sicherung als attraktiver Wohn-, Lebens und (Land-)Wirtschaftsraum. Die bestehenden Bevölkerungszahlen sollen gehalten aber kaum vergrössert werden. Die Gewerbestandorte sollen auf die lokale Nachfrage und kleinere Betriebe ausgerichtet werden. Die Entwicklung von bestehenden Betrieben soll im Bedarfsfall ermöglicht werden. Allfällige hierfür notwendige Neueinzonungen sind gemäss den Kriterien der kantonalen Richtpläne zu prüfen. – Optimale Vernetzung mit den Zentren der Agglomeration. Die Regio Wil gewährleistet eine zweckmässige Anbindung mit dem ÖV an die Regionalzentren, wo sie sich für attraktive Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleistungen, Bildungseinrichtungen, Freizeit- und Sportangeboten sowie kulturellen Einrichtungen einsetzt – Im Gegenzug bewahren die ländlichen Gemeinden die wichtigen Landschaftsräume und Landwirtschaftsflächen und setzen sich für ihre kulturellen Werte und attraktive Naherholungsräume ein – Die Regio Wil unterstützt gesamthaft die Zusammenarbeit zwischen den unterschiedlichen Gemeinden bei der Lösung ihrer Aufgaben auf regionaler Ebene. Dabei wird der Interessensausgleich zwischen den Regionalzentren, Subzentren und den ländlichen Gemeinden berücksichtigt
Entwicklungsziele Landschaftsraum	<p>Basierend auf dem Zukunftsbild Landschaft werden folgende Entwicklungsziele für das Agglomerationsprogramm abgeleitet</p> <p>Für alle Landschaftseinheiten gelten folgende gemeinsame Zielsetzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die Stärken aller Landschaftseinheiten sollen weiter entwickelt werden – Die Potenziale sind gezielt zu aktivieren, um den Charakter der Landschaftseinheiten zu unterstreichen. – Erkannte Defizite sind einzuschätzen und bei Möglichkeit zu korrigieren. – Trends und daraus erwachsende Herausforderungen sind zu beobachten und mit spezifischen Massnahmen zu begegnen. <p>Für die unterschiedlichen Landschaftseinheiten gelten folgende spezifische Leitziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Gestaltungslandschaften – ordnen, gestalten, aufwerten, anbinden – Gute Einbindung in das Langsamverkehrs- und ÖV- Netz und Nutzbarkeit für alle Teilnehmer. Durch die Aufwertung der Umfeldgestaltung von Verkehrsinfrastrukturen werden wirkungsvolle Eingangstore in die Gestaltungslandschaften geschaffen. – Traditionslandschaften – pflegen, ergänzen, sanieren, vernetzen, nachhaltig nutzen – Entwickeln eines attraktiven Wegenetzes und schaffen von örtlichen Konzentrationen des erholungsbedingten motorisierten Individualverkehrs (inkl. Parkierung). ÖV und Langsamverkehrsnetz sollen ergänzt und beworben werden. – Ruhelandschaften – beruhigen, schonen, entlasten – Keine weiteren Erschliessungsprojekte und somit Entlastung der Ruhelandschaften. Sorgfältige Abwägung der Interessen bei Neubau- und Ausbauprojekten von Anlagen. – Naturerlebnislandschaften – vermitteln, lenken, sensibilisieren, verbinden, erschliessen – Entwickeln einer Strategie bezüglich der Zugänglichkeit der Naturerlebnislandschaften, lokal verbesserte Erschliessung (LV- Wege, ÖV), Besucherlenkung innerhalb intensiv frequentierten Räumen, sorgfältige Abwägung der Interessen bei Strassenbauvorhaben. – Siedlungsrandgebiete – Schaffen von attraktiv gestalteten Naherholungsräumen und Freizeitangeboten, verbesserte Erschliessung durch LV- Wege und ÖV. Gestalten von wirkungsvollen Eingangstoren zwischen Siedlung und Landschaft.

Nachfolgende Abbildung zeigt die räumliche Umsetzung dieser Ziele auf. Im nachfolgenden Kapitel werden die entsprechenden Handlungsfelder detailliert erläutert.

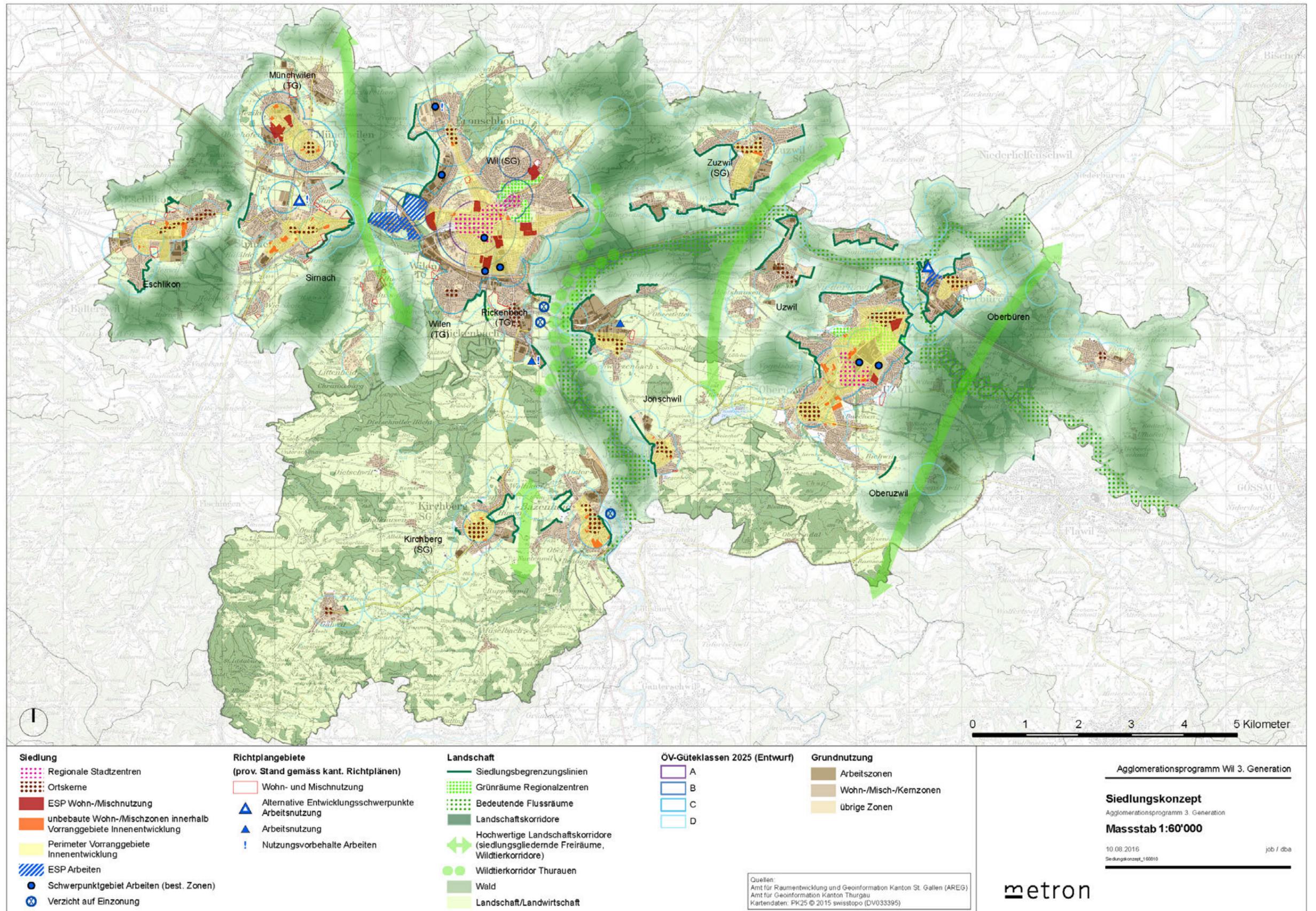


Abbildung 64:
Konzept Siedlung und Landschaft

11.1.1 Grundsätzliche Festlegungen

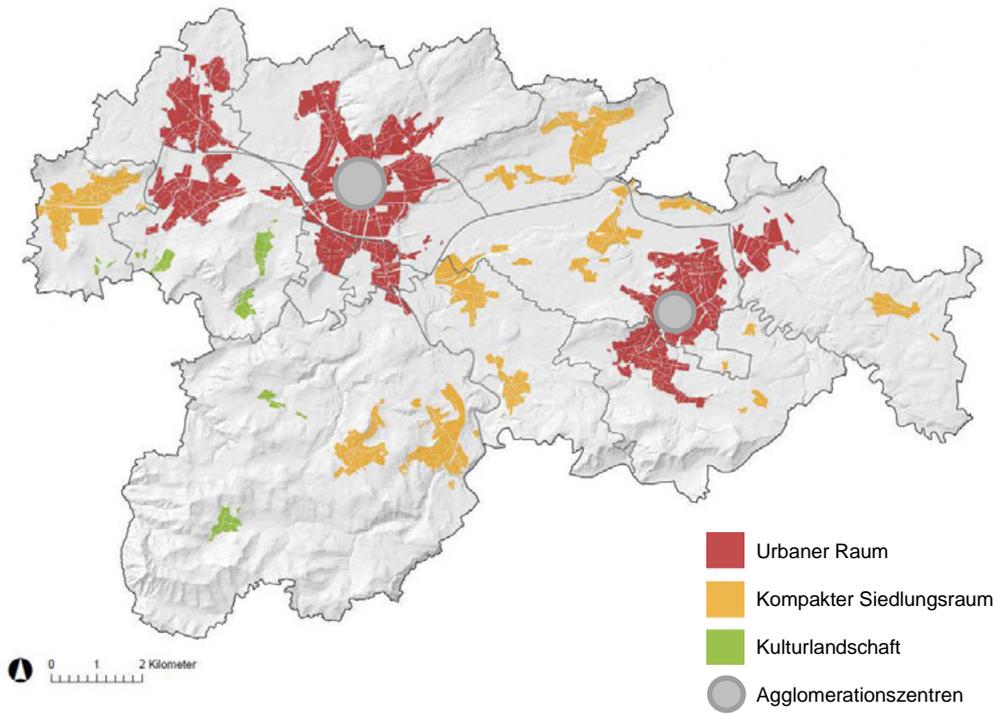
Um die einleitend definierten Ziele zu erreichen, werden vier grundsätzliche Festlegungen gemacht, die die zukünftige Siedlungsentwicklung steuern:

- Das Wachstum soll prioritär in den bestehenden Bauzonenreserven sowie mittels zusätzlicher Verdichtungsmassnahmen aufgefangen werden.
- Allfällig Einzonungen werden gemäss den Kriterien der kantonalen Richtpläne geprüft (Bedarfsnachweis für 15 Jahre, allfällige weitere Voraussetzungen). Aus Sicht des Agglomerationsprogramms sollen Einzonungen für Wohn-, Misch- oder Arbeitsnutzungen allerdings in jedem Fall nur dort stattfinden, wo mindestens eine ÖV-Güteklasse C (heute oder künftig) gewährleistet werden kann.
- Das langfristige Siedlungsgebiet (bis 2040) wird in den kantonalen Richtplänen festgelegt, womit eine künftige räumliche Begrenzung der Siedlungsfläche gesichert wird. Innerhalb dieses Siedlungsgebiets werden die Bauzonen in den kommunalen Nutzungsplänen auf 15 Jahre (2030) dimensioniert. Allfällige Neueinzonungen müssen innerhalb dieses Siedlungsgebiets liegen und spezifische Anforderungen erfüllen (Bedarfsnachweis, ÖV-Erschliessung, Schaffung kompakter Siedlungen). Sie sollen aber nicht über die im Agglomerationsprogramm definierten Siedlungsbegrenzungslinien hinauswachsen (aus Gründen des Siedlungs- und Landschaftsbilds).
- Die Entwicklung neuer Arbeitsplatzgebiete ist auf den neuen ESP Wil-West abgestimmt. Als Rückfallebene werden alternative Standorte in Oberbüren und Sirnach bezeichnet. Neben Wil-West sollen keine weiteren Arbeitsplatzgebiete in der Agglomeration neu eingezont werden – ausgenommen von dieser Regelung sind Betriebserweiterungen von bestehenden Betrieben in den Gemeinden. Die Entwicklung bereits zonierter Flächen wird durch ein regionales Ansiedlungsmanagement koordiniert

11.1.2 Handlungsfelder und Planinhalte

Grundsätze

Das Siedlungs- und Landschaftsentwicklungskonzept bezeichnet die für die Agglomeration wichtigen Handlungsfelder und die dazugehörigen Massnahmen. Die Handlungsfelder und Massnahmen werden gemäss den Raumtypen aus den kantonalen Raumkonzepten und der Zentrenstruktur des Zukunftsbilds differenziert.



Die Siedlungsentwicklungsflächen lassen sich folgendermassen systematisieren:

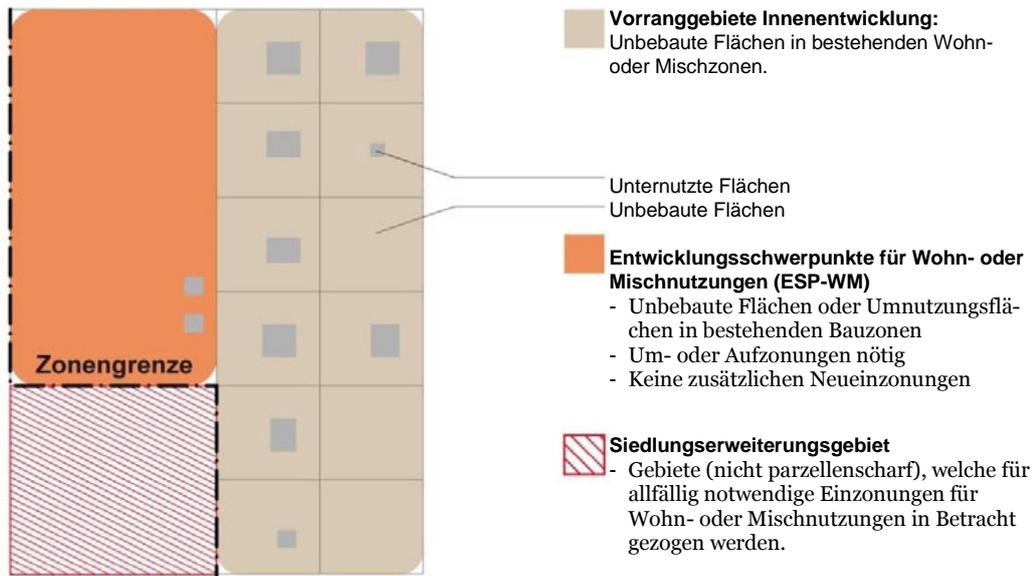


Abbildung 65:
Systematik der Siedlungsentwicklungsflächen

Hinsichtlich ihres Verhaltens zur ÖV-Erschliessung werden diese Flächen folgendermassen systematisiert:

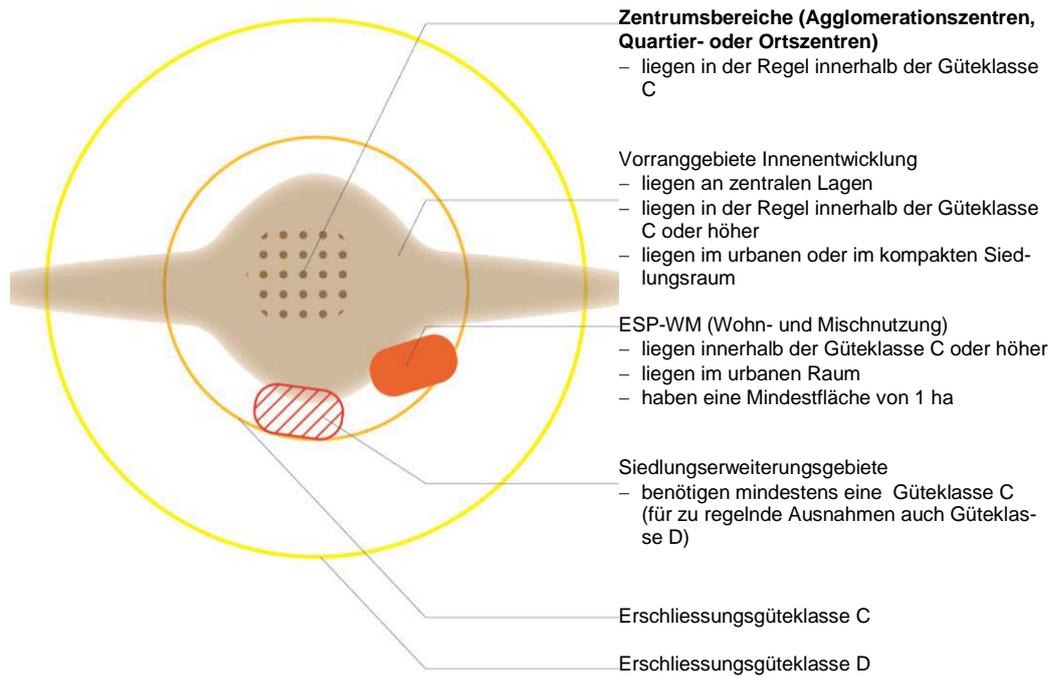


Abbildung 66:
Siedlungsentwicklungsflächen
und ÖV-Erschliessung

	Handlungsfeld	Planinhalt	Umsetzungshinweise
Agglomerationszentren	<ul style="list-style-type: none"> - Bereitstellen eines urbanen Dienstleistungsangebotes und Standort für publikumsintensive Nutzungen - Aufwertung und Verdichtung im direkten Einzugsbereich der Bahnhöfe Wil und Uzwil - Überdurchschnittliche städtebauliche Qualitäten - Attraktives urbanes Wohnangebot (Wohnen an zentralen Lagen). Wohnstandortentwicklung über attraktive ESP-Wohnen (starke Quartierbildung), attraktive Aussen- und Freiräume (Plätze, Pärke) - Prioritäre Verdichtungsräume insbesondere im direkten Bahnhofumfeld und entlang der Bus-Korridore für gemischte Nutzungen - Unterstützung des wirtschaftlichen Strukturwandels und Schaffung von Potenzialen für zentral gelegene Dienstleistungen - Sicherung einer LV-verträglichen Siedlungsentwicklung (Durchlässigkeit bestehender und neuer Überbauungen, Veloabstellanlagen) 	- Regionale Stadtzentren	<ul style="list-style-type: none"> - Ortsplanung - Umsetzung ÖV und LV Konzept - Städtebauliche Verfahren und Wettbewerbe - Betriebs- und Gestaltungskonzepte für Ortsdurchfahrten
ESP Wil-West	<ul style="list-style-type: none"> - Qualitativ hochstehender, optimal erschlossener neuer ESP - Infrastruktur MIV, ÖV, LV als Voraussetzung, etappierte Umsetzung - Standortmarketing in Abhängigkeit zu Etappierung und Infrastruktur - Bereitstellung einer grösseren Arbeitsplatzzone mit hoher AP-Dichte - Sicherstellen der städtebaulichen Qualität in anspruchsvollen Umfeldern (Integration der Haltestelle fw, evtl. Anschluss Hubstrasse, Lage des Anschlusses) - Gemeinsames Vorgehen der betroffenen Gemeinden und der beiden Kantone - Sicherung einer LV-verträglichen Siedlungsentwicklung (Durchlässigkeit bestehender und neuer Überbauungen, Veloabstellanlagen) 	- ESP Wil-West	<ul style="list-style-type: none"> - Gemeinsame Planungsorganisation - Kantonale Nutzungsplanung (im Gang) - Ortsplanung - Einführung eines auf die Gemeinden und Kantone abgestimmten regionalen Standortmarketings über die kantonale Wirtschaftsförderung - Beginn der Entwicklung erst nach der Zusicherung des Bundes zum Bau des Anschlusses Wil-West
Siedlungsgebiete im urbanen und kompakten Siedlungsraum	<ul style="list-style-type: none"> - Bereitstellen der lokalen Nahversorgung inkl. öffentliche und private Dienstleistungen soweit diese lokal wirtschaftlich tragbar sind. Darüber hinaus Unterstützung der entsprechenden Angebote in den Regionalzentren - Erhalt, Aufwertung und teilweise deutliche Attraktivitätssteigerung der Subzentren und Ortskerne - Aufwertung und Verdichtung unter Einbezug der Bahnhöfe - Förderung attraktiver Ortsbilder, Gemeindezentren mit starker Identität, aufgewertete öffentliche Räume - Förderung von zentralen Wohnlagen mittlerer Dichte für ein diversifiziertes, individuelles Wohnangebot (z.B. Mietwohnungen, Stockwerkeigentum, altersgerechte Wohnungen usw.) - Integration der Ortsdurchfahrten in den Siedlungsraum und teilweise deutliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität - Ausschluss von neuen peripheren Einkaufsmöglichkeiten, welche die Dorfzentren schwächen - Sicherstellung von Mindestdichten bei Baulandreserven mit ÖV-Erschliessungsgüteklasse C - Sicherung einer LV-verträglichen Siedlungsentwicklung (Durchlässigkeit bestehender und neuer Überbauungen, Veloabstellanlagen) 	- Ortskerne	<ul style="list-style-type: none"> - Ortsplanung - Umsetzung ÖV und LV Konzept - Städtebauliche Verfahren und Wettbewerbe - Betriebs- und Gestaltungskonzepte für Ortsdurchfahrten
Innerhalb Agglomerationsperimeter: Siedlungsgebiet der Kulturlandschaft Ausserhalb Agglomerationsperimeter: Gemeinden der Regio Wil	<ul style="list-style-type: none"> - Erhalt der ländlichen Wohnqualität sowie einer minimalen lokalen Versorgung (und / oder einer angemessenen ÖV-Erschliessung der regionalen Angebote) - Belebte Dorfkerne und gut genutzte historische Bausubstanz - Verdichtungspotenziale und -anreize für Private schaffen - Sicherung einer LV-verträglichen Siedlungsentwicklung (Durchlässigkeit bestehender und neuer Überbauungen, Veloabstellanlagen) 	- Subzentren und Ortskerne	<ul style="list-style-type: none"> - Ortsplanungen - Umsetzung ÖV Konzept

	Handlungsfeld	Planinhalt	Umsetzungshinweise
Entwicklungsschwerpunkte Wohn- und Mischnutzungen	<ul style="list-style-type: none"> – Realisierung von Wohnschwerpunkten an gut erschlossenen Lagen – Sicherstellung einer Minstdichte (sektorbezogene Minstdichten) – Sicherstellung einer städtebaulich hochstehenden Überbauung 	<ul style="list-style-type: none"> – ESP-WM 	<ul style="list-style-type: none"> – Ortsplanung – Städtebauliche Verfahren und Wettbewerbe – Arealentwicklung / Gestaltungsplanung
Innenentwicklung und Nutzung Baulandreserven	<ul style="list-style-type: none"> – Stetige Verdichtung des mit dem ÖV gut erschlossenen Siedlungsraums (ÖV-Erschliessungsgüte mind. C sowie angrenzende Gebiete). Priorisierung der innenliegenden Siedlungspotenziale. Verstärkte Anstrengungen zur Qualitätssicherung. Schaffung diversifizierter Wohnangebote für unterschiedliche Lebensformen und Altersgruppen – Denkmalpflegerisch geschützte Altbauten, welche keine zeitgemässe Wohnnutzung mehr zulassen oder schlecht genutzt sind, sollen an die heutigen Anforderungen bezüglich Wohnkomfort und Energietechnik angepasst werden 	<ul style="list-style-type: none"> – Vorranggebiete Innenentwicklung 	<ul style="list-style-type: none"> – Stadt-/Ortsplanung – Bauverwaltung und Beratung, Einbezug der Grundeigentümer – Aktive Arealentwicklung – Prüfen eines regionalen Standortmarketings – Zusammenarbeit mit dem Denkmalschutz suchen – Aufzeigen der Potenziale
Einzonungen für Wohn- und Mischnutzungen	<ul style="list-style-type: none"> – Gebiete, welche sich für eine Erweiterung von Bauzonen eignen (sofern der Bedarf sowie die Einzonungskriterien gemäss kantonalem Richtplan nachgewiesen ist). – Qualitativ hochstehendes und verdichtetes Wohnen. Entwicklung zukunftsweisender Quartiere und Wohnsiedlungen anhand von Gesamtkonzepten. Vorgabe minimaler Dichte. – Starke Ausrichtung auf öffentlichen Verkehr (i.d.R. ÖV-Erschliessungsgüteklasse C) 	<ul style="list-style-type: none"> – Siedlungserweiterungsgebiete gem. kant. Richtpläne 	<ul style="list-style-type: none"> – Richtpläne – Ortsplanung
Weitere Arbeitsplatzgebiete	<ul style="list-style-type: none"> – Optimale Nutzung von bestehenden Arbeitszonen mit hohem Entwicklungspotenzial und hoher Verbindungsqualität koordiniert mit der Entwicklung von Wil-West. – Konzentrierte Erweiterungen von Arbeitsplatzgebieten Neben Wil-West werden Erweiterungen von anderen Arbeitsplatzgebieten mit folgenden Vorbehalten (Nutzungsbeschränkungen) belegt: <ul style="list-style-type: none"> – Kirchberg-Stelz: Vorbehalt für die Erweiterung von bestehenden Betrieben, Ausschluss von Verkaufsnutzungen – Wil Bronschhofen-Tüfi: Bestimmung für gewerbliche und industrielle Produktions- oder Dienstleistungsbetriebe mit geringem Publikumsverkehr und einer minimalen Arbeitsplatzdichte – Simach-Sunehof: Ausschluss von Verkaufsnutzungen, keine Konkurrenzierung ESP Wil West 	<ul style="list-style-type: none"> – Schwerpunktgebiete Arbeiten – Richtplangebiete Arbeitsnutzung / alternative ESP – Nutzungsvorbehalte Arbeiten 	<ul style="list-style-type: none"> – Richtpläne – Ortsplanung und Nutzungsvorschriften – Koordiniertes Standortmarketing der beiden Kantone TG und SG
Freiräume im Siedlungsraum und Aussenraumgestaltung	<ul style="list-style-type: none"> – Erhalt und planerische Sicherung der wichtigen innerstädtischen Freiräume in den Regionalzentren Wil und Uzwil in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung – Erhalt und Schaffung attraktiver öffentlicher Räume in den Orts- und Stadtzentren – Festlegung der Gewässerräume als strukturierende Grünkorridore und Naherholungssachsen innerhalb der Siedlung 	<ul style="list-style-type: none"> – Wichtige Freiräume in Regionalzentren 	<ul style="list-style-type: none"> – Richtpläne – Ortsplanung

	Handlungsfeld	Planinhalt	Umsetzungshinweise
Landwirtschaft, Landschaft und Naherholung	<ul style="list-style-type: none"> – Sicherung landwirtschaftlicher Flächen durch Begrenzung des Siedlungsgebietes; Förderung der Siedlungsentwicklung nach Innen und Begrenzung der peripheren Zersiedelung – Erhalt und Sicherung der landschaftlich bedeutenden Flussräume – Erhalt und Sicherung der ökologisch bedeutenden und landschaftsbildprägenden Landschaftselementen – Erhalt der bedeutenden Grünkorridore im Ost-West-Hauptentwicklungskorridor und eindeutige Gliederung in Siedlungs- und Landschaftsräume – Bedarfsgerechte Aufwertung der Naherholungsfunktionen und der Erschliessung mit Fuss- und Radwegen. Abstimmung der zunehmenden Naherholung mit den Interessen von Landwirtschaft und Natur – Schutz und ggf. Aufwertung der bestehenden Wildtierkorridore; neben dem bedeutenden Wildtierkorridor SG19 östlich der Stadt Wil muss auch der Freiraum zwischen Wil / Sirmach und Münchwilen betrachtet werden – Erhalt und Lenkung der Erholung in Landschaftsgebieten 	<ul style="list-style-type: none"> – Siedlungsgrenzen – Bedeutenden Flussräume – Bedeutende Landschaftskorridore – Wildtierkorridore 	<ul style="list-style-type: none"> – Richtpläne – Ortsplanung – Wildbrücke über die Autobahn bei Sirmach
Verkehrsentensive Einrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> – Die Standorte für Verkehrsentensive Einrichtungen (VE) werden in drei Kategorien differenziert 		
VE-G VE-Gewerbe	<ul style="list-style-type: none"> – Gewerblicher Güterverkehr: – An guten Lagen im Umfeld der mit Wil West 4 Autobahnanschlüsse (Münchwilen-Sirmach/Wil-West/Wil-Süd/Uzwil-Oberbüren) – In Wil West sind ausgeschlossen: Logistikbetriebe, Lagerhaltung, VE-Publikum wie z.B. Supermärkte 	VE-G	<ul style="list-style-type: none"> – Richtpläne – Ortsplanung
VE-B VE-Beschäftigte	<ul style="list-style-type: none"> – Hohe Konzentration von Beschäftigten wie Dienstleistungsbetriebe, Technologie, Forschung und Entwicklung, Arbeitsplatzintensive Produktion: – Neuer Arbeitsplatzschwerpunkt Wil-West mit einer sehr guten Erschliessung auch mit dem ÖV – Zentrumsnahe Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete in den Stadtzentren Wil und Uzwil 	VE-B	<ul style="list-style-type: none"> – Richtpläne – Ortsplanung – Masterplanung – Standortmarketing
VE-P VE-Publikum	<ul style="list-style-type: none"> – Publikumsintensive Anlagen wie EKZ, publikumsintensive Freizeitanlagen und Fachmärkte:VE-P – Grossflächiger Detailhandel in regionalen Zentren – Keine zusätzlichen Standorte ausserhalb der Zentrumsgemeinden – VE-P an geeigneten Lagen zwischen den traditionellen Zentren und den Autobahnanschlüssen (VE-P in Wil Süd) unter der Voraussetzung, dass eine gute Erschliessung nachgewiesen wird (ÖV-Güteklasse C oder besser, LV und MIV) – Verkaufsflächen: Im ESP Wil West sind gemäss Masterplan Verkaufsflächen nur bis 400m2 pro Einrichtung zulässig (kein Standort VE-P) 		<ul style="list-style-type: none"> – Richtpläne – Ortsplanung

11.1.3 Potenziale und Richtwerte Siedlungsentwicklung Wohnen

Zur Abschätzung der Siedlungspotenziale (Einwohnerpotenziale) in den bestehenden Wohn- und Mischzonen werden die unbebauten Flächen gemäss Raumplus betrachtet, welche auch von den Kantonen für ihre Richtplanberechnungen eingesetzt wurden.

Die Siedlungspotenziale werden anhand der nachfolgenden Teilpotenziale berechnet (vgl. auch Tabelle 22).

Potenziale in ESP-Wohn- und Mischnutzung

Für die Entwicklungsschwerpunkte Wohn- und Mischnutzungen wurden die Potenziale auf den bebauten und unbebauten Flächen gemäss künftiger Vollüberbauung berechnet. Die Dichten wurden individuell für jeden ESP festgelegt. Die ESP sind mit den Gemeinden abgesprochen.

Die ESP-WM bieten ein Gesamtpotenzial von rund **4'500 Einwohnern** an. Zusätzlich kann – je nach angenommenen Gewerbeanteil – noch Platz für knapp 700 Beschäftigte geschaffen werden.

Gemeinde	Sektor	Fläche			Dichten					Nutzung, Anteil Wohnen/Arbeiten
		Gesamtfläche ha	Fläche unbebaute Zone	Fläche bebaute Zone	E+B/ha	% Beschäftigte	Einwohner + Beschäftigte	Einwohner	Beschäftigte	
Wil	Klinik-Areal	2.2	2.2		200	0%	440	440	-	Wohnen
Wil	Lenzenbüel	4.6	4.6		150	15%	690	587	104	Gemischt (85/15)
Wil	Integra-Areal & Klaus-Areal	3.7		3.7	200	15%	740	629	111	Gemischt (85/15)
Wil	Kindlimann & Glärnischstrasse	4.0		4.0	150	33%	600	402	198	Gemischt (66/33)
Wil	Zeughaus	2.1		2.1	150	33%	315	211	104	Gemischt (66/33)
Wil	Klosterwiese (südlich)	3.2	3.2		150	0%	480	480	-	Wohnen
Wil	Sonnenhalden / Breitenloo	3.5	3.5		150	0%	525	525	-	Wohnen
Uzwil	Wattstrasse	1.9	1.9		150	0%	285	285	-	Wohnen
Uzwil	Grossacker	3.5	3.5		125	0%	438	438	-	Wohnen
Münchwilen	Stockwis	2.0	2.0		125	25%	250	188	63	Gemischt (75/25)
Münchwilen	Langacker	5.0	5.0		90	25%	450	338	113	Gemischt (75/25)
		35.7	25.9	9.8	146		5213	4521	691	

Tabelle 20:
Potenziale in ESP Wohn-
und Mischnutzungen

Vorranggebiete Innenentwicklung

Es handelt sich um Potenziale auf unbebauten Flächen die innerhalb der Vorranggebiete liegen. Die Vorranggebiete Innenentwicklung wurden aus dem Agglomerationsprogramm 2. Generation übernommen. Die nachstehenden Mindestdichten wurden hingegen auf Basis der Raumtypen gemäss der neuen kantonalen Raumkonzepte vereinheitlicht und sollen auf den heute noch unbebauten Bauzonen erreicht werden. Diese Dichtevorgaben sind nicht mit jenen der kantonalen Richtpläne zu verwechseln, welche für die gesamte Gemeinde flächendeckende Zieldichte darstellen (also sowohl unbebaute wie auch bebauten Zonen miteinbeziehen).

Gemäss diesen Annahmen können in diesen Zonen knapp **2'800 Einwohner** aufgenommen werden.

Gemeinde	Raumtyp	Minstdichte für Vorranggebiete Innenentwicklung (AP2 = AP3) E/ha
Wil (SG)	urban	90
Rickenbach (TG)	urban	(kein Vorranggebiet)
Wilen (TG)	urban	(kein Vorranggebiet)
Uzwil	urban	90
Oberbüren	urban	90
Oberuzwil	urban	90
Münchwilen (TG)	urban	90
Sirnach	urban	90
Eschlikon	kompakter Siedlungsraum	75
Jonschwil	kompakter Siedlungsraum	75
Kirchberg (SG)	kompakter Siedlungsraum	75
Zuzwil	kompakter Siedlungsraum	75

Tabelle 21:
Minstdichten für unbebaute Zonen in Vorranggebieten Innenentwicklung

Übrige unbebaute Bauzonen

Es muss beachtet werden, dass gewisse unbebaute Bauzonen bereits in anderen Kategorien (ESP, Vorranggebiete) berücksichtigt sind, und demnach die verbleibenden unbebauten Flächensummen tiefer sind, als die Angaben in den kantonalen Richtplänen. Die Potenziale auf diesen übrigen unbebauten Zonen werden mit den heutigen mittleren Dichten in den Gemeinden berechnet (flächendeckende mittlere Dichte der bebauten Bauzonen, gem. kantonalen Auswertungen). Ihr Fassungsvermögen beträgt rund **4'800 Einwohner**. Es handelt sich dabei um bereits genehmigte und in der Regel erschlossene aber peripher gelegene Bauzonen. Sie sind über das gesamte Siedlungsgebiet verteilt und können grundsätzlich rasch bebaut werden können. Das Agglomerationsprogramm verfolgt keine spezielle «Förderungsstrategie» dieser Reserven, da der Spielraum für Interventionen in diesen Zonen gering ist. Die Gemeinden sollen ihre Entwicklung prioritär auf die ESP und die Vorranggebiete Innenentwicklung lenken.

AP Wil 3. Generation | Konzepte und Strategien Siedlung, Landschaft und Verkehr

Gemeinde	Kanton	Raumtyp	Wachstumsprognosen (gem. kantonale Richtpläne)								ESP-WM				Vorranggebiete Innenentwicklung				übrige unbebaute Bauzonen				Total		
			Einwohner in WMZ 2013	Wachstum 2013 - 2030	Einwohner in WMZ 2030	Wachstum 2013 - 2040	Einwohner in WMZ 2040	Wachstum pro Jahr bis 2030 (berechnet)	Wachstum pro Jahr bis 2040 (berechnet)	unbebaute Zone WMZ (total gem. kant. RP/Raumplus)	unbebaute Zonen WMZ (ohne unbebaute ESP-Flächen)	Fläche ha (bebaute + unbebaute Flächen)	mittlere Dichte (Details siehe ESP-Tabelle)	Potenzial ESP-WM	Gewichtung (Umsetzungswahrscheinlichkeit)	Fläche ha	Mindestdichte gem. Agglomerationsprogramm	Potenzial Vorranggebiete	Gewichtung (Umsetzungswahrscheinlichkeit)	Fläche ha	Ist-Dichte (2013, gem. kantonalen Grundlagen)	Potenzial übrige unbebaute Bauzonen	Gewichtung (Umsetzungswahrscheinlichkeit)	Potenziale AP3 total	Potenziale AP3 gewichtet
Wil	SG	urbaner Raum	21'832	2'289	24'121	2'853	24'685	0.62%	0.48%	24.7	17.0	23.3	141	3'274	100%	3.8	90	342	75%	13.2	72	950	75%	4566	4243
Rickenbach	TG	urbaner Raum	2'650	591	3'241	823	3'473	1.31%	1.15%	3.5	3.5				-	90	0	75%	3.5	74	259	75%	259	194	
Wilen	TG	urbaner Raum	2'180	486	2'666	677	2'857	1.31%	1.15%	4.2	4.2				-	90	0	75%	4.2	54	226	75%	226	169	
Münchwilen	TG	urbaner Raum	4'741	1'035	5'776	1'441	6'182	1.28%	1.13%	17.6	10.6	7.0	75	525	100%	2.0	90	180	75%	8.6	53	456	75%	1161	1002
Sirnach	TG	urbaner Raum	7'147	1'392	8'539	1'937	9'084	1.15%	1.00%	16.2	16.2				6.1	90	549	75%	10.1	48	485	75%	1034	775	
Uzwil	SG	urbaner Raum	12'113	1'270	13'383	1'583	13'696	0.62%	0.48%	20.6	15.2	5.4	134	723	100%	5.2	90	469	75%	10.0	55	549	75%	1742	1487
Oberbueren	SG	urbaner Raum	3'409	333	3'742	413	3'822	0.57%	0.45%	6.5	6.5				0.3	90	30	75%	6.2	43	265	75%	295	221	
Oberuzwil	SG	urbaner Raum	5'558	583	6'141	726	6'284	0.62%	0.48%	11.1	11.1				4.3	90	388	75%	6.8	55	374	75%	761	571	
Eschlikon	TG	kompakter Siedlungsraum	4'032	604	4'636	841	4'873	0.88%	0.77%	10.3	10.3				4.2	75	313	75%	6.1	48	294	75%	607	455	
Jonschwil	SG	kompakter Siedlungsraum	3'319	324	3'643	402	3'721	0.57%	0.45%	2.9	2.9				0.5	75	35	75%	2.4	51	123	75%	157	118	
Kirchberg	SG	kompakter Siedlungsraum	6'921	676	7'597	838	7'759	0.57%	0.45%	19.1	19.1				4.8	75	363	75%	14.3	47	670	75%	1033	775	
Zuzwil	SG	kompakter Siedlungsraum	4'433	433	4'866	537	4'970	0.57%	0.45%	4.9	4.9				1.2	75	89	75%	3.7	48	178	75%	267	200	
Total			78'335	10'016	88'351	13'071	91'406	0.75%	0.62%	141.6	121.4	35.7	127	4'522	100%	32.4	85	2'758	75%	89.0	54	4'829	75%	12'108	10'212

Tabelle 22:
Mengengerüst Wachstum /
Siedlungspotenziale

Zusammenfassung Siedlungspotenziale

Auf Basis der oben aufgeführten Bebauungs- und Verdichtungsannahmen bieten die heutigen Bauzonen insgesamt ein Potenzial für rund 12'000 zusätzliche Einwohner. Berücksichtigt man eine Umsetzungswahrscheinlichkeit (=gewichtetes Potenzial), so können immer noch rund 10'000 zusätzliche Einwohner aufgenommen werden.

Siedlungspotenzial	Fläche	Potenzial (gewichtetes mit Annahme Umsetzungsgrad)
ESP- WM (Wil, Uzwil, Münchwilen)	35 ha	4'500 E (bei 100%: 4'500 E)
Vorranggebiete Innenentwicklung	30 ha	2'800 E (bei 75%: 2'100 E)
Übrige unbebaute Bauzonen	90 ha	4'800 E (bei 75%: 3'600 E)
Total	155 ha	12'100 E (10'200 E)

Potenziale in bestehenden Bauzonen (total ungewichtet)

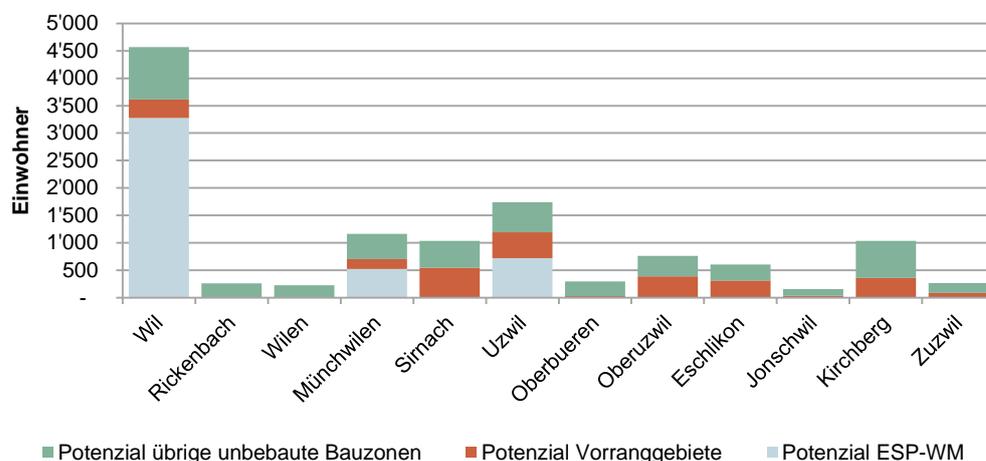


Tabelle 23:
Einwohnerpotenziale in
bestehenden Bauzonen

Etwas mehr als ein Drittel des Potenzials liegt in den ESP. Diese werden auch in den kommenden 15 Jahren umgesetzt (Umsetzungsgrad 100%). Die übrigen zwei Drittel des Potenzials liegen in den unbebauten Zonen (Vorranggebiete und übrige). Hier wird von einem Umsetzungsgrad von 75% ausgegangen. Gemäss dem RPG-Auftrag müssen die Kantone Massnahmen gegen die Baulandhortung vorsehen (Anpassung der kantonalen Gesetze nötig). Es darf also davon ausgegangen werden, dass die unbebauten Zonen künftig zum grössten Teil auch tatsächlich bebaut werden können.

Das Verdichtungspotenzial im Bestand (**bebaute Bauzonen**) wurde nicht quantifiziert. Insbesondere die 2-geschossigen Wohn- und Mischzonen innerhalb der Vorranggebiete Innenentwicklung bzw. solche welche gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind, bieten hier ein zusätzliches Verdichtungspotenzial. Mögliche Massnahmen sind in den Ortsplanungen zu prüfen (z.B. Aufzonungen, 3. Vollgeschoss ohne Attika zulassen, Ausnutzungsbonus bei Arealüberbauungen u.ä.).

Die Potenziale liegen zu über 80% im den Gemeinden des urbanen Raums, was den kantonalen Raumkonzepten entspricht. Zudem liegen 60% der gesamten Potenziale innerhalb einer ÖV-Erschliessungsgüte der Klasse A bis C. Einige Flächen in den übrigen Bauzonen sind zwar gut erschlossen (Klasse B), sie liegen aber ausserhalb der

zentral gelegenen Vorranggebieten Innenentwicklung eher an peripheren Quartierlagen.

15% der Potenziale liegen in Gebieten, die nicht mit dem ÖV erschlossen sind und 25% verfügen lediglich über eine Güteklasse D.

Potenziale nach ÖV-Güteklassen	A	B	C	D	>D	Total
ESP	750 E	1'050 E	2'700 E	-	-	4'500 E
Vorranggebiete Innenentwicklung	150 E	550 E	1'300 E	800 E	-	2'800 E
Übrige unbebaute Bauzonen	-	50 E	700 E	2'250 E	1'800 E	4'800 E
Total	900 E	1'650 E	4'700 E	3'050 E	1'800 E	12'100 E
	7%	14%	39%	25%	15%	100%

Tabelle 24:
Einwohnerpotenziale nach ÖV-Güteklassen
(approximative Werte)

Massgebende Wachstumsraten

Die laufenden Richtplanarbeiten der beiden Kantone wenden für die einzelnen Gemeinden unterschiedliche Wachstumszenarien für 2030 und 2040 an. Diese Wachstumsraten bilden die Grundlage zur Abschätzung des künftigen Bedarfs an Siedlungsgebiet. Dabei nehmen die Kantone mit den nach Raumtypen differenzierten Wachstumsraten bereits eine Steuerung des Siedlungswachstums vor: Dem urbanen Raum werden höhere Wachstumsraten zugeteilt als den übrigen Räumen (vgl. Detailwerte in Gesamttabelle).

Aufgrund der unterschiedlichen kantonalen Szenarien für die Richtpläne, weisen die Gemeinden zum Teil erhebliche Unterschiede in ihren Wachstumsannahmen aus.

Einwohnerwachstum gem. Richtplanung	Stand 2013	Wachstum 2013 – 2030	Wachstum 2013 – 2040
Agglomerationsgemeinden Kanton SG	57'600 E	+5'900 E +10.2%	+7'400 E +12.8%
Agglomerationsgemeinden Kanton TG	20'750 E	+4'100 E +19.8%	+5'700 E 27.5%
Total Agglomeration	78'350 E	+10'000 E +12.8%	+13'100 E +16.7%

Tabelle 25:
Wachstumsannahmen gem. kant. Richtpläne)

Vergleich Siedlungspotenziale und Wachstum auf Ebene Gemeinden

Insgesamt können die Bauzonen unter den erwähnten Annahmen theoretisch das gemäss Richtplanannahmen vorgesehene Einwohnerwachstum bis 2030 (+10'000 Einwohner) vollumfänglich aufnehmen, jenes bis 2040 (+13'000 Einwohner) jedoch nicht mehr ganz decken.

Um das komplette Wachstum aufnehmen zu können, müssen daher die bestehenden Potenziale stärker umgesetzt werden (Verflüssigung Bauland, Bekämpfung der Baulandhortung). Bei einem darüber hinaus gehenden Bedarf können gemäss den Vorgaben der kantonalen Richtpläne Neueinzonungen geprüft werden.

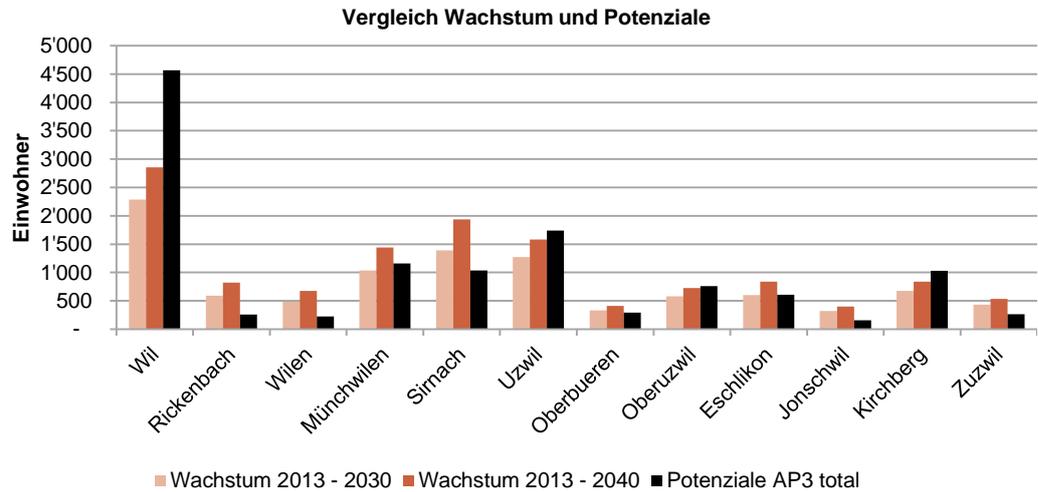


Tabelle 26:
Vergleich Wachstum und
Einwohnerpotenziale AP3

Den Wachstumsraten werden die Siedlungspotenziale gegenübergestellt. Grundsätzlich werden diese individuell für jede Gemeinde betrachtet. Aufgrund der heutigen Siedlungsordnung und der Bezüge über die Gemeindegrenzen hinaus können einzelne Gemeinden im urbanen Raum zu funktionalen Raumeinheiten zusammengefasst werden:

- Wil / Rickenbach / Wilen: zusammengewachsener urbaner Siedlungsraum;
- Uzwil / Oberuzwil / Oberbüeren: zusammengewachsener urbaner Siedlungsraum;
- Sirnach / Münchwilen: urbaner Raum, der als räumlich-funktionale Einheit betrachtet wird.

Für diese drei Räume werden die Siedlungspotenziale gemeindeübergreifend betrachtet und beurteilt. So kann ein Ausgleich zwischen den zur Verfügung stehenden Potenzialen und dem erwarteten Wachstum zwischen diesen Gemeinden erfolgen. Die übrigen Gemeinden in der kompakten Siedlungslandschaft weisen keine direkten funktionalen Zusammenhänge auf und werden jeweils individuell betrachtet.

Auf die einzelnen Teilräume bezogen, können folgende Aussagen gemacht werden:

Raum	Wachstum 2030	Wachstum 2040	Potenzial total
Urbaner Raum	+8'000 E	+10'500 E	+10'000 E
Wil, Rickenbach, Wilen	+3'400 E	+4'400 E	+5'000 E
Münchwilen, Sirnach	+2'400 E	+3'400 E	+2'200 E
Uzwil, Oberbüeren, Oberuzwil	+2'200 E	+2'700 E	+2'800 E
Kompakte Siedlungslandschaft	+2'000 E	+2'500 E	+2'100 E
Eschlikon	+600 E	+800 E	+600 E
Jonschwil	+300 E	+400 E	+150 E
Kirchberg	+700 E	+800 E	+1'000 E
Zuzwil	+400 E	+500 E	+270 E

Tabelle 27:
Siedlungspotenziale nach Raumtypen
(Differenzen basieren auf Rundungswerten)

Im urbanen Raum könnte der langfristige Bedarf aller Gemeinden gemeinsam praktisch abgedeckt werden, dank dem hohen Potenzial der Stadt Wil sowie der bestehenden Potenziale in den übrigen Gemeinden. Bis 2040 wären in diesem Raum demnach keine grösseren Einzonungen nötig, sofern die bestehenden Potenziale vollumfänglich mobilisiert werden können.

In der kompakten Siedlungslandschaft sind die Potenzialreserven unterschiedlich verteilt. Sofern die Wachstumsannahmen eintreffen, wären hier bereits vor 2030 Einzonungen zu prüfen. Auch hier kann aber festgehalten werden, dass mit den Angeboten in den Zentren von Wil und Uzwil eine allfällige zusätzliche Nachfrage nach Bauland auch ohne Einzonungen in diesen beiden Gemeinden aufgefangen werden könnte.

Umsetzung

Die diversen aufgeführten Verdichtungsmassnahmen (ESP, Mindestdichten) werden als Massnahmen im Agglomerationsprogramm präzisiert. Sie müssen in den Ortsplanungen berücksichtigt werden.

Die kantonalen Richtpläne ihrerseits definieren den allgemeinen Rahmen der Siedlungsentwicklung welcher für das Agglomerationsprogramm verbindlich ist und übernehmen ebenfalls die richtplanrelevanten Elemente aus dem Agglomerationsprogramm.

Die Beziehungen zwischen diesen Planungsinstrumenten kann folgendermassen dargestellt werden (siehe Tabelle 28).

Instrument	Regelungsinhalt in Bezug auf das Siedlungsgebiet
Kant. Richtplan	Festsetzung des Siedlungsgebiets für 25 Jahre (bzw. Festsetzung von möglichen Bauzonenerweiterungsgebieten). Vorgabe zur Berechnung der Bauzonendimensionierung der Ortsplanung für den 15-Jahresbedarf Festsetzung von Dichtezielen (Medianwerte), welche eine Gemeinde flächendeckend (für alle Wohn-, Misch- und Zentrumszonen) erreichen muss.
Agglomerationsprogramm	Festsetzung von sektorspezifischen Dichtevorgaben (Mindestdichten in ESP und Innenentwicklungsgebieten)
Ortsplanung (Nutzungsplanung)	Festsetzung der Bauzonengrösse für 15 Jahre Umsetzung der sektorspezifischen Dichtevorgaben Agglomerationsprogramm. Sicherstellung, dass die flächendeckenden Dichteziele gem. kant. Richtplan erreicht werden.

Tabelle 28:
Zusammenhang Planungsebenen

11.1.4 Potenziale und Richtwerte Siedlungsentwicklung Arbeiten

ESP-Wil West

Im Bereich Arbeiten ist die Entwicklung des neuen Arbeitsplatzgebietes Wil-West der Kernpunkt des Agglomerationsprogrammes. Mit dem ESP Wil-West verfolgt die Agglomeration insbesondere das Ziel einen Wirtschaftsstandort mit überregionaler Ausstrahlung zu schaffen, um an die positive Arbeitsplatzentwicklung seit 2001 anknüpfen zu können. Die Ansiedlung zusätzlicher Arbeitsplätze ist auch nötig, um mit dem Bevölkerungswachstum Schritt zu halten und das ausgeglichene Verhältnis zwischen Einwohnern und Arbeitsplätzen von 2:1 zu halten.

Der ESP Wil-West umfasst insgesamt eine Fläche von rund 40 ha, von denen heute bereits 22 ha als Arbeitsgebiete eingezont und teilweise überbaut sind. Rund 18 ha sollen zusätzlich eingezont werden. Insgesamt kann damit Raum für ca. **3'000 Arbeitsplätze**¹⁴ geschaffen werden.

¹⁴ Gem. Masterplan, Bericht vom 13.11.2013, Seite 40

Zone	ha	Potenzial Arbeitsplätze
Rechtskräftige Bauzone	22.5 ha	
(davon unbebaut (Sirnach, Gloten))	(7.7 ha)	770 (bei 100 AB/ha)
Zusätzlich einzuzonen (gem. Masterplan)	18 ha	ca. 2'200 (bei 125 AP/ha)
Total	ca. 40 ha	ca. 3'000

Tabelle 29:
Potenziale ESP Wil-West

Die Haupteerschliessung des ESP wird über eine neue Haltestelle der Frauenfeld-Wil-Bahn (15-Min.-Takt), eine Erschliessung mit dem Regionalbus sowie den neuen Autobahnanschluss Wil-West sichergestellt. Durch seine zentrale Lage in der Zentrumsregion Wil und die günstige Topographie kann der ESP mit allen umliegenden Siedlungsgebieten (Münchwilen, Sirnach, Wilen / Rickenbach, Wil und Bronschhofen) auch direkt mittels LV erschlossen werden (siehe Abbildung 68). Zudem besteht langfristig die Option auf einen Halt des Thurbos an diesem ESP.



Abbildung 68:
Masterplan ESP Wil-West(Stand 13.11.2013)



Abbildung 69:
 Rechtskräftige Zonierung
 (Quelle: <http://geo.tg.ch>, Juli 2014)

Weitere Entwicklungen Arbeitsgebiete

Neben dem Schwerpunktprojekt Wil-West wird die Weiterentwicklung der Regio Wil in Bezug auf die wirtschaftliche Entwicklung durch folgende Massnahmen bestimmt:

- Entwicklung von ESP-Wohn- und Mischzonen (sicherstellen der lokalen Nahversorgung in den ESP)
- Stärkung der Zentrumsgemeinden Wil und Uzwil
- Stärkung als regionale Zentren für Dienstleistungen
- Unterbinden weiterer peripher gelegener Einkaufszentren
- Verbesserung der Erreichbarkeit durch Ausbau ÖV und Massnahmen zum Abbau von Stauerscheinungen im MIV
- Schaffung eines regionalen Ansiedlungsmanagements
- Alternative Entwicklungsschwerpunkte: Falls der ESP Wil-West bei der Umsetzung Hindernisse entstehen, werden im Sinne einer Rückfallebene alternative Standorte bezeichnet (Oberbüren/Hinterwiden, Sirnach/Sunehof).

Mengengerüst Arbeitsplatzentwicklung und –verteilung

Im Trendszenario (vgl. Kap. 6.1) wird aufgezeigt, dass für die Agglomeration Wil bis 2030 mit einem Arbeitsplatzwachstum von rund 4'900 und bis 2040 um 7'800 Beschäftigten zu rechnen ist. Diese Entwicklung soll gemäss dem Zukunftsbild hauptsächlich auf den ESP Wil-West konzentriert werden.

Insgesamt bieten die Arbeitszonen Reserven für rund 10'800 Beschäftigte, was rechnerisch den Bedarf bis 2040 abdecken kann. Allerdings sind bei den unbebauten Arbeitszonen auch bestehende Betriebsreserven miteingerechnet, welche de facto für Neuansiedlungen nicht zur Verfügung stehen. Daher wird in den bestehenden Zonen von einem Potenzial für die Ansiedlung von rund 8'400 zusätzlichen Arbeitsplätzen ausgegangen (siehe Tabelle 30).

Für die Arbeitszonenplanung der Agglomeration sind daher folgende Prinzipien zu berücksichtigen:

- Prioritär ist der ESP Wil-West zu entwickeln. In den übrigen Arbeitszonen sind den ESP konkurrenzierende Neuansiedlungen zu vermeiden.
- Die Reserven in den bestehenden Arbeitszonen sind prioritär für das bestehende Gewerbe vorzusehen.

Potenzialtyp	Reserven Beschäftigte	Umsetzungs- wahrscheinlichkeit	Total
ESP Wil-West	3'000 B	100%	3'000 B
Potenziale in ESP mit Mischnutzungen	700 B	100%	700 B
Unbebaute Arbeitszonen	5'700 B	~66%	~4'700 B
Potenziale in Mischzonen	1'100 B		
Potenziale in unternutzten Arbeitszonen	300 B		
Total	10'800 B		~8'400 B

Tabelle 30:
Potenziale für Beschäftigte

Flächenintensive Nutzungen

In der Regio Wil besteht auch eine hohe Nachfrage nach Flächen für emissionsstarke und flächenintensive Betriebe, die nicht den Anforderungen an den Standort ESP Wil-West entsprechen. Für solche Betriebe sollen in anderen Gebieten Flächen reserviert werden. Mögliche Standorte wurden geprüft und folgende Gebiete als geeignet befunden (Beilage Studie Strittmater, Juni 2013):

- Eschlikon, Riet (Industriezone)
- Uzwil, Niederstetten (Landwirtschaftszone)
- Zuzwil, Langfori (Landwirtschaftszone)

Es handelt sich bei den aufgeführten Standorten um Zwischenergebnisse von separat laufenden Evaluationen. Aufgrund der bestehenden Nachfragen für solche Gebiete werden die Flächen im Agglomerationsprogramm bezeichnet, es sind aber noch weitere Abklärungen nötig (Abklärungen zum Verkehrsaufkommen, Standortanforderungen für konkrete Ansiedlungsfälle, Möglichkeiten von allfälligen Einzonzungen). Gerade die Standorte in der Landwirtschaftszone stellen dabei «kritische» Optionen dar. Da die Thematik von neuen Arbeitszonen aber in den Zuständigkeitsbereich der kantonalen Richtpläne fällt, macht das Agglomerationsprogramm hier keine abschliessenden Festlegungen. Die nächsten Schritte in dieser Evaluationsphase werden in Abstimmung mit den kantonalen Richtplänen und den Standortgemeinden durchgeführt.

11.1.5 Grundlage für Ortsplanungsrevisionen: PALM-Analyse

Die Kantone SG, TG und AR haben zusammen mit der ETH Zürich eine Analyse der rechtskräftigen Bauzonen bezüglich ihrer Eignung zur Überbauung erarbeitet.

Diese PALM-Analyse (Gemeindeübergreifende Potenzialanalyse der Ressource Boden für nachhaltiges Land-Management) wurde von der ETH Zürich entwickelt. Damit werden Siedlungsentwicklungsflächen mit Informationen über Ökosystemleistungen und Standortfaktoren bewertet, um Entscheidungen zur ihrer Nutzung nachhaltiger zu gestalten.

Angewandte Kriterien

Ökosystemleistungen beschreiben Leistungen, die Ökosysteme für den Menschen erbringen, wie z.B. die Nahrungsmittelproduktion, die Grundwasserneubildung oder erholungsrelevante Freiräume. Die Bereitstellung dieser Leistungen ist essentiell für unser Wohlergehen und ein Verlust ist oft nicht ersetzbar oder nur mit sehr aufwändigen technischen Lösungen (z.B. Trinkwassergewinnung). Die Berücksichtigung dieser Kriterien in der Siedlungsentwicklung kann ihre Qualität positiv beeinflussen, insbesondere durch Faktoren wie Aussicht/Ästhetik, ruhige Lagen und verfügbare Erholungsgebiete. Neben den Ökosystemleistungen beinhaltet das Kriterien-Set auch Standortfaktoren, wobei eine nachhaltige Siedlungsentwicklung möglichst kompakte Strukturen fördern sollte.

Die berücksichtigten Ökosystemleistungen sind:

- Nahrungsmittelproduktion
 - Grundwasserneubildung
 - Trinkwassergewinnung
 - Ökologische Vernetzung
 - Erholungsrelevante Freiräume im Siedlungsgebiet
 - Ruhige Erholungsgebiete
 - Ruhige Wohnlage
-

Die berücksichtigten Standortfaktoren umfassen:

- Exposition (Südhänge bevorzugte Wohnlage)
- Naturgefahren
- Fernerschliessung ÖV
- Fernerschliessung MIV
- Nähe zu bestehender Siedlung
- Zentrumsleistung
- Baukosten aufgrund von Terrain
- Aussicht (bevorzugte Wohnlage)

Auswertung Regio Wil

Die unbebauten rechtskräftigen Bauzonen der Regio Wil wurden mit PALM analysiert und stellen eine Informationsgrundlage für Gemeinden dar. Es wurden drei Darstellungen gewählt:

- die Überbauungseignung unter Berücksichtigung der Ökosystemleistungen,
- die Überbauungseignung unter Berücksichtigung der Standortfaktoren
- die Überbauungseignung unter Berücksichtigung sowohl der Ökosystemleistungen als auch der Standortfaktoren.

Es wurden die Mittelwerte für alle Kriterien berechnet und dargestellt. Die Grundlagedaten stehen zur Verfügung und grundsätzlich kann jedes Kriterium einzeln analysiert und dargestellt werden. Die Werte liegen zwischen 0 und 1000. Hohe Werte für die Kriterien bedeuten, dass die Ziele (Minimierung der Einflüsse neuer Siedlungsentwicklungsflächen auf Ökosystemleistungen und Maximierung des wirtschaftlichen Entwicklungspotentials) erreicht werden.

Das Agglomerationsprogramm nimmt in diesem Zusammenhang keine Priorisierung der beurteilten Flächen vor. Diese PALM-Analyse bildet aber eine gute Grundlage für die anstehenden Ortsplanungsrevisionen. Mit ihrer Hilfe können die Gemeinden beurteilen, ob und inwiefern bestehende Bauzonen erschlossen oder überbaut werden sollen. Beispielsweise können damit auch allfällige Bebauungsetappierungen oder Bauzonenumlagerungen beurteilt werden.

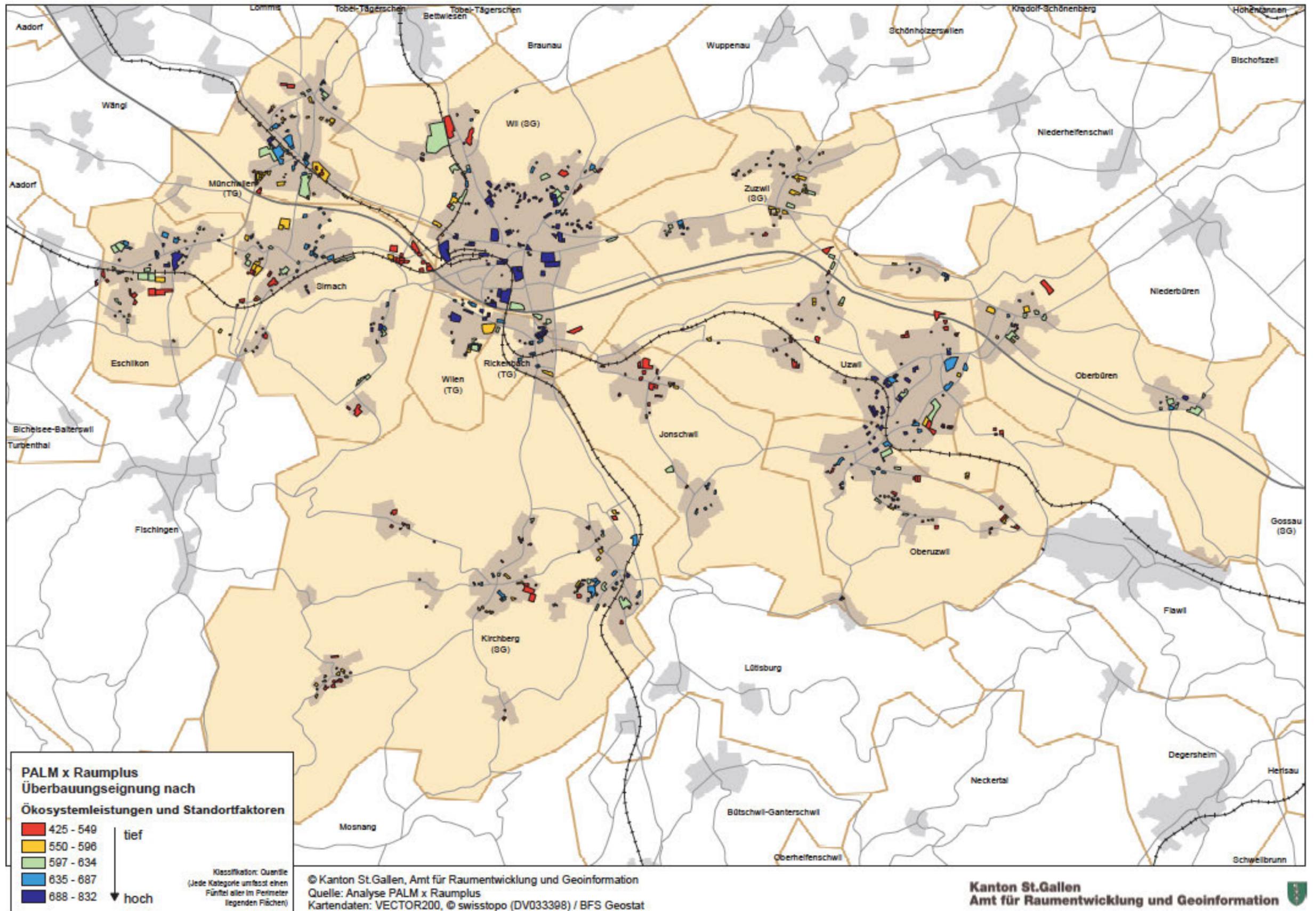


Abbildung 70: PALM-Analyse (Auszug Abschlussbericht 23.12.2015, Darstellung nach Ökosystemleistungen & Standortfaktoren)

11.1.6 Konzept Landschaftsentwicklung

Die nachfolgende Abbildung 71 zeigt den Erarbeitungsprozess des Zukunftsbilds Landschaft auf. Wichtig für die weitere Bearbeitung der Thematik sind die definierten Zielsetzungen und Massnahmen (siehe Beilage zum Agglomerationsprogramm Bericht Zukunftsbild Landschaft, Büro SKK 2015).

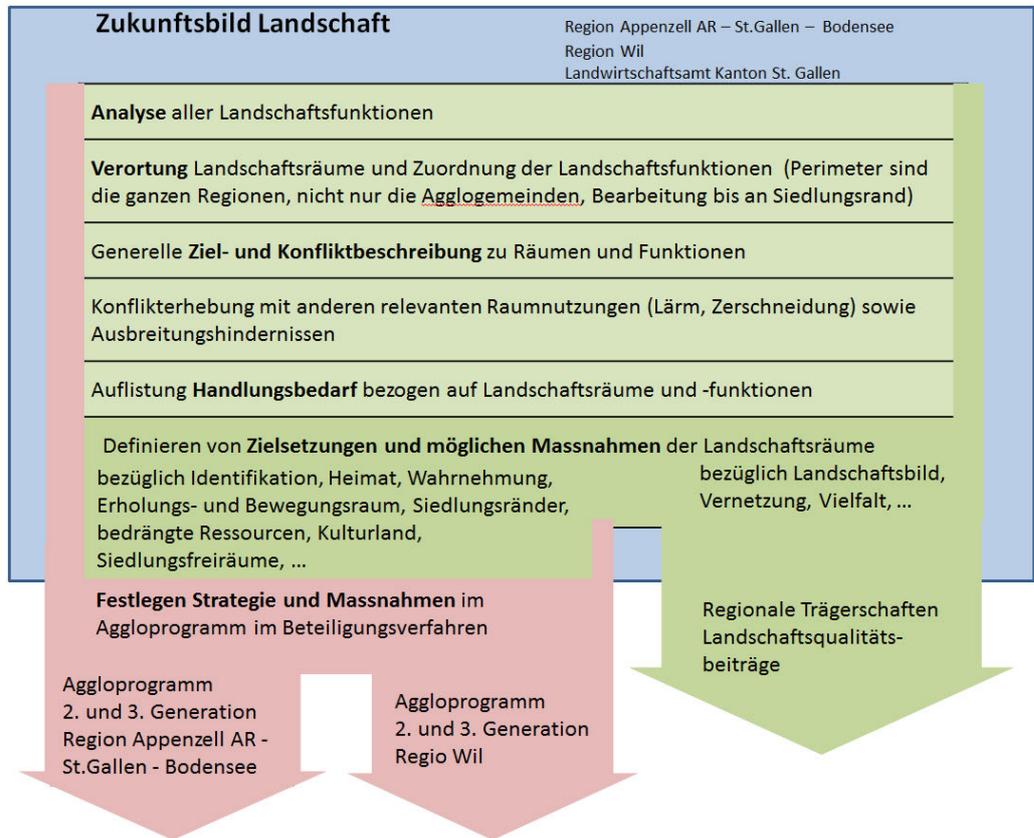


Abbildung 71:
 Schema Erarbeitung Siedlung und Landschaft

11.1.7 Konzept für den ländlichen Raum

Die Entwicklung im ländlichen Raum soll durch folgende Grundsätze geprägt werden:

Überkommunale Zusammenarbeit und vereinfachte Strukturen prüfen	Während die Anforderungen an die Gemeindeverwaltungen steigen, stagnieren gleichzeitig die Ressourcen, die den Gemeinden zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben zur Verfügung stehen. Die Gemeinden, welche mit dieser Entwicklung konfrontiert sind, sollen darum verstärkt und frühzeitig die Kooperation mit den Nachbargemeinden suchen und ihre Aufgaben gemeinsam erfüllen. Im Vordergrund stehen dabei Synergien in der Personalpolitik (z.B. bessere Auslastung der Angestellten durch gemeinsame Anstellung einer Person durch mehrere Gemeinden anstelle von vielen Kleinstpensen). Die Notwendigkeit einer gemeindeübergreifenden Zusammenarbeit spricht auch für eine Vereinfachung der Strukturen von Zweckverbänden, Schulgemeinden, Ver- und Entsorgungseinrichtungen, Werkhöfen usw. Eine weitere Massnahme können aber auch Gemeindefusionen bilden.
Auswirkungen demografischer Wandel und Regionalisierung	Der demografische Wandel (Bevölkerungszahl, Alters- und Familienstrukturen), die erhöhte Mobilität und betriebliche Veränderungen führen zu einer immer stärker werdenden Regionalisierung von Gewerbe und Dienstleistungen. Bestehende Einrichtungen wie Schulen, Post, Restaurants oder Lebensmittelgeschäfte stehen in kleineren Gemeinden häufig unter Druck. Im Zuge dieser laufenden Entwicklung muss auf regionaler Ebene geklärt werden, welche Angebote dezentral als «Mindestausstattung» an Leistungen verbleiben und nachhaltig gesichert werden können und welche Angebote regional zur Verfügung stehen. Auf regionaler Ebene ist eine zweckmässige ÖV-Anbindung der ländlichen Gemeinden der Regio Wil an die Regionalzentren zu gewährleisten.
Gesamtsicht der Interessen auf Ebene der Regio Wil	Die Regio Wil gewährleistet die Gesamtsicht der Interessen der verschiedenen Gemeinden und Gemeindetypen. Sie unterstützt die Gemeinden in einer koordinierten Interessenpolitik gegenüber den Kantonen (Standortpolitik, Finanzausgleich, Infrastrukturbedürfnisse) und stimmt die regionalen und kommunalen Interessen untereinander ab. Dazu steht jeweils die Gesamtsicht der Aufgaben, Belastungen und Vorteile innerhalb der Regio Wil im Vordergrund. Eine attraktive, dynamische und optimal funktionierende Regio Wil bietet die besten Voraussetzungen dafür, dass nicht jede Gemeinde für sich alle Aufgaben die sich im Rahmen der Agglomerationsprogramme stellen alleine lösen muss.

11.1.8 Zielbeitrag des Siedlungskonzepts

Das Siedlungskonzept leistet mit räumlich konkretisierten Massnahmen einen wichtigen Beitrag für eine verstärkte Innenentwicklung und Siedlungsverdichtung:

- **Wohn- und Mischnutzungen:** Sämtliche ESP für Wohn- und Mischnutzungen liegen in bestehenden Bauzonen. Hierfür sind auch Umzonungen (z.B. von Arbeitszonen) nötig. Für weitere zentral gelegene unbebaute Bauzonen sind Minstdichten vorgegeben. Einzonungen sind für Wohn- und Mischnutzungen keine nötig, da das Potenzial der bestehenden Zonen den Gesamtbedarf der Agglomeration bis 2030 decken. Allfällige längerfristig notwendigen Einzonungen sind an Vorgaben der kantonalen Richtpläne bzw. an spezifische Anforderungen des Agglomerationsprogramms bezüglich ÖV-Qualität geknüpft. Zudem bietet das Agglomerationsprogramm die Möglichkeit für eine überkommunale Abstimmung der Bauzonengrösse. Mit dieser Entwicklung werden auch die Ziele einer mobilitätssparenden Siedlungsentwicklung unterstützt.
- **Arbeitsnutzungen:** Durch die Fokussierung der ehemals dezentral und peripher geplanten Arbeitsplatzgebiete auf den Standort in Wil-West (mit einer sehr zentralen und einfach erschliessbaren Lage) wird die wirtschaftliche Entwicklung auf die Verkehrsplanung abgestimmt. Für Arbeitsnutzungen mit speziellen Standortansprüchen (flächenintensive/emissionsstarke Betriebe) werden mögliche Standorte vorgeschlagen, um so den Druck auf andere Zonen reduzieren.

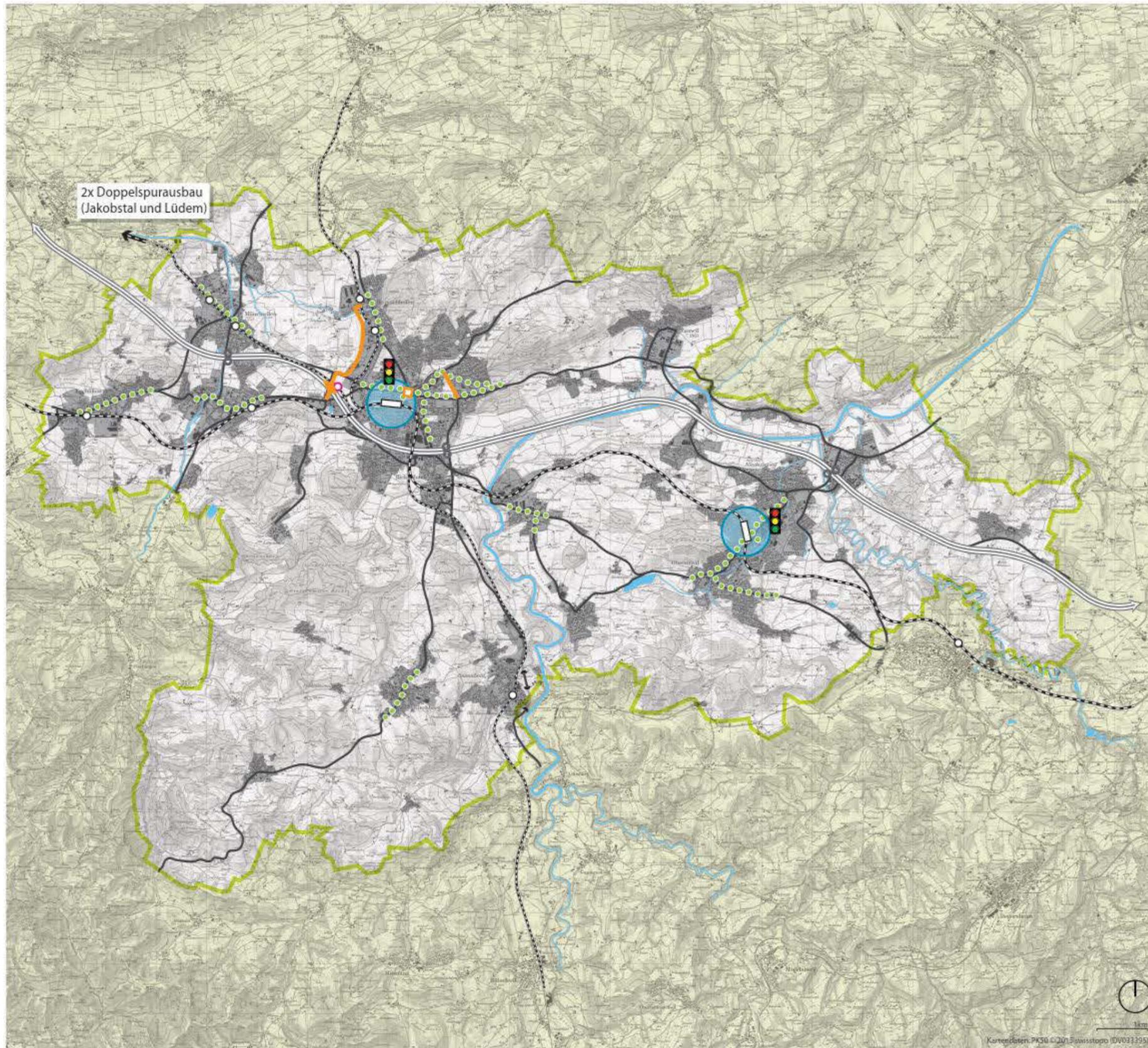
11.2 Mobilitätskonzept

Die Strategie für die zukünftige Mobilitätsentwicklung in der Agglomeration Wil ist auf einen nachhaltigen Mix der drei Verkehrsträger ÖV, LV und MIV abgestimmt. Da die Analyse des Ist-Zustandes für die Agglomeration einen deutlich MIV-lastigen Modal-Split zeigt, sind insbesondere Massnahmen zur Förderung des ÖV und des LV anzustreben. In Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung soll insbesondere eine Zunahme des MIV-Anteils am Modal Split vermieden und ein Teil des heutigen MIV auf den ÖV und LV verlagert werden. Das übergeordnete Ziel ist es einen deutlich ausgewogeneren Modal Split zu erreichen (vgl. auch Zielsetzungen MOCA). Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms werden weiter darauf ausgelegt, den verbleibenden MIV innerhalb des Siedlungsgebiets verträglich zu gestalten.

Das Mobilitätskonzept ist in folgende Teilkonzepte gegliedert. Jeder Verkehrsträger leistet einen Beitrag an die Gesamtverkehrsstrategie:

- ÖV-Konzept: Mit dem ÖV-Konzept wird die zeitliche und räumliche Erschliessung des Siedlungsgebiets mit Bus- und Bahn verbessert. So werden die nötigen Qualitäten und Kapazitäten für eine möglichst hohe ÖV-Nutzung geschaffen.
- MIV-Konzept: Mit dem MIV-Konzept soll die siedlungsverträgliche Gestaltung der Strassen innerorts unterstützt und Überlastungen des Siedlungsgebiets reduziert werden.
- LV-Konzept: Mit einem möglichst flächendeckenden Radwegnetz und einer Fuss- und Radverkehrsfreundlichen Gestaltung der Strassen innerorts, sollen die baulichen Voraussetzungen für eine möglichst hohe Nutzung des LV geschaffen werden.
- Verkehrssicherheit: Die objektive und subjektive Verbesserung der Verkehrssicherheit auf den Strassen soll Nutzungshemmnisse im Fuss- und Veloverkehr abgebaut, damit diese Verkehrsmittel häufiger genutzt werden.

Im Folgenden werden zunächst die Vision Verkehr grafisch dargestellt (siehe Abbildung 72) und anschliessend die Teilstrategien detailliert erläutert.



LEGENDE

- Siedlungsgebiete**
- Wohn- und Arbeitsplatzgebiete / flächendeckende Aufwertung Langsamverkehrsnetze
- Räumliche Mobilität (Verkehr)**
- Autobahn A1 mit Anschlüssen und hoher Erschliessungsqualität (r=500m) für Arbeitsplätze
 - Bahntrasse national (Zürich - St. Gallen), international (Greater Area ZH - München - Stuttgart)
 - Regionales Bahntrasse (Frauenfeld - Wil / Weinfelden - Toggenburg)
 - Übergeordnete Kantonsstrasse
 - Netzergänzung
 - Sanierung und Optimierung Schwanenkreisel
 - Multimodaler Umsteigepunkt von regionaler Bedeutung (Lokale und regionale Umsteigebeziehung vom öffentlichen Verkehr gewährleisten)
 - Neue Bahnhaltestelle Frauenfeld-Wil-Bahn
 - Aufwertung Zentrumsbahnhof
 - Betriebs- und Gestaltungskonzept mit Langsamverkehr und z.T. mit Busbevorzugung
 - VM + öV-Beschleunigung
- Orientierungsinhalt**
- Langsamverkehr: Betriebs- und Gestaltungskonzepte und Einzelmassnahmen (nicht eingetragen)
 - Abgrenzung Agglomerationsprogramm Wil - Uzwil
 - Gewässer

Stadt Wil
 Agglomerationsprogramm Wil
 (3. Generation)
 Verkehrskonzept
 8. Januar 2016
Produktion: 13-190-9014_Planung/Bauwerk/Verkehrskonzept/regionale_verkehr_160116.d mel / cfr



Abbildung 72:
 Vision Verkehr

11.2.1 ÖV-Konzept Agglomeration Wil

Anforderungen an den ÖV

Der Schlüssel für die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr ist die Koordination von Siedlungsentwicklung und ÖV-Planung. Sie kann einen grossen Beitrag zu einer umweltverträglichen Abwicklung der Mobilität leisten.

Das ÖV-Konzept muss in diesem Sinne Antworten auf folgende Fragestellungen liefern:

- Wo sind aus Sicht des ÖV künftige neue Siedlungsentwicklungen sinnvoll und mit welchen Angeboten kann der ÖV auf diese Siedlungsentwicklungen reagieren?
- Welche Anpassungen im regionalen Bahn- und Busangebot sind notwendig, um unter den Bedingungen der zukünftigen Entwicklungen im Fernverkehr eine im Vergleich zu heute mindestens gleichwertige Angebotsqualität zu erreichen?
- Wo sind Anpassungen des Bahn- und Bussystems notwendig, um die bekannten Schwachstellen beseitigen und Potenziale nutzen zu können?

Aus Siedlungssicht sind die Voraussetzungen für einen starken und effizienten ÖV heute eher ungünstig. In den letzten Jahrzehnten hat ein schleichender Zersiedlungsprozess stattgefunden: die Gemeinden ausserhalb der Zentren sind stärker gewachsen als die zentralen Siedlungsgebiete. Die Bevölkerungsdichte ist deshalb in weiten Teilen der Agglomeration und selbst in den eher urbanen Kerngebieten relativ gering – teilweise zu gering für ein effizientes und attraktives ÖV-Angebot.

Die Konsequenzen aus dieser Ausgangslage sind im Zukunftsbild thematisiert worden:

- Es braucht eine Konzentration der Einwohner-, Arbeitsplatz- und Flächenzuwächse, damit ein attraktives ÖV-Angebot aufgezogen werden kann
- Diese Konzentration soll insbesondere für die Arbeitsplätze im Gebiet Wil West stattfinden, wobei aber das Kerngebiet, das sehr gut mit dem ÖV zu erschliessen ist, bis Münchwilen/Ebnet/Sirnach ausgedehnt werden soll
- Im anderen zentralen Raum, Uzwil, Oberuzwil und Oberbüren, ist die Siedlungsstruktur für den ÖV insofern einfacher, als dort ein relativ kompakter Raum gegeben ist, der aber ebenfalls eine ÖV-günstige Siedlungsdichte heute nur knapp erreicht
- Neben den grundsätzlich flächendeckenden Anstrengungen zur Siedlungsverdichtung nach Innen ist die gezielte Entwicklung von ESP Wohn- und Mischzonen an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen wichtig, um die Siedlungsdichte in den Kernräumen zu erhöhen und damit die notwendige Nachfrage für eine städtische ÖV-Qualität zu sichern

Letztlich wird der geplante Ausbau in der Strasseninfrastruktur grosse Auswirkungen auf den Betrieb des ÖVs, insbesondere in der Stadt Wil, nach sich ziehen. Heute liegt hier der bedeutendste Engpass im Strassennetz und die Überlastungen führen insbesondere in den Spitzenzeiten zu einem zunehmend instabilen Betrieb im Bussystem. Daher steht insbesondere der störungsfreie, fahrplanstabile Betrieb der Buslinien im Fokus der Arbeiten und Massnahmen. So wird mit dem Massnahmenpaket Zentrumsentlastung Wil insbesondere auch Raum und Kapazität für den ÖV-Betrieb geschaffen. Zentral dazu ist eine Entlastung des Schwanenkreisels und der umliegenden Knoten in der Zufahrt zum Bahnhof.

Erschliessungsgrundsätze und Strategie für den ÖV in der Agglomeration Wil

Die ÖV-Erschliessung der Agglomeration Wil soll nach fest definierten Grundsätzen erfolgen. Dazu gehören Vorgaben sowohl zur räumlichen Erschliessung als auch zur zeitlichen Verfügbarkeit in den Siedlungsgebieten im städtischen und ländlichen Umfeld. So kann eine gute Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschliessung sichergestellt werden.

Als Grundsätze für die örtliche ÖV-Erschliessung gelten die Richtwerte nach SN-Norm 640 290. Hier sind in Abhängigkeit von ÖV-Verkehrsmitteln (Bahn, Tram, Bus) und der Taktdichte ÖV-Güteklassen festgelegt. Die räumliche Erschliessung reicht, je nach Güteklasse, von 300 – 1'000 m (Luftlinie).

Um der im Agglomerationsprogramm geforderten Vision auch bezüglich der ÖV-Erschliessung gerecht zu werden, werden neben der räumlichen Erschliessung auch für die zeitliche Verfügbarkeit Vorgaben gemacht. Diese richten sich nach der Zentrumsstruktur der Agglomeration und sind mit den Angebotsstufen des Kantons abgestimmt (siehe Abbildung 73):

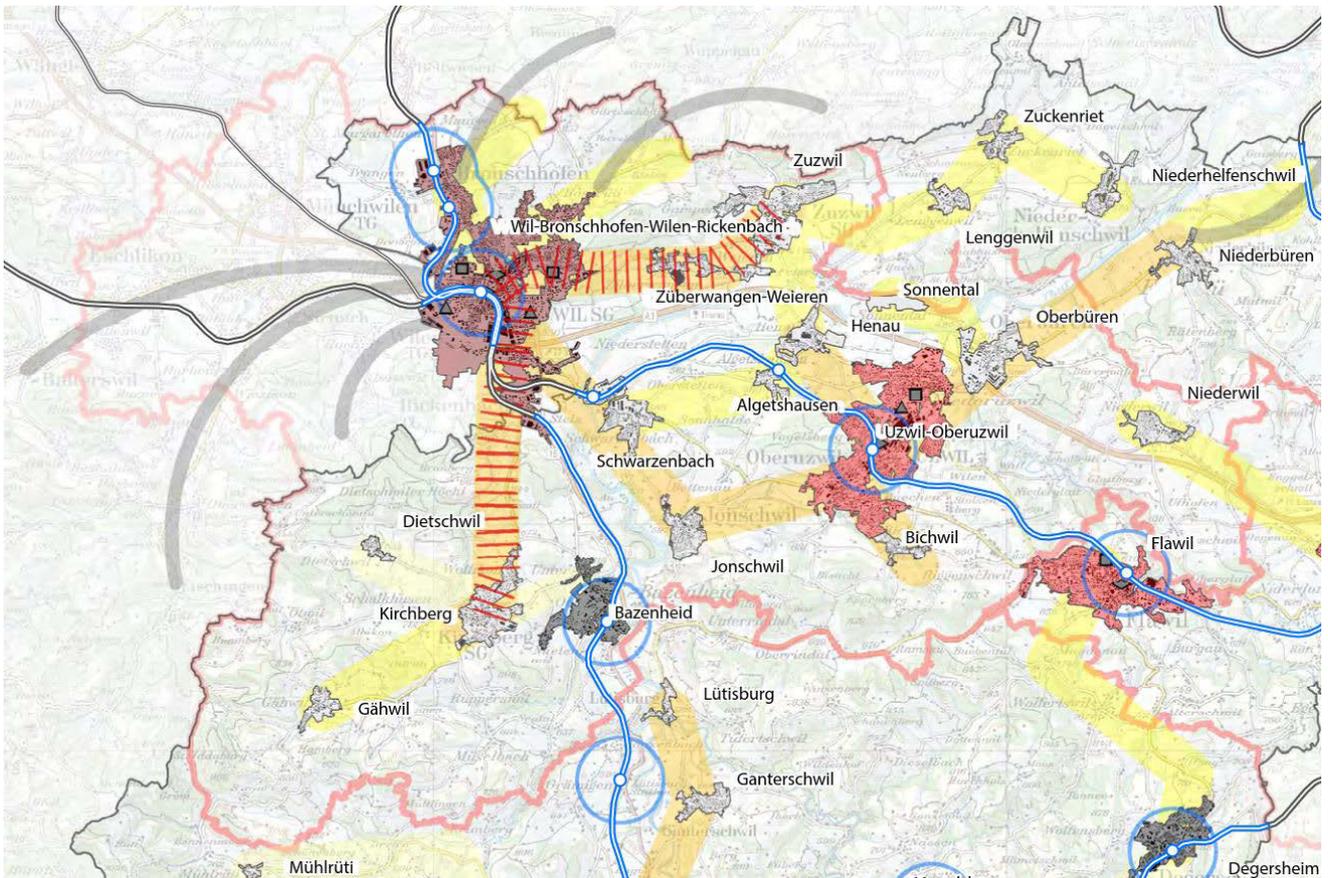
- | | |
|--------------------------------|---|
| – Zentrumsregionen | 15-Min.-Takt |
| – Agglomerationslinien | 30-Min.-Takt, ggf. Verdichtungen in HVZ |
| – Regionallinien | 60-Min.-Takt, ggf. Verdichtungen in HVZ |
| – Städteverbindung (Wil-Uzwil) | 4 Kurse pro Stunde (Schienenverkehr) |

Für die ÖV-Angebot im Wochenverlauf werden ebenfalls Erschliessungsgrundsätze festgelegt. Im Hinblick auf die Merkbarkeit und Einfachheit des Angebots ist darauf zu achten, dass jeden Tag die gleichen Knotenzeiten und dadurch auch Anschlussverbindungen hergestellt werden können. Dazu sollen auf den Agglomerationslinien und Regionalbuslinien folgende Grundsätze eingehalten werden:

- Montag bis Freitag Grundtakt + allfällige Verdichtungen in den Spitzenzeiten
- Samstag Grundtakt
- Sonntag Grundtakt oder halbiertes Grundtakt

Auf den Stadt- und Ortsbuslinien ist durch die Überlagerung von Agglomerations-, Regional- und Ortsbuslinien eine separate Abwägung der Wochenenderschliessung vorzusehen. Dabei sollen auch in den Stadtbuslinien Wil und im Ortsbus Uzwil die oben genannten Erschliessungsgrundsätze gelten und ein merkbarer Takt mit Anschlüssen an den Bahnverkehr eingehalten werden.

In der nachfolgenden Abbildung 73 sind die Angebotsstufen innerhalb der Agglomeration Wil schematisch aufgezeigt.



Angebotsstufen

- Feinerschliessung Stufe 1
- Feinerschliessung Stufe 2
- Feinerschliessung Stufe 3
- Korridor Stufe 1
- Korridor Stufe 2
- Korridor Stufe 3
- Wichtiger Hauptkorridor gemäss Agglomerationsprogramm

Hinweise

- Ortschaft durch Bahn nicht (genügend) erschlossen
- Ortschaft durch Bahn genügend erschlossen
- Perimeter Agglomerationsprogramme
- Kantonsgrenzenüberschreitender ÖV-Korridor
- Bahnlinie
- Bahnlinie ausserkantonal
- Bahnhof
- ÖV-Knoten ausserkantonal
- Einzugsbereich Bahnhof 750m

Abbildung 73:
Angebotsstufen ÖV Kanton St.Gallen –
Ausschnitt Agglomeration Wil
(Quelle: asa AG)

Kernpunkte des neuen ÖV-Konzeptes

Analog zur Vision der Siedlungsentwicklung, mit den Schwerpunkten Verdichtung in Uzwil und dem neuen Arbeitsplatzgebiet Wil West, liegen die Schwerpunkte der ÖV-Erschliessung auf der Weiterentwicklung des Bussystems in Uzwil und einer kombinierten Erschliessung des Entwicklungsgebietes Wil West mit Bus und Bahn. Zudem sollen im Rahmen des Konzeptes verschiedene Schwachstellen des bestehenden Angebotes behoben werden. Die wesentlichen Punkte der Konzeptentwicklung lassen sich der folgenden Tabelle entnehmen (siehe Tabelle 31).

	Bahn	Bus
Siedlungsentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> – Neue Bahnhaltestelle an der Frauenfeld-Wil-Bahn in Wil West 	<ul style="list-style-type: none"> – Neues Busangebot im Bereich Wil West und Fachmarkt Sirnach zur Bedienung im 15-Min.-Takt – Ortsbuskonzept in Uzwil mit 15-Min.-Takt im Kernabschnitt, um die Verdichtung des Ortskerns aufzunehmen; Gewährleistung von Anschlüssen jeweils nach St. Gallen oder Zürich
Anpassungen an den ZEB-Fahrplan	<ul style="list-style-type: none"> – Prüfung Optimierung Referenzkonzept 2025 – S-Bahn-Züge Wil – St. Gallen in der «Spinne» Wil – Taktverdichtung und Anschlusssicherung FW-Bahn 	<ul style="list-style-type: none"> – Langfristig Anschlussituation im Knoten Wil beachten¹⁵ – Anpassungen aller Regionalbuslinien im Raum Uzwil – Neue Anschlussituation in Eschlikon – Prüfung der Wiederinbetriebnahme der Bahnhalte Schwarzenbach und Algetshausen durch die SBB¹⁶
Behebung von Schwachstellen		<ul style="list-style-type: none"> – Taktverdichtungen zur besseren Erschliessung des Siedlungsgebietes, insbesondere Einrichtung eines 30-Min.-Takts für die Agglomerationsgemeinden – Wesensgerechte Behandlung des ÖV auf den Hauptachsen in Wil: Priorisierung auf den Zulaufstrecken zum Bahnhof zur Begegnung des Risikos des Zentrums Wil als «Flaschenhals» in der ÖV-Erschliessung der Agglomeration – Priorisierung des Busverkehrs auf der Einfallssachse in Wil aus Richtung Schwarzenbach und Rickenbach (Flawilerstrasse und Toggenburgerstrasse) – Optimierung Bushof Wil: Schaffen von dringend benötigten Kapazitäten für zusätzliche Busse und mehr Platz für den Bushof Wil zur Verbesserung der Zugänglichkeit, Umsteigebeziehungen und der Zufahrten der Busse zum Bahnhof – Verbesserte Erschliessung des westlichen Teils von Wil, inkl. Bronschhofen – Direktverbindung Eschlikon / Sirnach nach Münchwilen – ÖV Erschliessung von St. Margareten – Klare Struktur in der Aufteilung der Achsen zwischen Ortsbus und Regionalbussen in Uzwil

Tabelle 31:
Kernpunkte ÖV-Konzept

Die Kernpunkte wurden im Rahmen eines ÖV-Konzeptes für zwei Teilräume (Region Wil, Fürstenland) geprüft. In den folgenden Kapiteln werden die massgebenden und agglomerationsrelevanten Erkenntnisse der Detailkonzepte erläutert. Neben den oben aufgeführten Kernpunkten aus Sicht der Agglomerationsplanung sind an weiteren Linien Anpassungen vorgesehen (siehe Berichte ÖV Konzept Regio Wil und Fürstenland als Beilage zum Agglomerationsprogramm).

¹⁵ Aufgrund der laufenden Projekte zur Optimierung des Referenzkonzeptes 2025 für den Knoten Wil sind zurzeit keine detaillierten Aussagen für die Langfristperspektive des Bussystems in Wil möglich. Diese können erst mit Abschluss der Bundesplanungen erstellt werden. Die kurz- und mittelfristigen Massnahmen sind jedoch im Agglomerationsprogramm abgebildet.

¹⁶ Die Bahnhalte Schwarzenbach und Algetshausen mussten aufgrund mangelnder Streckenkapazitäten mit dem Fahrplan 2010 aufgehoben werden. Aufgrund des veränderten Bahnangebots wird derzeit durch die SBB geprüft, ob diese Haltestellen mittelfristig wieder in Betrieb genommen werden können. Betriebliche Anpassungen am Busnetz werden geprüft, sobald das Ergebnis dieser Untersuchung vorliegt.

Regionalbuskonzept Fürstenland

Im Raum Fürstenland sind verschiedene kleinere Massnahmen zur Anpassung der Linienführung vorgesehen. Die bedeutendste Anpassung besteht in der Realisierung des integralen 30'-Min.-Takts auf den Regionalbuslinien. Dieser wird in den kommenden Jahren etappiert umgesetzt. Letztlich profitieren alle Gemeinden von einer besseren ÖV-Erschliessung. Insbesondere der heute bereits sehr nachfragestarke Korridor Zuzwil – Wil kann von einer Aufwertung profitieren. Auch im Regionalzentrum Uzwil kann eine deutliche Verbesserung des ÖV-Angebotes erreicht werden. Dies ist im nachfolgenden Kapitel beschrieben.

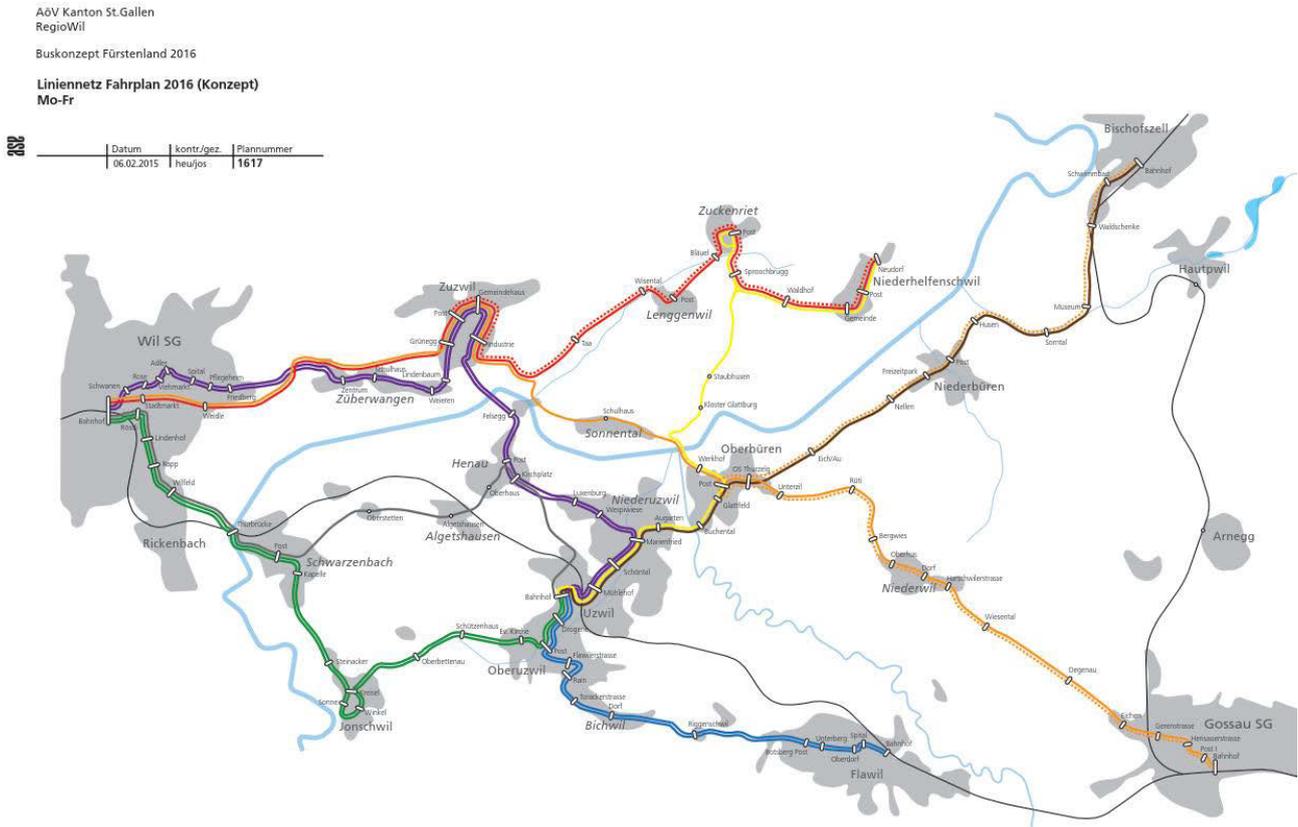


Abbildung 74:
Regionalbuskonzept Fürstenland, Netzplan
(Quelle: asa AG)

Detailplanung Ortsbuskonzept Uzwil

Um die geplanten Zentrumsverdichtungen in Uzwil aufnehmen zu können, ist auf dem Kernabschnitt ein Busangebot im 15-Min.-Takt vorgesehen. Dazu verkehren die radial auf den Bahnhof Uzwil zulaufenden Regionalbuslinien entsprechend überlagert, so dass zwischen den Haltestellen Uzwil Marienfried und Oberuzwil Post eine hohe Takt-dichte erreicht wird. Zudem wird der Busverkehr durch den Ortsbus Uzwil ergänzt. Dieser verstärkt das Angebot im Kernabschnitt und sichert zusätzliche Anschlüsse an den Bahnverkehr.

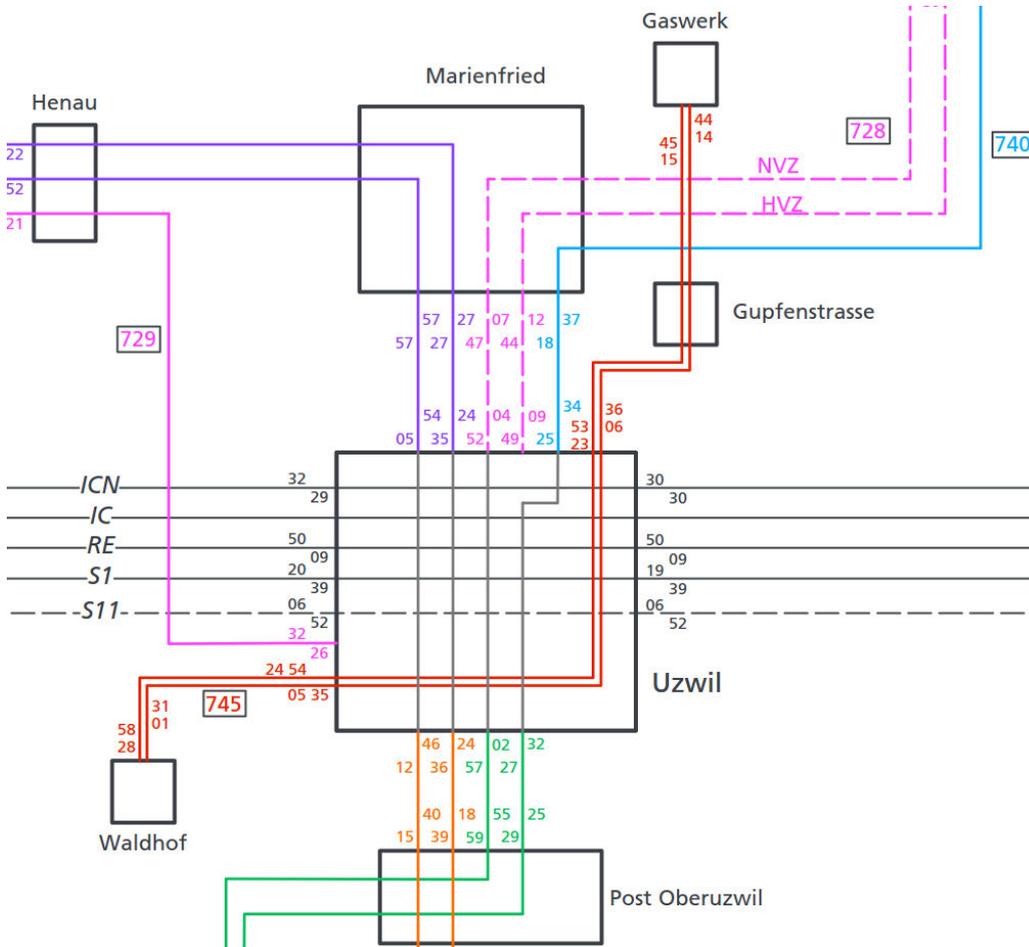


Abbildung 75:
Ortsbuskonzept Uzwil, Darstellung des stündlichen Angebots (Quelle: asa AG)

Detailplanung Erschliessung ESP Wil-West und Fachmarkt Ebnet Sirnach

Für die Weiterentwicklung des ÖV-Systems in Wil sind die Erschliessung des ESP Wil West und des Fachmarktes Sirnach Ebnet die Schlüsselemente. Jedoch sind auch grundsätzliche Anpassungen am Bussystem nötig. Aufgrund der zeitlichen Abhängigkeiten wird bereits für 2019 ein erster Schritt zur Weiterentwicklung des ÖV-Angebots ohne die Erschliessung von ESP und Fachmarkt gemacht (siehe Abbildung 76 und Abbildung 77).

Die wichtigste Verbesserung liegt in einer flächendeckenden Einführung von Verdichtungskursen für den Halbstundentakt in den HVZ auf allen Regionallinien. Damit kann ein erster Schritt in Richtung des integralen Halbstundentaktes bereits kurzfristig umgesetzt werden. Die weitere Entwicklung des Angebots hin zu integralen 30'-Min.-Takten für die Agglomerationsgemeinden mit dem Bus kann mittel- bis langfristig in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung erfolgen. Diese rein betriebliche Verbesserung des Angebots kann relativ einfach umgesetzt werden, da keine baulichen Massnahmen nötig werden. Jedoch ist ein Augenmerk auf die Finanzierbarkeit des Angebotes zu richten.

Ein wichtiges neues Element des ÖV-Angebots liegt in der Einführung einer neuen Buslinie (736) zur direkten Verbindung der drei einwohnerstarken Gemeinden Eschlikon, Sirnach und Münchwilen. Dies ist eine wesentliche Angebotsverbesserung, da die ÖV-Verbindung zwischen Eschlikon / Sirnach und Münchwilen bisher lediglich mittels Umwegfahrt und Umsteigevorgang in Wil möglich war. Zudem erhält das Dorf St. Margareten (rd. 900 Einwohner und Arbeitsplätze) neu einen ÖV-Anschluss.

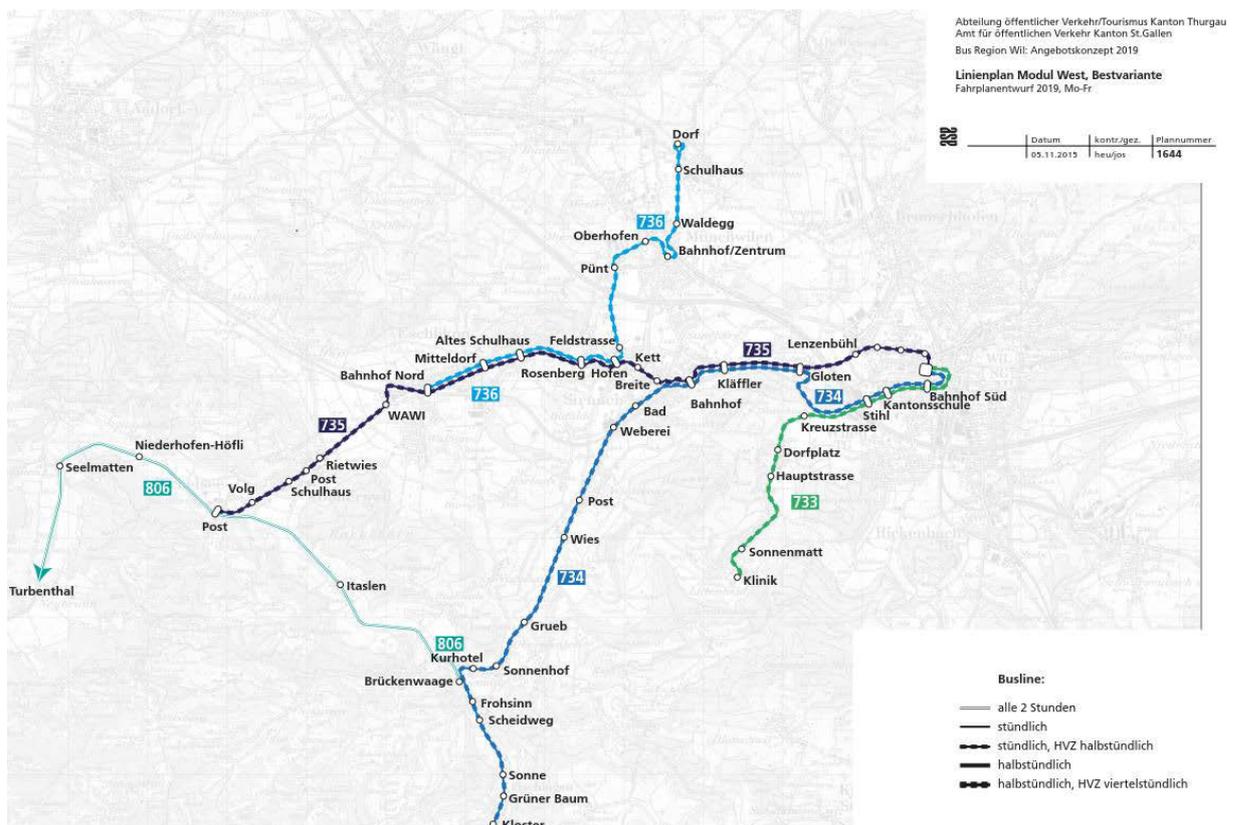


Abbildung 76: Weiterentwicklung ÖV-Angebot im Korridor Wil West, Liniennetz (Quelle: asa AG)

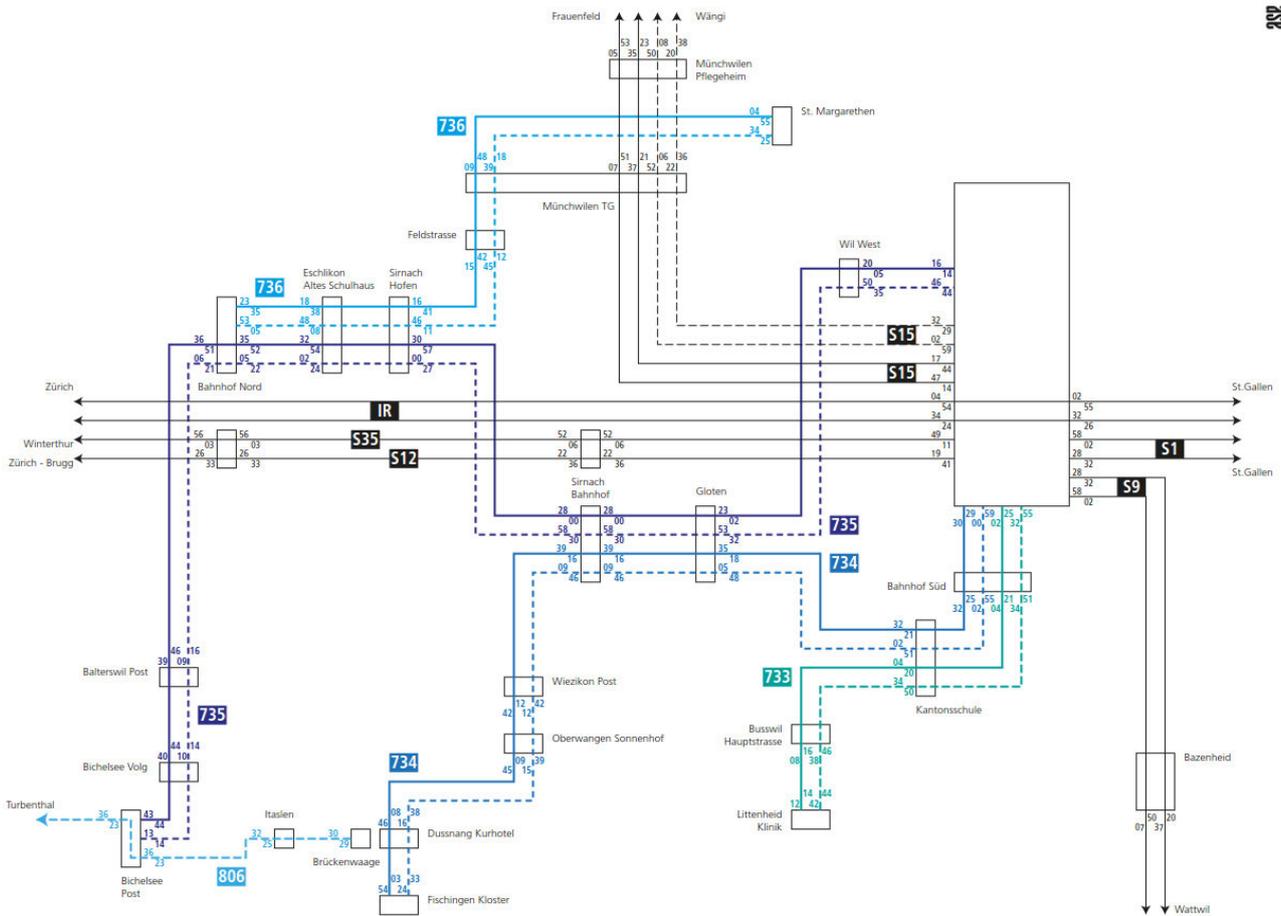


Abbildung 77:
Weiterentwicklung ÖV-Angebot
im Korridor Wil West, Netzplan
(Quelle: asa AG)

Für die Weiterentwicklung dieses Fahrplankonzeptes für den Zeitpunkt der Eröffnung des Fachmarkts bzw. der Realisierung des ESP Wil West stehen zwei Optionen zur Verfügung (Abbildung 78 und Abbildung 79). Diese können je nach zeitlicher Priorität flexibel umgesetzt werden, da lediglich wenige, kleine Infrastrukturanpassungen notwendig werden. Im Rahmen des Vorprojekts ESP Wil West wird die Infrastruktur so ausgestaltet, dass beide Optionen für den ÖV-Betrieb ermöglicht werden.

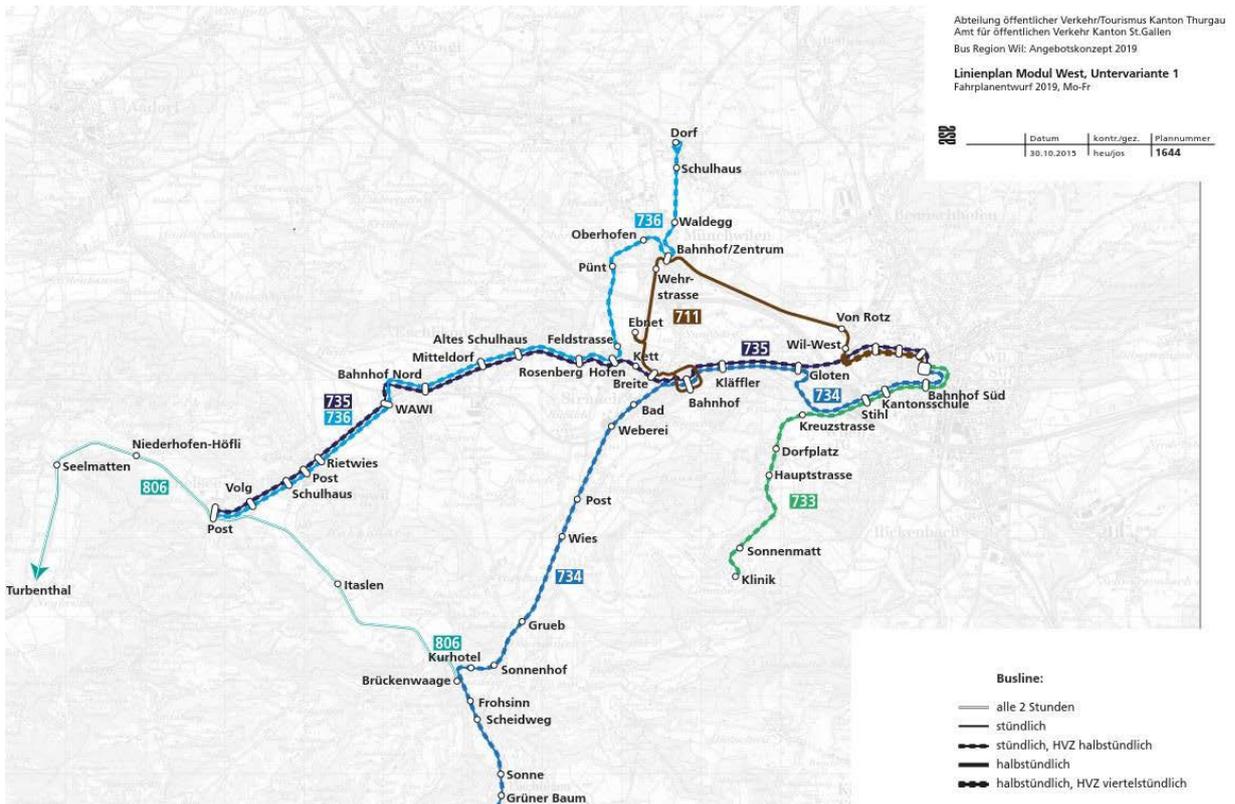


Abbildung 78:
 Weiterentwicklung ÖV-Konzept zur Er-
 schliessung ESP Wil West und Fachmarkt
 Ebnet Variante 1 (Quelle: asa AG)

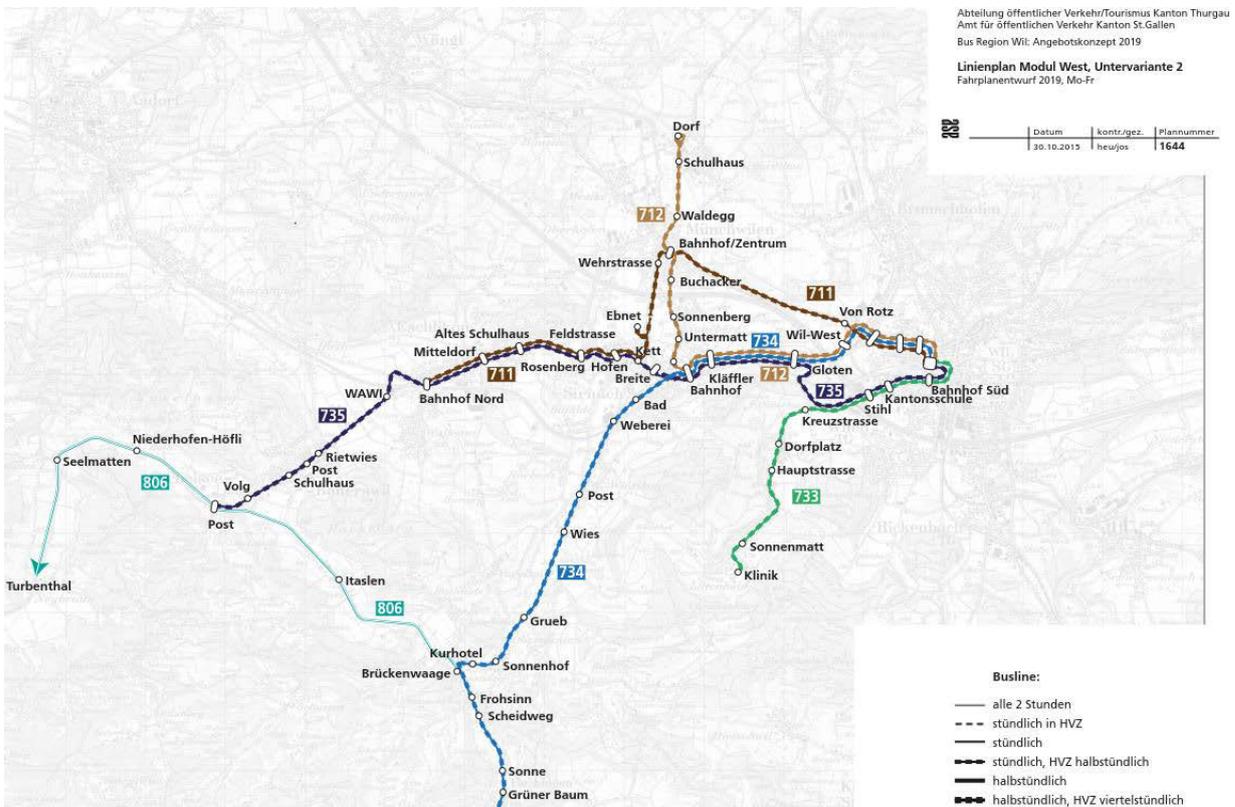


Abbildung 79:
 Weiterentwicklung ÖV-Konzept zur Er-
 schliessung ESP Wil West und Fachmarkt
 Ebnet Variante 2 (Quelle: asa AG)

Im Bahnverkehr ist zudem eine neue Haltestelle der Frauenfeld-Wil-Bahn im Entwicklungsgebiet Wil West geplant. In Kombination mit der geplanten Angebotsverdichtung der FW zum 15-Min.-Takt bekommt Wil West damit eine attraktive ÖV-Erschliessung. Die Machbarkeit der Taktverdichtung der FW inkl. dem neuen Bahnhof wurde im Rahmen einer Betriebsstudie nachgewiesen (FWB November 2015, Bericht «Angebotsentwicklung STEP Ausbauschnitt 20300187»). Zeitlich erfolgt die Einführung des 15-Min.-Takt gestaffelt: In einer ersten Phase ab 2019 erfolgt die Taktverdichtung auf dem Abschnitt Wängi – Wil womit die Anschlüsse an den Fernverkehr in Wil gesichert werden können. Erst später mit der Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs Wil West und der gestreckten Linienführung zwischen Wil West und Wil wird der 15-Min.-Takt integral auf der gesamten Strecke zwischen Wil und Frauenfeld eingeführt.

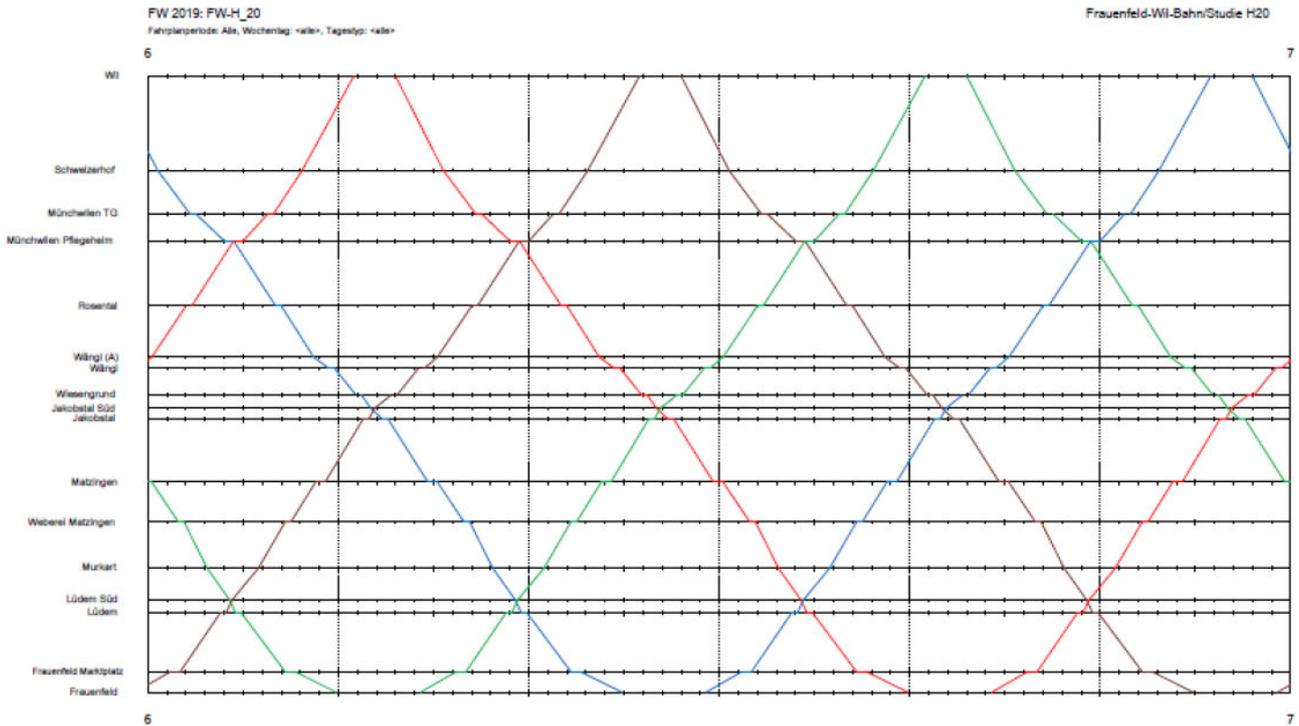


Abbildung 80:
 Fahrplan 15'-Takt FWB (Quelle: FWB November 2015, Bericht «Angebotsentwicklung STEP Ausbauschnitt 20300187»)

Detailplanung Linie 732

Die Linie 732 soll wie bisher im Halbstundentakt mit einer Verdichtung zum 15-Min.-Takt in den HVZ betrieben werden. Jedoch kann mit einer Änderung des Streckenverlaufs von der Toggenburgerstrasse auf die Achse Wilenstrasse / Glärnischstrasse eine deutlich bessere Erschliessungswirkung im Gebiet Rickenbach / Wilen / Wil Süd erreicht werden. Bedingung für diese Verlegung ist eine busgängige Ausgestaltung der Bahnunterführung zwischen Rickenbach und Wilen.

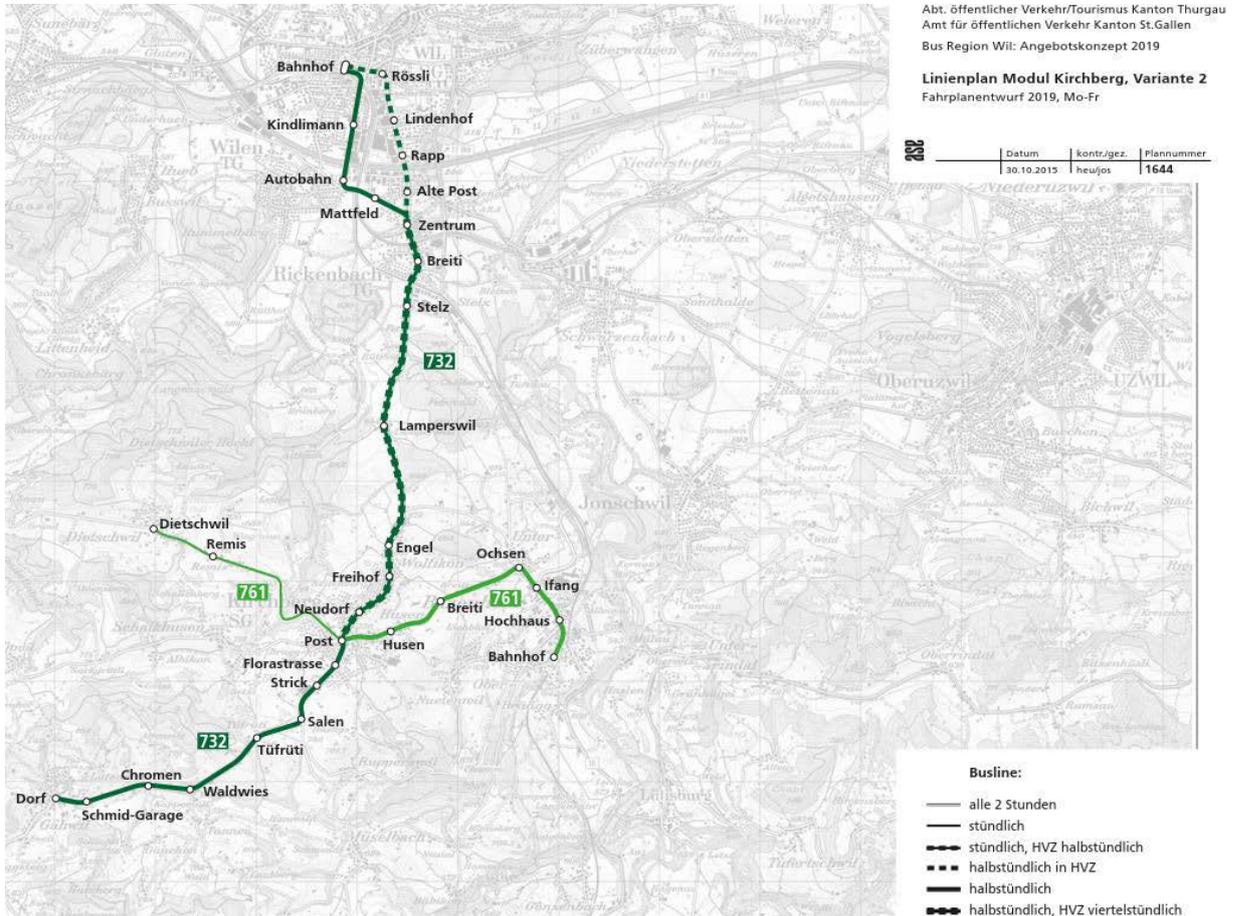


Abbildung 81:
 Neue Linienführung Linie 732
 (Quelle: asa AG)

Abstimmung Siedlung und Verkehr: Neue Erschliessungsqualitäten

Zusammenfassend ist zu sagen, dass das neue ÖV-Konzept für die Agglomeration Wil eine bedeutende Qualitätssteigerung des ÖV-Angebotes bietet. Neben Taktverdichtungen zur besseren Erschliessung von zentrumsnahen Gemeinden mit bereits heute stark nachgefragten Linien (Agglomerationslinien) wird insbesondere eine enge Verzahnung von Siedlungsentwicklung und Verkehrsplanung erreicht. Mit dem Ortsbuskonzept in Uzwil wird ein städtischer Raum wesentlich besser bedient und auch die Siedlungsverdichtung in Uzwil wird durch den neuen Ortsbus aufgenommen.

Der zweite Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung in der Agglomeration Wil ist das Entwicklungsgebiet Wil West. Hier wird eine kompakte Siedlungsentwicklung an einem geeigneten und verkehrsgünstig gelegenen Ort vorgenommen: Mit dem 15-Min.-Takt mit Bus und Bahn wird das Entwicklungsgebiet attraktiv erschlossen und in das bestehende ÖV-Angebot integriert.

Das ÖV-Konzept wird sich deutlich auf die Erschliessungsqualitäten in der Agglomeration Wil auswirken. Abbildung 82 und Abbildung 83 zeigen die Wirkung des ÖV-Konzepts. Entsprechend der Schwerpunktsetzung im Zukunftsbild verbessert sich vor allem die ÖV-Erreichbarkeit der Zentrumsregionen Wil-Münchwilen-Sirnach-Wilen-Rickenbach und Uzwil-Oberuzwil-Oberbüren. Zudem erhalten die wichtigsten neuen Verkehrserzeuger Ebnet (mit dem Fachmarkt) und der ESP Wil West eine gute bis sehr gute Erschliessungsqualität.

Mit diesen Verbesserungen kann ein grosser Schritt in Richtung der gesteckten MOCA-Ziele zur Erschliessung der Arbeitsplätze und Einwohner gemacht werden.

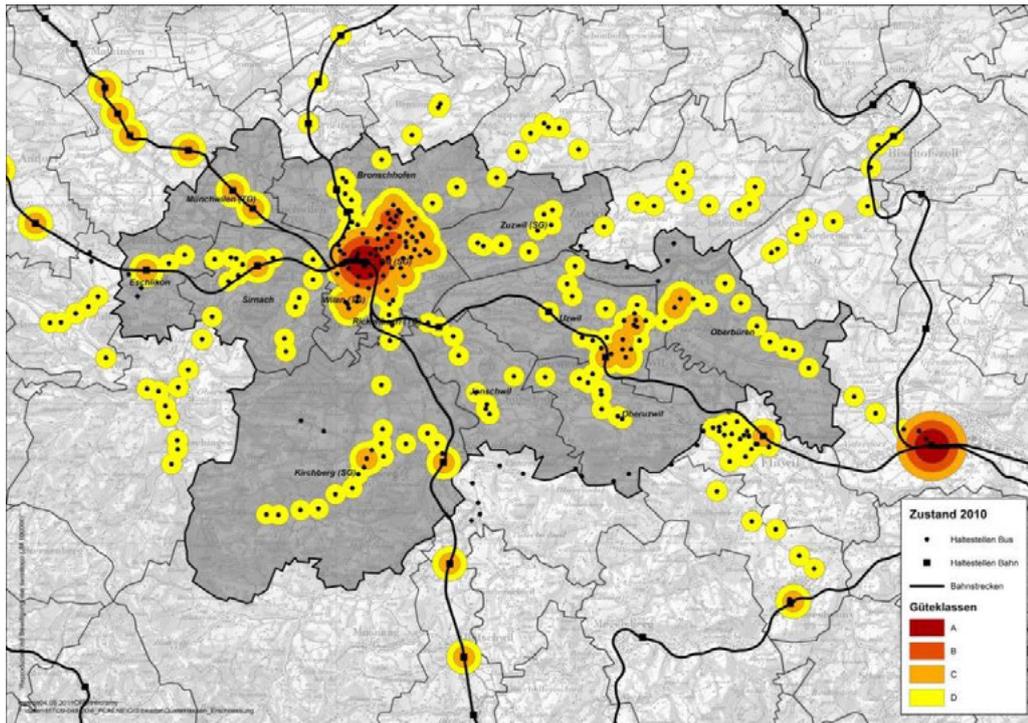


Abbildung 82:
Erschliessungswirkung des ÖV mit dem
Fahrplan 2014
(ÖV-Güteklassen)

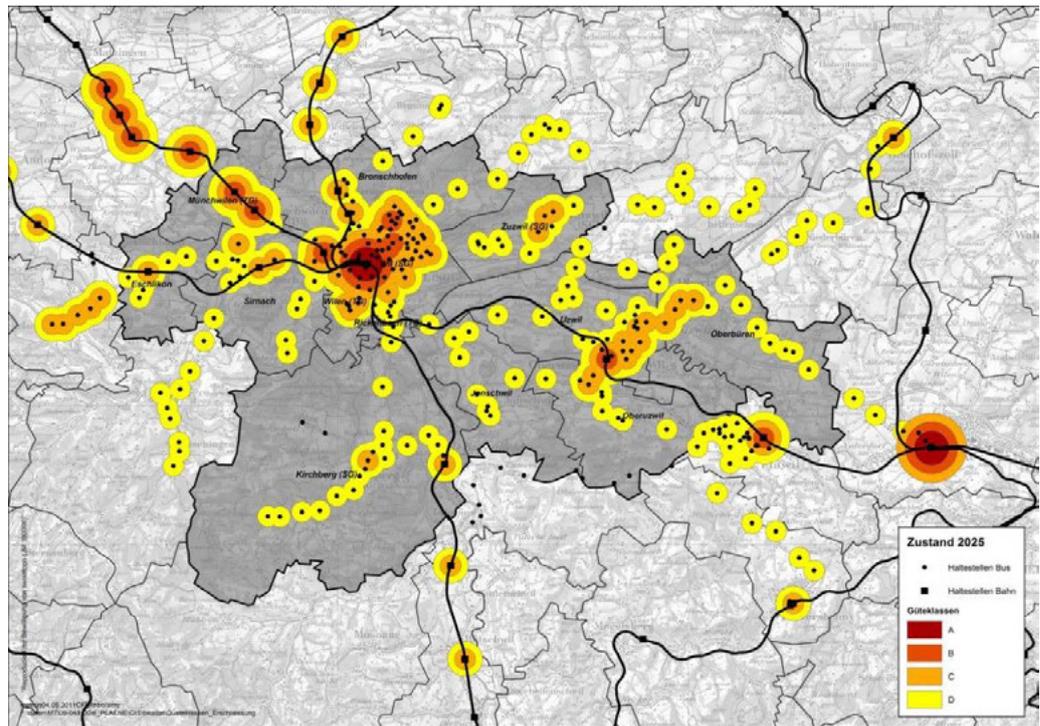


Abbildung 83:
Erschließungswirkung des ÖV mit dem
Fahrplankonzept 2025 (ÖV-Güteklassen)

Notwendige Infrastrukturausbauten ÖV

Verbunden mit dem ÖV-Konzept sind sowohl Ausbauten der ÖV-Infrastruktur (Bus-haltestellen etc.) als auch am Strassennetz (ÖV-Bevorzugung etc) notwendig. Die meisten der dazu erforderlichen Massnahmen sind mit A-Massnahmen des Agglomerationsprogramm 2. Generation abgedeckt. Folgende Massnahmen sind zusätzlich noch im Agglomerationsprogramm 3. Generation vorgesehen:

- Busbevorzugungsmassnahmen (Busspuren, Dosierungen) in Wil auf dem Schwanenkreisel selbst sowie den Zulaufstrecken zum Schwanenkreisel (Zürcherstrasse, Bronschhoferstrasse, Lerchenfeldstrasse, untere Bahnhofstrasse) und zur Rudenzburgkreuzung (St. Gallerstrasse) sowie im Uzwil auf den Zulaufstrecken zum Bahnhof
- Busgängiger Ausbau der Bahnunterführung Wilenstrasse in Rickenbach / Wilen. Die Breite der bestehenden Unterführung reicht für den Begegnungsfall Bus – PW nicht aus; Wartezeiten für den Bus sollen mit dem Ausbau verhindert werden
- Verlegung der FW-Haltestelle am Bahnhof Wil, um zusätzlichen Platz für die Gestaltung des Busbahnhofs zu erhalten (siehe Masterplan Bahnhof Wil als Beilage zum Agglomerationsprogramm)
- Bahnhaltstelle der Frauenfeld-Wil-Bahn im Entwicklungsgebiet Wil West

Besonders wichtig ist, dass bei neu einzurichtenden Bushaltestellen begleitend immer auf eine gute Zugänglichkeit der Haltestellen für den Fuss- und Veloverkehr geachtet wird (Zugang, Abstimmung der Verkehrsarten, subjektives Sicherheitsempfinden, qualitativ und quantitativ gute Abstellplätze für Velos etc).

Zu prüfende Ideen für die langfristige Weiterentwicklung des ÖV-Netzes der Agglomeration Wil

Im Rahmen des ÖV-Konzeptes wurden neben den oben vorgestellten Projekten noch weitere Projekte geprüft. Diese wurden jedoch zumindest für den Zeitrahmen des Agglomerationsprogrammes verworfen. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass ein Teil dieser Projekte in der Zukunft von Bedeutung und deren Umsetzung realistischer wird. Die folgende Aufzählung bietet eine Übersicht über diese Projekte:

- S-Bahnhaltestelle im Entwicklungsgebiet Rickenbach an der Ost-West-Achse oder/und an der Toggenburger Linie (baulich sehr schwierig)
- S-Bahnhaltestelle zwischen Bahnhof Wil und Bahnhof Bronschhofen im ESP Wil West (wegen der knappen Umsteigezeiten von der S-Bahn zum Fernverkehr in Wil und Weinfelden schwierig umsetzbar)
- Haltestelle der Frauenfeld-Wil-Bahn im Bereich Münchwilen Ost (kann in Abhängigkeit einer weiteren Entwicklung in Münchwilen Ost wieder interessant werden, ist jedoch aufgrund der knappen Umläufe der Frauenfeld-Wil-Bahn schwierig umsetzbar)
- Verdichtung des S-Bahn-Angebots auf der Ost-West-Achse (Kapazitäten fehlen)
- Weitere Taktverdichtung ausserhalb der Hauptverkehrszeiten der S-Bahn zwischen Wil und St. Gallen (aufgrund mangelnder Kapazitäten im Schienennetz nicht möglich)
- Taktverdichtung zwischen Zürich und St. Gallen im Fernverkehr zum 15-Min.-Takt (fehlende Kapazitäten auf dem Schienennetz)

Von den aufgezählten Massnahmen bieten aus Sicht der Agglomerationsplanungen die beiden Ideen eines zusätzlichen Bahnhalts im ESP Wil West an der Weinfelderlinie sowie die Idee eines zusätzlichen Bahnhalts in Rickenbach (allenfalls sogar mit Verlegung der Toggenburger Linie) die grössten Potenziale. Diese sollen mit entsprechenden Studien zu Handen des Agglomerationsprogramms 4. Generation untersucht werden.

11.2.2 MIV-Konzept Agglomeration Wil

Grundsätze

In der Agglomeration Wil soll das Verkehrswachstum im MIV mit einer angebotsorientierten Verkehrsplanung eingedämmt werden. Dazu soll die bestehende Infrastruktur für alle Verkehrsarten (MIV, ÖV, Velo- und Fussverkehr) möglichst optimal ausgenutzt und betrieben werden. Kapazitätsvergrösserungen durch Ausbauten an bestehenden Infrastrukturen und den Neubau von Strassen sollen vermieden werden.

Die Agglomeration Wil strebt eine klare Hierarchisierung ihres Strassennetzes an. Der MIV soll auf den Hauptachsen, namentlich den Kantonsstrassen und Autobahnen, gebündelt werden. Auf Nebenstrassen soll konsequent eine Beruhigung des Verkehrs angestrebt werden. Belastungen in den Wohnquartieren werden so minimiert und eine konsequente Umsetzung des BFU-Modells 50/30 innerorts erreicht. Alle Massnahmen im MIV sind so auszuführen, dass sie die Attraktivität und Priorisierung des LV und des ÖV nicht beeinträchtigen.

Im Rahmen des MIV-Konzeptes ist auf eine gute Koordination mit den Massnahmen zur Beschleunigung und zur Fahrplanstabilisierung im Bussystem zu achten.

Strassennetzplanung und Zentrumsentlastung Wil

Die Zweckmässigkeit eines Autobahnanschlusses Wil West und der Bau einer sog. Netzergänzung Nord für Wil (ZEW) sind in einer dreiphasigen Zweckmässigkeitsbeurteilung (Phase I Metron Verkehrsplanung AG sowie Phasen II und III ewp Ingenieure – Planer – Geometer; PDF liegt dem Agglomerationsprogramm auf der CD bei) nachgewiesen worden. In der Variantenbeurteilung von 2010 hatte sich die sogenannte Variante 2+ als Bestvariante herauskristallisiert.

Im Rahmen der Test- und Masterplanung wurde diese Variante insbesondere bzgl. der Abstimmung mit der geplanten Siedlungsentwicklung optimiert und konkretisiert. In einem Vorprojekt wurde die Projektierung vertieft und die Machbarkeit der einzelnen Teilstücke nachgewiesen. Dabei stand neben der Optimierung der Linienführung und der verkehrstechnischen Gestaltung der Knotenformen auch die landschaftliche Integration der Netzergänzung im Zentrum der Überlegungen. Die so optimierte Lösung wird durch folgende Merkmale gekennzeichnet:

- Der Anschluss Wil West wird gebaut
- Von der ursprünglich geplanten Regionalverbindungsstrasse Wil werden nur Teilstücke realisiert:
 - eine optimierte Variante des Teilstücks ZEW Nord (kurze Linienführung die über die AMP-Strasse in Bronschhofen einmündet)
 - eine ebenfalls optimierte Variante des Teilstücks ZEW West (nur Abschnitt Zürchersstrasse bis Autobahnanschluss, Gestaltung der Dreibrunnenallee)
 - auf den zusätzlichen Durchstich ZEW West (Verbindung an die Hubstrasse beim Stihlareal) wird verzichtet, da die bestehende Verbindung über Gloten / Kreuzstrasse ausreichend ist

Diese Infrastrukturen dienen gleichzeitig der Entlastung der Stadt Wil vom MIV und der Erschliessung des ESP Wil West. Nachfolgende Abbildung 84 zeigt die Infrastrukturen und die geplante Siedlungsentwicklung im Perimeter ESP Wil West auf.



Abbildung 84: Situation Vorprojekt ESP Wil West (Quelle: Vorprojekt ESP Wil West b+s AG, 2016)

Neben der Netzergänzung Nord ist eine weitere, wesentlich kleinräumigere, Netzergänzung in Wil vorgesehen. Mit der «Grünaustrasse» soll eine neue Verbindung vom Gammakreisel zur Fürstenlandstrasse (Länge rd. 500 m) geschaffen werden (siehe Abbildung 86).



Abbildung 86:
Netzergänzung Grünaustrasse

Diese Netzergänzung würde den Autobahnanschluss Wil Ost direkt mit der Konstanzerstrasse verbinden. Das bringt zum einen eine Verkehrsentslastung des östlichen Siedlungsgebietes von Wil (Entlastung Fürstenlandstrasse mit Wohnen, Spital und Pflegezentrum als empfindliche Nutzungen) und kann zum anderen als Entlastungsstrasse für die Tonhallenstrasse in der Wiler Altstadt sowie deren Verlängerung bis in die Toggenburgerstrasse dienen und so den MIV im Osten von Wil neu bündeln.

In Kombination mit der Netzergänzung Nord bringt die Grünaustrasse zudem eine höhere verkehrliche Entlastungswirkung für das Zentrum der Stadt Wil: Die Verkehrsbelastungen auf der St.Galler-, Tonhallen-, Halden, Bronschhofer-, Zürcher- und Sirnacherstrasse können deutlich reduziert werden. Damit werden auch die kritischen Knoten Schwanenkreisel und Rudenzburg entlastet. Aufgrund dieser Wirkungen wird die Grünaustrasse im Zusammenhang mit der Netzergänzung Nord als zweckmässige Netzergänzung mit deutlich spürbarem Nutzen und als integrierter Bestandteil der Verkehrslösung für das Zentrum und die Altstadt von Wil betrachtet.

Der Bau der Grünaustrasse ermöglicht es der Stadt Wil mit dem Kanton einen Abtausch der Tonhallenstrasse gegen die Grünaustrasse vorzunehmen. Die enge Tonhallenstrasse in der historischen Vorstadt von Wil, die derzeit eine relativ stark belastete Kantonsstrasse ist, wird dann als kommunale Strasse betrieben und siedlungsorientiert umgestaltet. Die übergeordnete Verbindung bleibt über die Grünaustrasse gesichert.

Da das Generieren von neuen Fahrten unerwünscht ist, sind beide Netzergänzungen mit den nachfolgend erläuterten flankierenden Massnahmen umzusetzen, die einen möglichen Mehrverkehr verhindern.

Aus der Sicht des Agglomerationsprogramms ist der Bau dieser Variante der ZEW aus folgenden Gründen positiv zu bewerten:

- Bestehende Verkehrserzeuger in der Agglomeration Wil (z. B. Stihl und Miauton) werden über den Anschluss Wil West direkter an das Autobahnnetz angebunden und der Schwerverkehr kann von den Siedlungsgebieten ferngehalten werden
- Das Entwicklungsgebiet Wil West liegt unmittelbar am Anschluss Wil West und wird dadurch sehr gut für den MIV erschlossen – ohne einen Anschluss Wil West macht das Entwicklungsgebiet Wil West de facto keinen Sinn
- Die verkehrliche Entlastung im Ortskern Wil wirkt im Zusammenspiel mit Verkehrsmanagement- und Buspriorisierungsmassnahmen positiv auf die Fahrplanstabilität des Bussystems
- Durch die Kombination von verkehrlichen flankierenden Massnahmen und die Verlagerung des MIV auf das HVS-Netz kann die Verkehrssicherheit verbessert werden
- Die verkehrliche Entlastung des Siedlungsgebietes gibt Spielraum zur Umgestaltung der Hauptstrassen in Wil frei. Mit einer stärker siedlungsorientierten Gestaltung der Hauptstrassen gehen neben Potenzialen für Verbesserungen im Fuss- und Veloverkehrsnetz auch Potenziale zur Aufwertung des öffentlichen Raumes einher. Zudem können Unfallhäufungsstellen saniert werden.

Zur Ausschöpfung dieser Potenziale sind flankierende Massnahmen zu treffen (siehe nachfolgendes Kapitel)

Flankierende Massnahmen und Verkehrsmanagement Wil

Die Zentrumsentlastung Wil ist von den oben beschriebenen Projekten Autobahnanschluss Wil-West, Netzergänzung Nord und Grünaustrasse geprägt. Diese dienen der Entlastung des heute überlasteten Zentrums von Wil mit den beiden Hauptschwachpunkten Rudenzburgknoten und Schwanenkreisel. Damit diese Netzergänzungen ihre volle Wirkung zur Entlastung des Stadtkerns Wil vom MIV erreichen können, soll ein Bündel an flankierenden Massnahmen und ein Verkehrsmanagement realisiert werden. Dazu wurde ein eigenes Konzept erarbeitet (siehe Abbildung 87 und separater Bericht in der Beilage zum Agglomerationsprogramm).

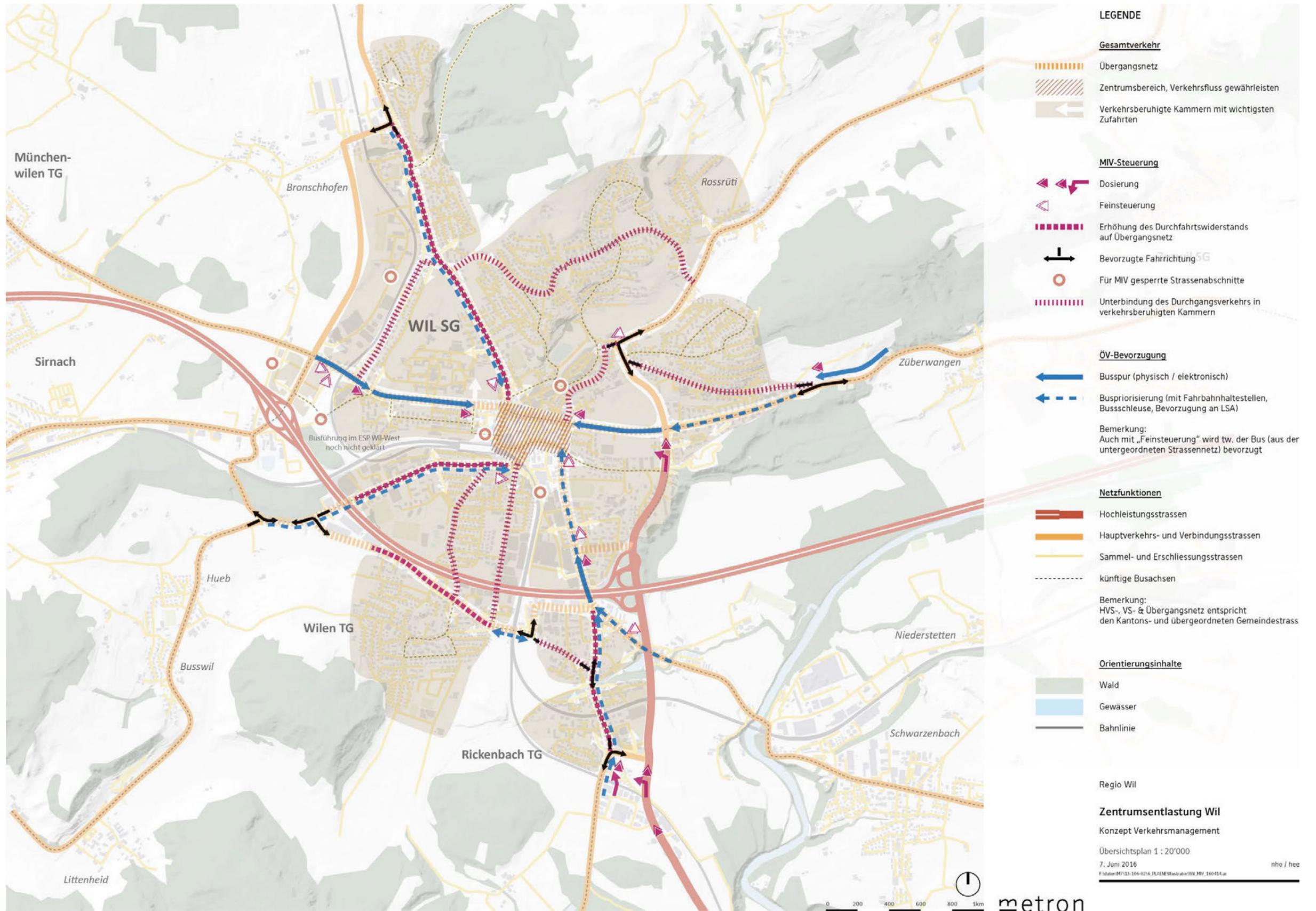


Abbildung 87:
Verkehrsmanagement und FlaMa-Konzept Zentrumsentlastung Wil
(Quelle: Metron 2016)

Für das Verkehrsmanagement und als flankierende Massnahmen sind folgende Elemente von Bedeutung:

Konzeptelemente Gesamtverkehr



Übergangsnetz

Das Übergangsnetz bildet gemäss der Strategie Strasse den Übergang vom übergeordneten Strassennetz zum Netz der Erschliessungsstrassen. Es stellt insbesondere die Verbindung vom übergeordneten Netz ins Zentrum der Stadt Wil sicher. Die zum Übergangsnetz gehörenden Strassen sind als siedlungsverträgliche Strassenräume auszugestalten, wobei auch Raum und attraktive Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr zu schaffen sind.



Zentrumsbereich, Verkehrsfluss gewährleisten

Als Zentrumsbereich wird das Gebiet der «Karree-Knoten» bezeichnet. Aufgrund der Ansprüche von unterschiedlichen Verkehrsarten und Nutzern, der hohen Dichte und des begrenzten und sensiblen öffentlichen Raums ist in diesem Bereich ein stetiger Verkehrsfluss sicherzustellen. Nebst der Sicherstellung der Betriebsstabilität des Busverkehrs sind auch attraktive Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr zu schaffen (ausreichende Verkehrsflächen, sichere Führung, Verminderung der Trennwirkung der Strassen und Knoten für querende Fussgänger, Reduktion der Wartezeiten an lichtsignalgesteuerten Knoten).



Verkehrsberuhigte Kammern

Die Verkehrsberuhigten Kammern sind durchgangsverkehrsfreie Zonen gemäss der Strategie Strasse. Es handelt sich um Quartiere und Stadtteile, die für den motorisierten Individualverkehr zwar erreichbar sind, vom Durchgangsverkehr jedoch entlastet sein sollen. Die Durchfahrt für den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr soll gewährleistet werden.

Konzeptelemente MIV-Steuerung



Dosierung

Bei der Dosierung (oder Pfortnerung gemäss der Strategie Strasse) geht es darum, nur so viele Fahrzeuge ins Zentrum oder in ein bestimmtes Gebiet hineinlassen, sodass die Verkehrsmenge an den Knoten verarbeitbar bleibt. Das heisst, die Dosierung ist ein Überlastungsschutz insbesondere für den Zentrumsbereich, der dem ÖV und dem MIV zu Gute kommt. Staus sollen in weniger kritische Abschnitte (Siedlungsrand, Abschnitte ohne öffentlichen Verkehr) verlagert werden. I.d.R. sind für gezielte Dosierungen LSA-Knoten mit separaten Abbiegespuren nötig.



Feinsteuerung

Unter Feinsteuerung wird eine abgeschwächte Form der Dosierung verstanden. Sie soll eine optimale Auslastung des bestehenden Strassennetzes mit Hilfe von Lichtsignalanlagen und bewusster Lenkung der Verkehrsströme (insb. ÖV-Priorisierung, auch aus untergeordneten Strassen) unterstützen.



Erhöhung des Durchfahrtswiderstands auf Übergangsnetz

In den dichter genutzten und sensiblen Siedlungsgebieten sollen gemäss der Strategie Strasse auch stärker belastete Strassen siedlungsverträglich gestaltet werden und dabei den Bedürfnissen der umliegenden Wohn- und Wirtschaftsnutzungen, der Nutzung der öffentlichen Räume und des Langsamverkehrs Rechnung getragen werden. Als Durchfahrtswiderstand wird der Effekt gestalterischer Massnahmen im Strassenraum und städtebaulicher Erscheinungsbilder sowie von Temporeduktionen oder weiterer betrieblicher Massnahmen bezeichnet.



Bevorzugte Fahrrichtung

Die bevorzugte Fahrrichtung bezeichnet diejenige Beziehung, welche aufgrund der Vortrittsverhältnisse ungehindert befahren werden kann. Gleichzeitig kann erreicht werden, dass die Einfahrt in untergeordnete (vortrittsbelastete) Strassen, ein gewisses Verkehrsaufkommen vorausgesetzt, unattraktiver wird und so eine Verkehrslenkung erreicht werden kann.



Für MIV gesperrte Strassenabschnitte

Ein starkes Element zur gezielten Verkehrslenkung ist die Sperrung von gewissen Strassenabschnitten. Sie stellt eine harte Form der Unterbindung des Durchgangsverkehrs in den verkehrsberuhigten Kammern. Damit wird der Durchgangsverkehr unterbunden, die Zufahrt in diese Gebiete für den Ziel-/ Quell-Verkehr bleibt jedoch möglich. Die Durchfahrt für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr wird in der Regel gewährleistet.



Unterbindung des Durchgangsverkehrs in verkehrsberuhigten Kammern

Die verkehrsberuhigten Kammern sollen gemäss Strategie Strasse für den motorisierten Individualverkehr zwar erreichbar sein, sind aber durchgangsverkehrsfreie Zonen. Unter Gewährleistung der Durchfahrt für den öffentlichen, den Fuss- und den Veloverkehr sind Massnahmen zu ergreifen, um die Quartiere von ortsfremdem Verkehr zu schützen und diesen auf andere Routen zu verlagern.

Konzeptelemente ÖV-Bevorzugung



Busspur

Mit Busspuren soll dem Busverkehr eine ungehinderte Zufahrt zu den Knoten sichergestellt werden. Nebst baulichen Busspuren kommen auch elektronische Busspuren in Frage.



Buspriorisierung

Weitere Massnahmen wie Fahrbahnhaltestellen oder Busschleusen sollen das Vorwärtkommen des Busverkehrs erleichtern bzw. ihn zum Pulkführer machen.

Im nachfolgenden Entlastungsplot wird aufgezeigt wie die Netzergänzungen in Kombination mit dem Verkehrsmanagement und den flankierenden Massnahmen die Stadt Wil vom Verkehr entlasten können (siehe Abbildung 88).

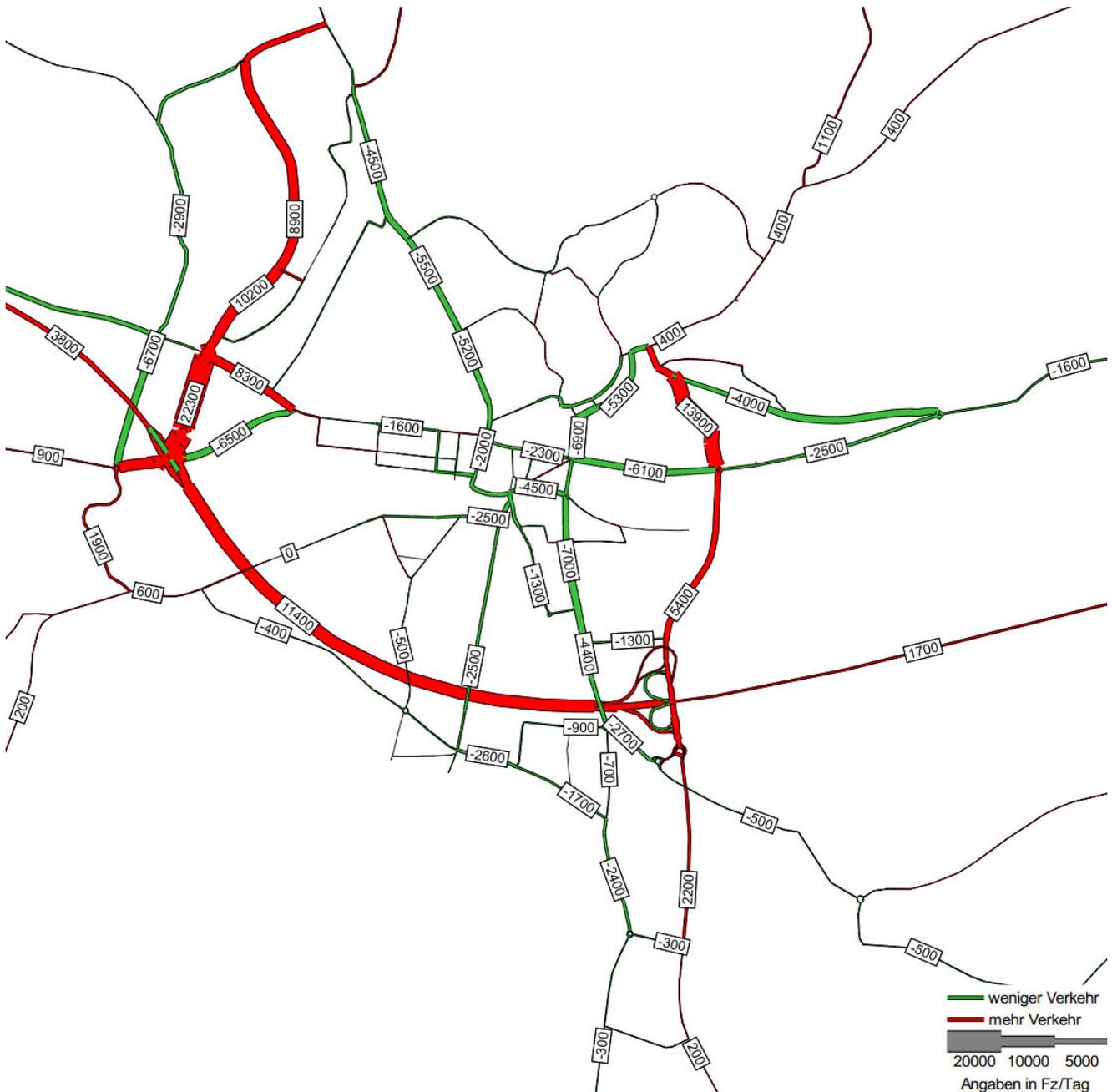


Abbildung 88:

Entlastung Zentrum Wil mit Netzergänzung Nord und Grün-
austasse sowie flankierenden Massnahmen und Verkehrs-
management (Quelle: Roland Müller Küsnacht AG 2016)

Sanierungen im Bestand: Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK)

Mit Hilfe von BGK sollen die negativen Folgen des MIV auf stark belasteten Hauptstrassen oder Ortsdurchfahrten im Siedlungsgebiet eingedämmt werden. Dies soll durch eine siedlungsorientierte Umgestaltung der Strassen, mit der eine Verstetigung des MIV angestrebt wird, erreicht werden. Daneben sollen die meist verkehrsorientierten Strassenräume für den Fuss- und Veloverkehr und den Aufenthalt attraktiver werden. Dazu dienen eine angepasste Gestaltung sowie eine bessere Raumaufteilung zwischen Fussverkehr, Veloverkehr, MIV und ggf. dem ÖV. Betriebs- und Gestaltungskon-

zepte stehen demnach auch in direktem Bezug zu einer Aufwertung des öffentlichen Raumes und einer hohen städtebaulichen Qualität der Siedlungsräume und insbesondere der Ortskerne. Die Betriebs- und Gestaltungskonzepte streben im Einzelnen folgende Ziele an:

- Verbesserung des Betriebs für alle Verkehrsarten (Fuss, Velo, MIV, ÖV, Schwerverkehr) verbunden mit geringeren Lärm- und Luftbelastungen sowie Verbesserungen in Bereich Verkehrssicherheit und
- Verbesserungen in der Strassenraumgestaltung durch Einbezug des Ortsbilds und eine Betrachtung des Strassenraums von Fassade zu Fassade mit Plätzen und Vorplätzen, der Beleuchtung und einer hohen Qualität in der baulichen Ausführung

Im Agglomerationsprogramm Wil werden Betriebs- und Gestaltungskonzepte zur Lösung unterschiedlicher Problemstellungen eingesetzt:

- Als flankierende Massnahmen zu den Netzergänzungen Nord und Grünaustrasse in Wil
- Zur Erhöhung der Verträglichkeit an hochbelasteten Innerortsstrassen mit einem DTV > 10'000 und in Abhängigkeit zu Ortsbild und Nutzungsdichte
- In Kombination mit Busspuren, Busbevorzugungen und Dosierungen zur Beschleunigung und Stabilisierung des Betriebs von Buslinien
- Zur Aufwertung von Siedlungsräumen
- Zur flächendeckenden Behebung der Verkehrssicherheit an Orts- und Ortsteildurchfahrten mit hoher Unfallbelastung

Eng verknüpft mit der Aufwertung der Hauptstrassenräume im Innerortsbereich durch Betriebs- und Gestaltungskonzepte ist eine Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr. Für beide Verkehrsarten gilt es möglichst direkte, attraktive und sichere Verbindungen zu schaffen. Für den Veloverkehr sind zudem Abstellmöglichkeiten in hoher Qualität, ausreichender Anzahl und an der richtigen Lage wichtig.

Mit einer agglomerationsweiten Förderung des Fuss- und Veloverkehrs kann in erheblichem Masse auf das Mobilitätsverhalten und den Modal-Split Einfluss genommen werden. Dabei ist neben den Aufwertungen der Hauptstrassenräume mittels der Betriebs- und Gestaltungskonzepte auf eine gute Erreichbarkeit der neu eingezonten Gebiete mit dem Fuss- und Veloverkehr zu achten. Dies gilt in besonderem Masse für das Arbeitsplatzgebiet Wil West und besondere Attraktoreengebiete in der Agglomeration Wil. Der LV wird in Kapitel 11.2.3 als eigenes Konzept detaillierter betrachtet.

Detailplanung Umsetzung BFU-Modell 50/30

Die Einführung von T-30-Zonen hat sich als eine kostengünstige und wirksame Massnahme zur Entlastung der Quartiere von Umweltbeeinträchtigungen durch den MIV erwiesen. Im Sinne der Agglomerationsprogramme zeigen T-30-Zonen somit ein hohes Potenzial zur Aufwertung von Siedlungen. Die Stadt Wil und ein Teil der Gemeinden verfolgen eine konsequente Einführung von T-30-Zonen im Siedlungsgebiet. Das Agglomerationsprogramm Wil greift diese Bemühungen auf und überträgt das Ziel möglichst flächendeckend T-30 auf allen kommunalen Strassen im Verkehrsnetz des Agglomerationsperimeters einzuführen. Dies kann quartierweise mit angepassten Verkehrsberuhigungsmassnahmen erfolgen.

Die Umsetzung des BFU-Modells 50/30 innerorts wird mit diesen Massnahmen erreicht. Für den Busverkehr sind aus der Einrichtung von T-30 keine direkten Nachteile zu erwarten. Sollten im Ausnahmefall dennoch Nachteile für den Busverkehr entstehen, so sind diese konkret im Einzelfall zu minimieren (Aufhebung Rechtsvortritt etc.).

Auch an Kantonsstrassen ist an Streckenabschnitten an denen die Geometrie und der Charakter der Strassen mit einer Geschwindigkeitsreduktion übereinstimmt die Signalisation von T-30 zu prüfen. Dies betrifft insbesondere einzelne neuralgische Punkte in den städtebaulich sensiblen und stark genutzten Kernzonen der Gemeinden und Städte sowie in der Stadt Wil an Streckenabschnitten der Einfallsachsen, an denen flankierende Massnahmen zu den Netzergänzungen Nord und Grünaustrasse getroffen werden sollen. Auch Begegnungszonen können diesen Zweck erfüllen und sind ggf. auf ihre Zweckmässigkeit zu prüfen. Als Alternative zur Einführung von T-30 auf verkehrsorientierten Strassen kommt auch eine Senkung der Geschwindigkeit durch gestalterische Massnahmen, wie sie in den BGK vorgesehen sind, in Frage.

Die Umsetzung von T-30 ist stark abhängig von den örtlichen Gegebenheiten und dem tatsächlichen Bedürfnis der Wohnbevölkerung. Vor diesem Hintergrund ist die Umsetzung mit entsprechender Verhältnismässigkeit zu betrachten. Abbildung 89 zeigt die bestehenden und geplanten Massnahmen auf.

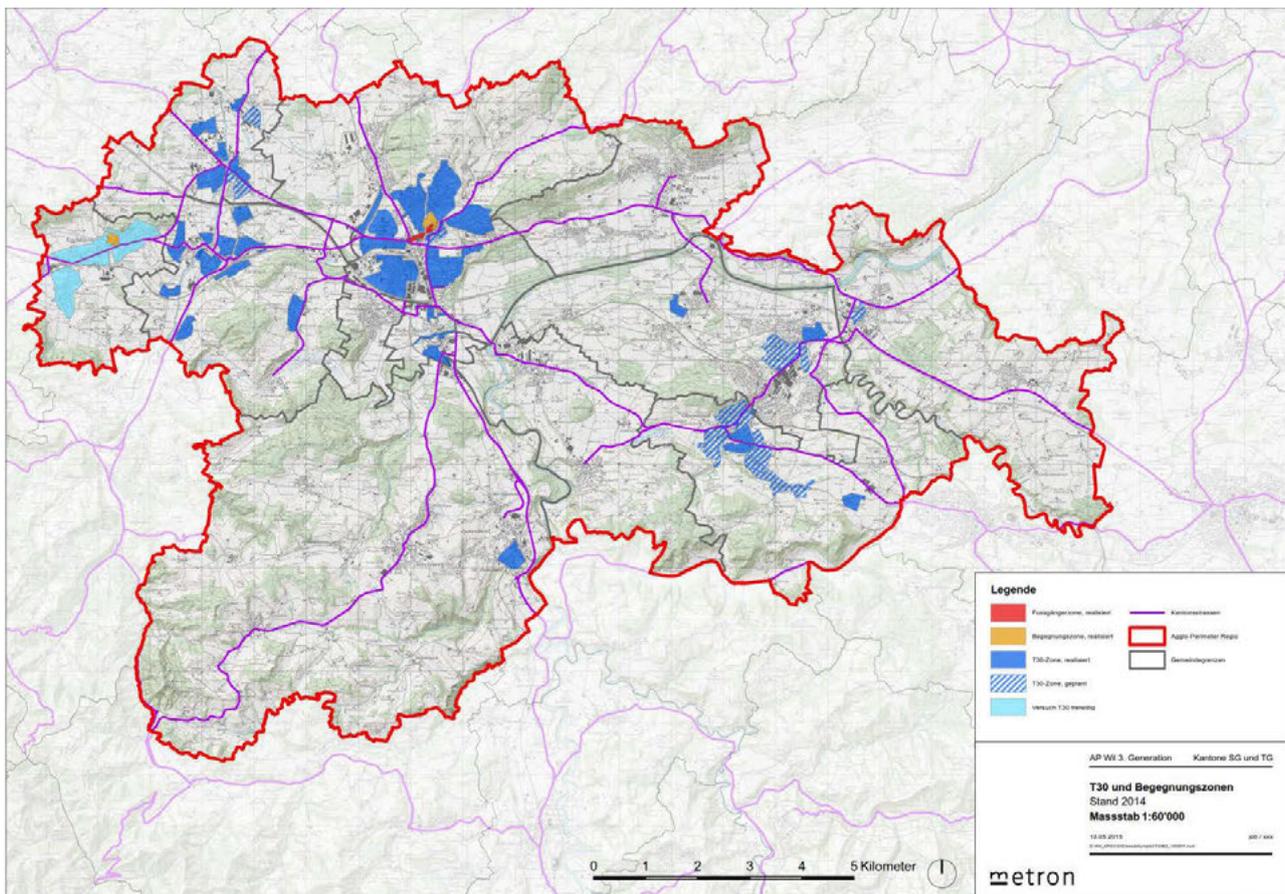


Abbildung 89:
Bestehende und geplante verkehrsberuhigte
Zonen in den Gemeinden

Parkierung: Bedeutender Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl

Parkplatzbewirtschaftung

Jede Autofahrt beginnt und endet auf einem Parkplatz. Und je mehr Abstellmöglichkeiten an einem Fahrtziel für Autos zur Verfügung stehen und je günstiger das Parkieren ist, desto grösser ist der Anreiz, eine Fahrt mit dem Auto zurückzulegen. Das Parkplatzangebot ist also eine wichtige Stellschraube zur Beeinflussung der Mobilität. Die wichtigsten Möglichkeiten zur Einflussnahme auf das Mobilitätsverhalten mittels des ruhenden Verkehrs sind:

- Beeinflussung des Parkplatzangebotes (z. B. Reduktion der Parkplatzzahl)
- (Ev. räumlich abgestufte) Parkraumbewirtschaftung (Gebühren, Parkzeitbeschränkung, Ausschluss von Nutzergruppen), Grundsatz: möglichst keine Gratisparkplätze mehr
- Einbezug der Privaten (z. B. Auflagen zur Parkraumbewirtschaftung für Gewerbe und verkehrsintensive Einrichtungen in Kombination mit einer guten ÖV-Erschliessung)
- Massnahmen bei der Parkplatzerstellungspflicht für Neubauten (z. B. Reduktion der Mindestabstellplätze in Abhängigkeit der ÖV-Erschliessungsqualität und autoarmes/autofreies Wohnen)
- Leitsysteme in Wil (dynamisch) und Uzwil (statisch) zur Minimierung des Parksuchverkehrs
- Einbezug von Pendlerparkplätzen an den Bahnhöfen (P+R-Massnahmen sollten jedoch wegen der Konkurrenzierung des ÖV nur in Ausnahmefällen vorgesehen werden)

Die Gemeinden müssen dazu zwar selbst aktiv werden und über die Parkierungsmassnahmen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten nehmen, aber sie sollten dies aufgrund einer regional abgestimmten Parkraumpolitik tun. Insbesondere in den Zentren der Städte und grösseren Gemeinden mit Einzelhandelsgeschäften müssen geeignete Parkierungskonzepte erarbeitet werden. Dabei soll die Parkierung in den Zentrumsgemeinden der Agglomeration koordiniert geplant werden. Aber auch die verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) müssen in die Parkierungskonzepte einbezogen werden. Die gesetzlichen Grundlagen zur Parkierung sind in den kantonalen Planungs- und Baugesetzen geregelt (PBG Kt. SG Artikel 69 und PBG Kt. TG Artikel 88 und 90).

Regelungen zur Erstellung von Parkplätzen sollen mindestens die nachstehenden Ziele verfolgen:

- Auf den privaten Grundstücken sollen entsprechend der jeweiligen Nutzungen ausreichend Parkplätze zur Verfügung stehen, damit die Fahrzeuge der Nutzer (Bewohner, Besucher, Angestellte, Kunden, usw.) nicht auf öffentlichem Grund parkiert werden (müssen). → *Pflicht einer minimalen Zahl zu erstellender Parkplätze*
- Je mehr Abstellmöglichkeiten an einem Fahrtziel für Autos zur Verfügung stehen und je günstiger das Parkieren ist, desto grösser ist der Anreiz, eine Fahrt mit dem Auto zurückzulegen. In Abhängigkeit der ÖV-Erschliessungsqualität soll daher die Anzahl zu erstellender Parkplätze beschränkt werden. → *Beschränkung der maximal zulässigen Parkplatzzahl*
- Wird bei der Planung eines neuen Wohn- oder Arbeitsplatzgebietes in einem Quartierplan festgelegt, dass autoarme oder autofreie Nutzungen realisiert werden sollen, kann auf die Erstellung von Parkplätzen verzichtet werden, ohne dass eine Ersatzabgabepflicht besteht. → *Nutzungen mit reduziertem Bedarf an Parkplätzen*
- Mehrfachnutzung von Parkplätzen soll zulässig sein (z.B. tagsüber durch Angestellte eines Dienstleistungs- oder Industriebetriebes, abends und am Wochenende durch Anwohner oder für Freizeitnutzungen). Bei Nachweis einer entsprechenden Vereinbarung verschiedener Nutzer, deren Anforderungen sich ergänzen, kann von der Erstellungspflicht abgesehen werden. → *Mehrfachnutzung von Parkplätzen*
- Die Pflicht zur Erstellung attraktiver Veloparkplätze (geeignete Lage und Ausrüstung) ist wichtiger Bestandteil eines Reglements, da dies eine Voraussetzung für die Erhöhung der Anteile des Veloverkehrs an den Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitwegen ist. → *Erstellungspflicht für Veloparkplätze*

Regelungen zur Bewirtschaftung von Parkplätzen sollen mindestens die nachstehenden Ziele verfolgen:

- In allen Zentrumsgemeinden soll eine monetäre Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze eingeführt werden. Die Gebührenhöhe kann anhand der Zentralität der Lage gestaffelt werden. → *Konsequente Abgeltung für die Benutzung von öffentlichen Parkplätzen*
- Für alle VE, wie z. B. Fachmärkte und Supermärkte soll, eine regional abgestimmte Parkraumbewirtschaftungspflicht festgelegt werden. Dabei ist darauf zu achten, dass die Gebühren im Zentrum und an Einkaufsgelegenheiten auf der grünen Wiese nach den selben Grundsätzen festgelegt werden. → *Gleiche Spiesse für Geschäfte an integrierten Standorte und an peripheren Lagen*

ESP Wil West

Die Frage der Parkierung wird insbesondere für die Verkehrserzeugung im Entwicklungsgebiet Wil West eine zentrale Rolle spielen. Mit vor allem mit dem Anschluss Wil West, aber auch mit der Netzergänzung Nord wird die Attraktivität des MIV im ESP Wil West stark verbessert. Gleichzeitig ist dort eine deutliche Verbesserung der ÖV-Erschliessung geplant. Diese Situation ist nicht unbedenklich, da ein grosses Verkehrserzeugungspotenzial im MIV entsteht. Es geht darum, selektiv die Wirkung der beiden Massnahmen in die jeweils gewünschte Richtung zu lenken:

- MIV-Ausbau: Lenkung des Schwerverkehrs und des Durchgangsverkehrs im MIV raus aus dem Zentrum von Wil
- ÖV-Ausbau: Bewältigung des Personen- Verkehrs nach Wil West mit dem ÖV
- Grundsätzlich hohen Anteil Modal Split des ÖV und LV anstreben und dazu begleitende Massnahmen wie Mobilitätsmanagement ergreifen

Der Schlüssel für eine Lenkung der Effekte in diese Richtung liegt in der Parkplatzpolitik (zahlenmässige Beschränkung, Bewirtschaftung) und im Mobilitätsmanagement. Jede grössere Firma, die sich im ESP Wil West ansiedelt soll zur Erarbeitung eines Mobilitätsplans im Sinne des Mobilitätsmanagements verpflichtet werden. Diese Massnahme ist zwar auch für das übrige Agglomerationsgebiet vorgesehen aber für den ESP Wil West ist sie unabdingbar und soll mit erhöhten Anforderungen und erhöhtem Engagement (Modal-Split-Ziele) durchgeführt werden.

Für Wil West muss eine gute Mischung aus restriktiver Handhabung der Parkierung (Erstellung und Bewirtschaftung von Parkplätzen) sowie einer attraktiven Erschliessung mit ÖV, Fussverkehr und Veloverkehr gefunden werden. Dies wird im Rahmen des Gestaltungsplans Wil West festgelegt.

P&R

P&R-Anlagen dienen dem kombinierten Verkehr und sind generell geeignet einen Beitrag zur Förderung des ÖV's und einer Verlagerung von MIV-Fahrten zu leisten. Dazu muss jedoch darauf geachtet werden, dass diese Anlagen an dezentralen Orten liegen und die ÖV-Zubringer zu den Bahnhöfen nicht durch diese P&R-Anlagen konkurrenziert werden. Für die Agglomeration Wil bedeutet dies, dass in den Gemeinden innerhalb des Agglomerationsperimeters kein Überangebot an P&R-Anlagen geschaffen werden darf. Zusätzlich zu den bestehenden Anlagen der SBB sollen keine weiteren P&R-Anlagen in das Agglomerationsprogramm aufgenommen werden. Allenfalls kann die Einrichtung von P&R-Anlagen in Gemeinden ausserhalb des Agglomerationsperimeters geprüft werden. Sofern hier ein Bedarf besteht sollen diese Anlagen von den Gemeinden gemeinsam mit den Bahnbetrieben in Eigenleistung realisiert und betrieben werden.

Für die Agglomeration Wil stehen folgende Handlungsansätze im Vordergrund:

- In der Stadt Wil besteht eine Nachfrage, die die Förderung von P&R am Bahnhof grundsätzlich rechtfertigen würde. Ein Ausbau der P&R-Anlage in Wil wird dennoch aus mehreren Gründen nicht empfohlen. Der Zielkonflikt mit der Innenentwicklung ist an diesem zentralen Standort sehr ausgeprägt. Des Weiteren zeigte eine Auswertung der Wohnsitze der Dauermieter in Wil ein widersprüchliches Bild, die P&R-Parkplätze werden zu einem grossen Teil (rund 1/3) durch Personen genutzt, die in direktem Umfeld des Bahnhofs wohnen. Die Gefahr, dass die Parkplätze auch durch Nutzer beansprucht werden, die mit dem ÖV gut erschlossen sind, ist gross. Ebenso besteht die Gefahr, dass die Parkplätze durch Personen mit einem Ziel direkt in Wil, und nicht zu Umsteigezwecken genutzt werden. Zudem würde das Strassennetz in Wil auf den schon heute problematischen Achsen stärker belastet werden.
- Auch in Uzwil liegt das theoretische Nachfragepotenzial leicht höher als die Grösse der bestehenden P&R-Anlage (136 Parkplätze), die durchschnittliche Auslastung der Anlage von 61% zeigt jedoch, dass die abgeschätzte Obergrenze (Potenzial) in der Realität nicht erreicht wird. Deshalb wird auch in Uzwil ein Ausbau der Anlage als nicht sinnvoll erachtet, zumal Uzwil auch eine gewisse Zentrumsfunktion innehat und ein Konflikt zwischen Innenentwicklung und Nutzung der Flächen als Parkplätze besteht.
- Als prioritäre Massnahmen zur Umsetzung der P&R-Strategien werden auf Basis eines P&R-Tarifzonenplans Anpassungen im Bereich der Tarifierung vorgeschlagen. In Wil wird empfohlen, die Tarife der SBB auf das Preisniveau der Wipa anzugleichen (Erhöhung der Tages-/Monats-/Jahreskarte von CHF 6.-/60.-/600.- auf CHF 10.-/100.-/1'000.-). In Uzwil wird angeraten, die Preise der Tages-/Monats-/Jahreskarte von CHF 5.-/50.-/500.- auf CHF 8.-/80.-/800.- zu erhöhen. Die Preisgestaltung ist regelmässig zu überprüfen. Es ist anzustreben, dass flächendeckend alle vorhandenen Parkieranlagen an Bahnhöfen – auch in periphereren Lagen – bewirtschaftet werden. Damit verbunden ist auch eine Ausdehnung der Bewirtschaftung und Harmonisierung der Tarife im nahen Bahnhofsumfeld, um das Ausweichen auf andere Parkplätze zu vermeiden.
- Die Förderung von P&R wird primär in peripher gelegenen Räumen für weitere P&R-Wege von der Agglomeration in den Grossraum Zürich empfohlen.

Mobilitätsmanagement:

Betriebliche Lösungen zur Optimierung des Modal Split

Im Bereich Mobilitätsmanagement kann auf der Nachfrageseite auf das Mobilitätsverhalten eingewirkt werden. Insbesondere sollen die Unternehmen (auch Verwaltungen, Schulen, Spitäler etc.) dazu angehalten werden gemeinsam mit ihren Arbeitnehmern ein betriebliches Mobilitätsmanagement aufzubauen und einen möglichst grossen Teil der Pendlerwege vom MIV zum ÖV oder dem Fuss- und Veloverkehr zu verlagern. Dafür sind Parkraumbewirtschaftung und «Ökobonus-Systeme», wie z. B. Vergünstigungen für ÖV-Tickets neben einer flankierenden Kommunikation, wichtige Anreize. Zusätzlich müssen auch die Städte und Gemeinden Anreize in diese Richtung geben: So ist im Verkehrsrichtplan der Stadt Wil verankert, dass eine Mobilitätszentrale auf regionaler Ebene für die gesamte Agglomeration eingeführt werden soll.

Zur Umsetzung des Mobilitätsmanagements müssen insbesondere die Arbeitgeber und die öffentliche Hand gut zusammenarbeiten und gemeinsam ein Bündel von Massnahmen umsetzen. Bewährt haben sich beispielsweise:

- Reduktion von Parkplätzen
- Bewirtschaftung von Firmenparkplätzen
- Zuschüsse an ÖV-Tickets
- Massnahmen zur Verhaltensänderung
- Attraktivierung der Veloinfrastruktur (z.B. Abstellanlagen, Duschen)
- Kommunikationsmassnahmen

Die Umsetzung dieser Massnahmen kann zum Teil auf freiwilliger Basis erfolgen, ist teilweise aber auch verbindlich zu regeln, wie bspw. die Einforderung von betrieblichen Mobilitätsplänen für Betriebe mit mehr 50 Beschäftigte(z.B. im Baugesetz).

Infrastrukturanpassungen im MIV

Zusätzlich zu den im ÖV-Konzept aufgeführten Massnahmen ergibt sich aus dem MIV-Konzept folgender Anpassungsbedarf der Strasseninfrastruktur:

- Bau des mit Autobahnanschlusses Wil West und der optimierten Netzergänzung Nord
- Bau der Netzergänzung Grünastrasse
- Bau von Busbevorzugungsmassnahmen
- Betriebs- und Gestaltungskonzepte
- Verkehrsberuhigungsmassnahmen (T-30 und T-20)

Das MIV-Konzept des Agglomerationsprogramms beinhaltet zudem folgende betriebliche Massnahmen:

- Parkraumbewirtschaftung
- Massnahmen im Mobilitätsmanagement
- Einrichtung eines Verkehrsmanagements in Wil

Die Verortung der einzelnen Massnahmen ist in den Massnahmenplänen ersichtlich (siehe Massnahmenblätter).

11.2.3 LV-Konzept Agglomeration Wil

Konzeptionelle Herangehensweise im Rahmen der Agglomerationsprogramme des Kantons St.Gallen

Mit dem Agglomerationsprogramm 2. Generation wurden für die Agglomeration Wil umfassende Schwachstellenanalysen im Fuss- und Veloverkehr vorgenommen und darauf aufbauend Massnahmen abgeleitet. Diese Massnahmen bilden weiterhin das Fundament für die Weiterentwicklung der Fuss- und Velowegnetze in der Regio Wil (siehe Abbildung 91, Abbildung 92 und Abbildung 93). Aufbauend auf diesem Grundgerüst wurden weitere identifizierte Schwachstellen systematisch ermittelt, Massnahmen zu ihrer Sanierung erarbeitet und die bisherigen plausibilisiert. Ergänzt wurde die Netzkonzeption LV mit einer Potenzialanalyse um eine Entscheidungshilfe für die Infrastrukturplanung und Priorisierung zu erreichen (siehe Bericht als Beilage zum Agglomerationsprogramm). Zusätzlich wurde zwischenzeitlich die LV Infrastruktur an Kantonsstrassen in einer Datenbank erfasst und aufgrund der Zieldefinition der Netzkonzeption entsprechende Schwachstellen eruiert und Massnahmen entwickelt. Parallel wurden alle Lichtsignalanlagen bezüglich Optimierungsmöglichkeiten überprüft, entsprechender Handlungsbedarf aufgezeigt und daraus Massnahmen entwickelt.

Der Kanton St.Gallen hat zusammen mit Vorarlberg eine grenzüberschreitende Alltagsignalisation für den Radverkehr entwickelt, die in den kommenden Jahren auch in der Regio Wil umgesetzt wird. Die einzelnen Handlungsfelder sind in Abbildung 90 ersichtlich.

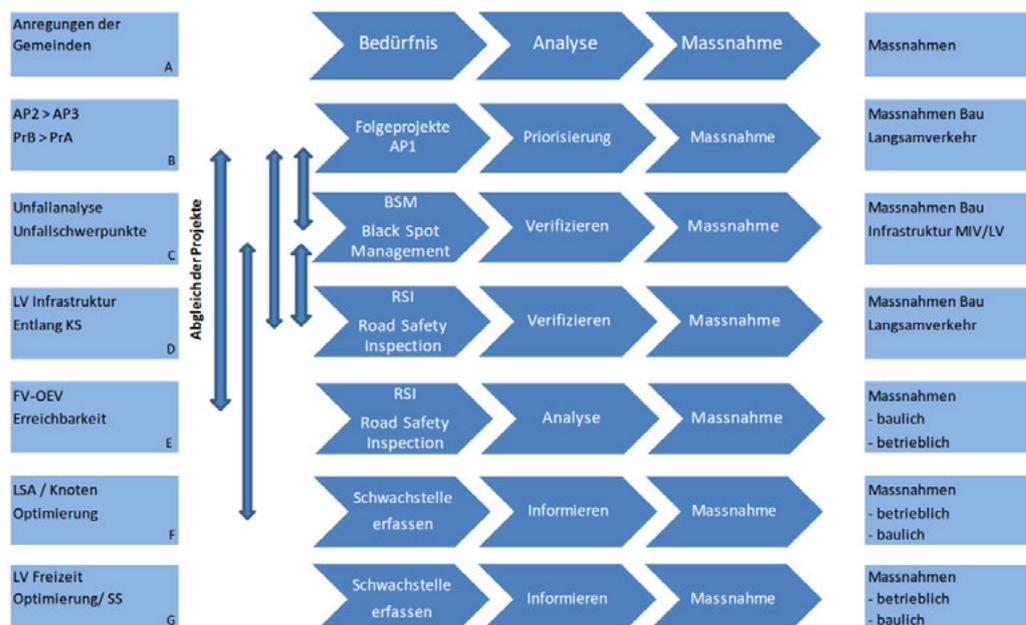


Abbildung 90:
Handlungsfelder Weiterentwicklung Fuss-
und Veloverkehrsnetze

Grundsätze

Die Grundsätze für das LV-Konzept der Agglomeration Wil (und anschliessend die Massnahmen) sind:

- Es geht um die Attraktivitätssteigerung des LV mit dem Ziel einer Verlagerung von MIV (und ÖV) auf den Langsamverkehr
- Es geht um mehr Sicherheit für FussgängerInnen und Velofahrende
- Vor allem bei den Velofahrenden geht es darum, **das gesamte Wegnetz** aufzuwerten. Eine einzige gravierende Gefahrenstelle bei im Übrigen optimalen Bedingungen hält viele potentielle Velofahrende davon ab, das Velo zu benutzen
- Massnahmen für FussgängerInnen und Velofahrende werden wo möglich kombiniert, da sie z.T. dieselben sind, es gibt ein Konzept für die FussgängerInnen und Velofahrende
- Der Fuss- und Veloverkehr spielt insbesondere auch als letzte Meile im OEV eine grosse Rolle, entsprechende Massnahmen im Umkreis wichtiger multimodaler Umsteigepunkte wurden priorisiert
- Die Massnahmen im LV werden abgestimmt mit den Massnahmen für den MIV (insbesondere Betriebs- und Gestaltungskonzepte) und für den ÖV (Optimierung Umsteigepunkte)

Strategien

Zur Zielerreichung sind mehrere Strategien zu verfolgen, die sich ergänzen:

- **Verbessern der Infrastrukturnetze**
Realisierung von Massnahmen, die das Netz des Langsamverkehrs vervollständigen, die Sicherheit erhöhen und Einschränkungen abbauen. In Gebieten mit hohen Frequenzen des Langsamverkehrs oder in Potentialgebieten ist die flächenhafte Realisierung von Massnahmen (oft «Kleinmassnahmen») zu fördern.
- **Verbesserung Zugang und Infrastruktur bei ÖV-Haltepunkten**
Der Langsamverkehr ist idealer Zubringer zum öffentlichen Verkehr. Entsprechend sind Erreichbarkeit und Infrastruktur der Umsteigeorte darauf auszurichten.

– **Verbesserung Veloparkierung**

Nicht nur an OEV- Haltepunkten ist die VeloParkierung zu verbessern, ebenfalls im Fokus stehen Wohnbauten, Schulen, Freizeiteinrichtungen, usw. Der Kanton St.Gallen stellt den Gemeinden, Bauherren und Investoren entsprechende Merkblätter zur Verfügung. (www.langsamverkehr.sg.ch)

– **Prioritär Zentren und Hauptstrassen sanieren**

Prioritär sind Massnahmen in den Zentrumsgebieten sowie entlang der Hauptstrassen zu realisieren. Dort ist am meisten LV zu erwarten (kurze Strecken, viele potentielle Nutzer des LV)

– **Integrale Massnahmen**

Die Schwachstellen des Langsamverkehrs sind nach Möglichkeit im Rahmen der Massnahmen für den MIV und ÖV zu beheben (z.B. BGK). Bei jeder Massnahme im Verkehrsbereich ist der Langsamverkehr bereits in der Planung zu berücksichtigen. Wo nötig sind flankierende Massnahmen zu ergreifen oder dort wo die Nachteile für den Langsamverkehr zu gross werden ein Verzicht der Massnahme zu erwägen.

– **Information und Öffentlichkeitsarbeit**

Die Verbesserungen für den Langsamverkehr sind der Öffentlichkeit und insbesondere den Gemeinden als den Hauptverantwortlichen für den Langsamverkehr bekannt zu machen und eine erhöhte Sensibilisierung der Gemeindebehörden und Verhaltensänderungen der Bevölkerung mit Information, Marketing und Imageförderung zu unterstützen. Im Kanton St.Gallen wurden in einem interdepartmentalen Pilotprojekt mit 10 Gemeinden in einem partizipativen Prozess mit der Bevölkerung Massnahmen zur strukturellen Bewegungsförderung entwickelt und entsprechende Tools und Erfahrungen werden von weiteren Gemeinden zur Verfügung (<http://www.zepira.info/gemeinde-bewegt.html>)

Achsen rollender Langsamverkehr

Um eine effektive Attraktivitätssteigerung des rollenden Langsamverkehrs zu erreichen, werden zusammenhängende Achsen aufgewertet. Die wichtigen Achsen sind in Abbildung 91 bezeichnet.

Die Struktur der Agglomeration zeichnet für den rollenden Langsamverkehr folgendes Bild ab: Um die beiden regionalen Zentren Wil und Uzwil gruppieren sich die lokalen Zentren. Diese lassen sich wiederum in neun verschiedene Zellen zusammenfassen. In den bezeichneten Einheiten stellt die Mobilitätsform des rLV eine Alternative dar, für die es in Zukunft sukzessive optimale Voraussetzungen zu schaffen gilt.

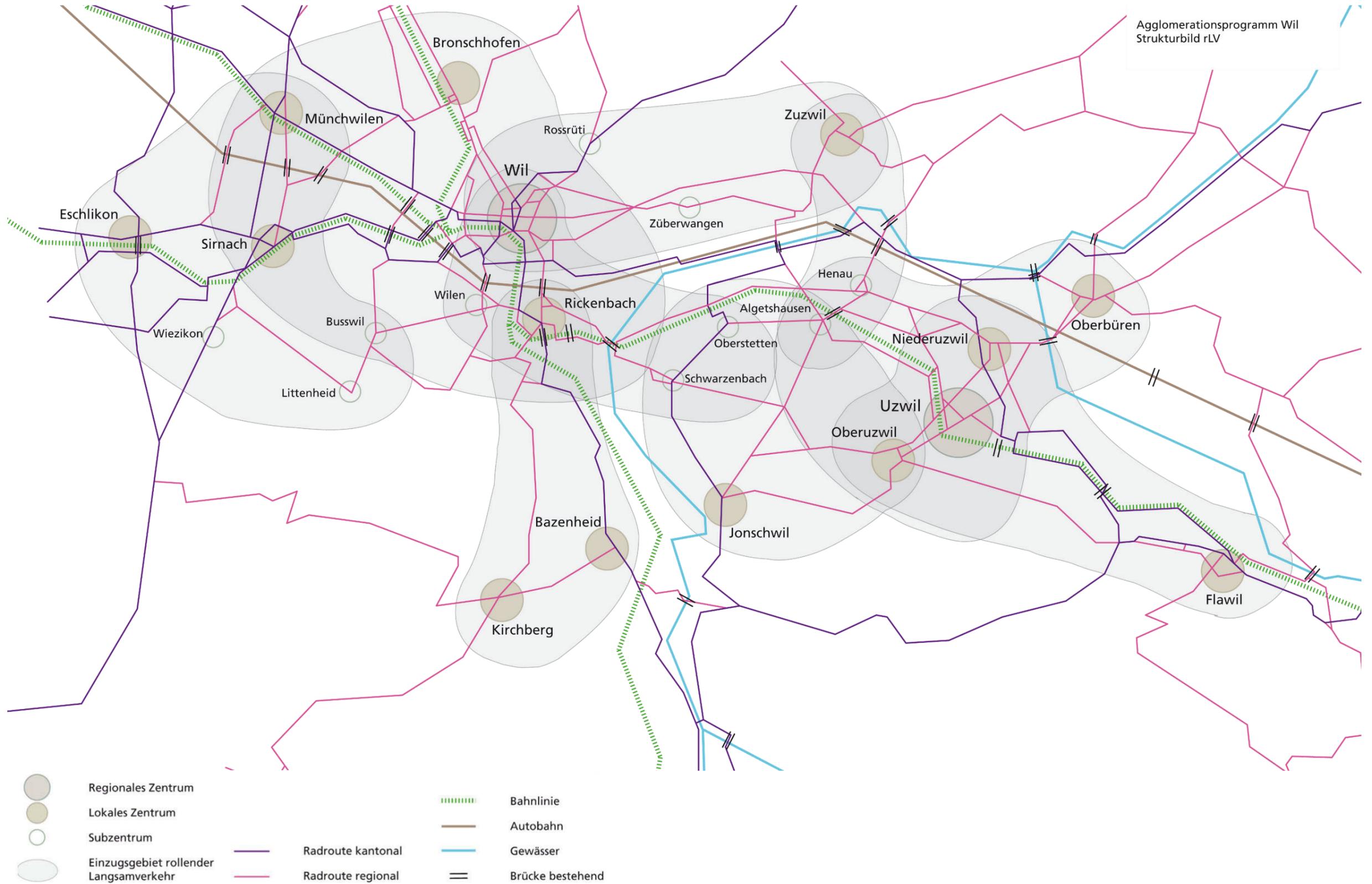


Abbildung 91:
Strukturbild rollender Langsamverkehr (Quelle: asa AG, 2010)

Von den Schwachstellen zu den Massnahmen

Aus der Schwachstellenanalyse wurde eine Reihe von Massnahmen abgeleitet. Abbildung 92 zeigt, wie die Behebung der Schwachstellen in verschiedene Massnahmentypen mündet. Die Abbildung zeigt auch, dass im Falle der BGK, deren Umsetzung oft erst nach Jahren eingeleitet werden kann, Sofortmassnahmen unabdingbar sein können.

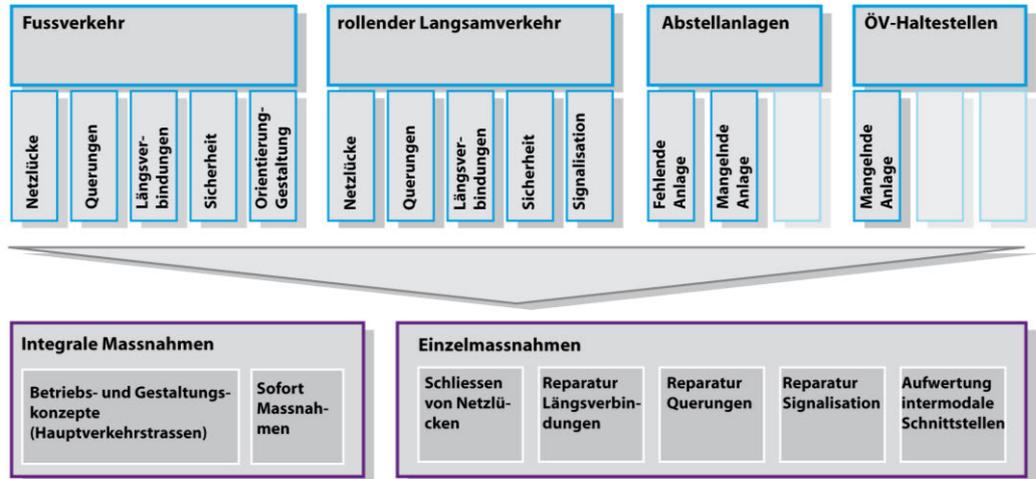


Abbildung 92: Schritt von den Schwachstellen im Fuss- und Veloverkehr zu den Massnahmen zu deren Behebung

Von den Massnahmen zum Agglomerationsprogramm

Die solcherart bestimmten Massnahmen müssen priorisiert und sinnvoll zu Massnahmenpaketen geschnürt werden. Abbildung 93 zeigt, wie aus der Fülle von Massnahmen im LV die Massnahmen für das Agglomerationsprogramm gewonnen worden sind.

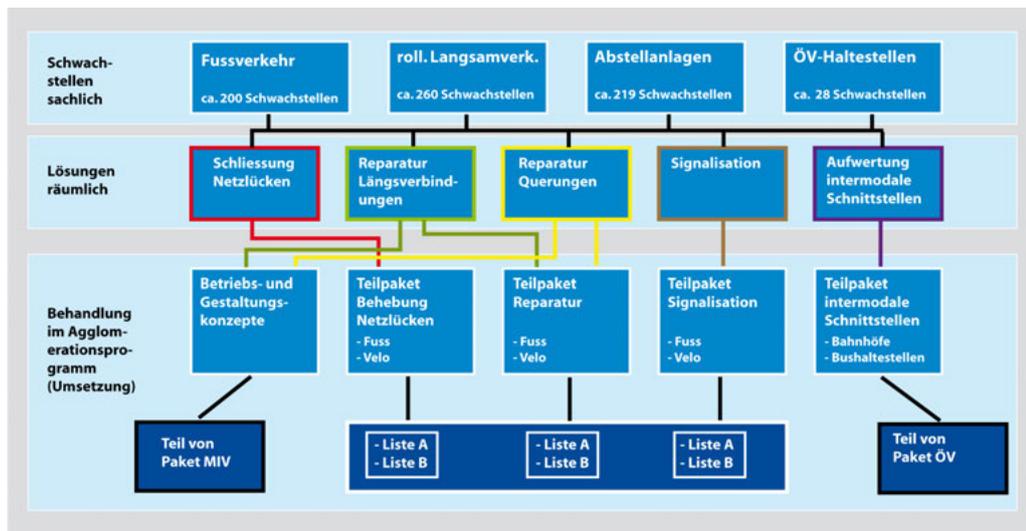


Abbildung 93:
Bündelung und Priorisierung der Massnahmen im Bereich Langsamverkehr zur Aufnahme in das Agglomerationsprogramm (Quelle Metron 2010)

Schwachstellen mit hoher Priorität sind grundsätzlich innerhalb des Umsetzungshorizontes der A-Liste (bis 2022), Schwachstellen mittlerer und geringerer Priorität innerhalb des Umsetzungshorizontes der B-Liste (bis 2026) zu beheben. Ist die Behebung von Schwachstellen im Rahmen der Massnahmen für den MIV und ÖV (z.B. Strassen-sanierungsprojekt) vorgesehen und ist die Umsetzung nicht innerhalb des vorgegebenen Zeithorizontes zu erwarten, sind Sofortmassnahmen zu ergreifen.

Sensibilisierung von Behörden und Bevölkerung

Mit den Schwachstellenanalysen für Fussverkehr und Veloverkehr haben die Kantone und Gemeinden ein hervorragendes Instrument in der Hand um auf Jahre hinaus ihre Massnahmen im Bereich LV zu planen und umzusetzen und so die Schwachstellen in den LV-Netzen sukzessive zu beheben. Dazu wurde das Tool LVPortal.ch geschaffen. Dort sind folgende Elemente enthalten:

- Einfache, webbasierte Datenbanklösung zur Verwaltung der grossen LV Datenmenge mit zusätzlichem Nutzen und Layern der LV Netzkonzeption, Velopotenzial, Unfalldaten, Massnahmenbewirtschaftung inkl Skizzen und Kosten, usw.
- Für jede Schwachstelle liegt ein «CV» in Form eines Objektblattes mit den wichtigsten Informationen über Art der Schwachstelle, Lage (Kartenausschnitt), Priorität (Schweregrad und Betroffenheit) und Art der zu ergreifenden Massnahmen inkl. Kostenschätzung und Priorisierung vor
- Die Regio Wil führt diese Objektblätter nach und vermerkt, ob und wann die Schwachstellen saniert und Massnahmen umgesetzt worden sind
- Die Gemeinden können neue Schwachstellen erfassen
- Zu allen Schwachstellen sind Konzepte oder Massnahmen zur Sanierung erarbeitet worden und im LV-Portal abgelegt

11.2.4 Verkehrssicherheitskonzept Agglomeration Wil

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist ein zentraler Aspekt im Agglomerationsprogramm Wil. Um die grössten Gefahrenstellen zu identifizieren wurden Analysen zur Sicherheit im Fuss- und Veloverkehr durchgeführt, sowie Unfalldaten im VUGIS der beiden Kantone ausgewertet unter Berücksichtigung der separaten Erhebungen der LV-Schwachstellen). In den Analysen konnten so verschiedene Schwerpunkte von Verkehrssicherheitsproblemen in der Agglomeration Wil festgestellt werden:

- Unfallhäufungen an den Ortsdurchfahrten
- Unfallhäufungsstellen auf Strecken
- Unfallhäufungsstellen an Knoten
- Sicherheitsdefizite im Langsamverkehr

Entlang dieser Liste von Gefahrenstellen wurde die Verkehrssicherheit bei allen Massnahmen der Verkehrsträger MIV und LV mitgedacht. Folgende Massnahmen kommen insbesondere auch der Verkehrssicherheit zugute:

- Umsetzung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten
- Massnahmen zur Verkehrsberuhigung
- Einführung von T-30-Zonen
- Anpassung und Sanierung von Knoten
- Massnahmen zur Verbesserung der LV-Netze

Zudem ist auf die Umsetzung des Bundesprogrammes «Via Sicura» hinzuweisen. Auch die Agglomerationsplanungen werden einen Betrag zu diesem Programm leisten müssen. Dazu gehört von Seiten Infrastruktur neben der Beseitigung von Unfallhäufungsstellen auch die Durchführung von Verkehrssicherheits- Audits, um schon in der Planungsphase von Infrastrukturen Sicherheitsdefizite aufzudecken.

Sanierung von Unfallschwerpunkten und Unfallhäufungsstellen

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ist die Sanierung einiger Unfallhäufungsstellen in der Agglomeration vorgesehen. Es wurden acht Unfallschwerpunkte (USP) oder Unfallhäufungsstellen (UHS) mit Handlungsbedarf ermittelt (vgl. Abbildung 44 und Kapitel 5.4.3). Die Sanierung erfolgt in 3 Phasen:

- UHS die mit einfachen Massnahmen saniert werden können oder solche die aufgrund gravierender Mängel eine sehr hohe Dringlichkeit aufweisen werden als Sofortmassnahmen ausgeführt
- Einzelne UHS werden als A-Massnahmen des Agglomerationsprogramms 3. Generation saniert

12 Massnahmen und Kostenübersicht

Die Einzelmassnahmen des Agglomerationsprogramms 3. Generation sind im «Teil 2: Massnahmen»¹⁸⁷ detailliert in Massnahmenblättern dargestellt. Eine Übersicht zu den Kosten der Massnahmenpakete und eine vollständige Liste der Massnahmen des Agglomerationsprogramms zeigen die nachfolgenden Tabelle 32 und Tabelle 33.

Massnahmenpaket	Kosten (Mio. CHF)			Total
	Priorität A	Priorität B	Priorität C	
ESP Wil West	41.15	--	--	41.15
Zentrumsentlastung Wil	55.03	31.64	5.80	92.47
Öffentlicher Verkehr	18.52	--	--	18.52
Motorisierter Individualverkehr	11.95	8.10	--	20.05
Langsamverkehr	55.27	22.52	17.10	94.89
Verkehrssicherheit	4.27	--	--	4.27
Zwischentotal	186.19	62.26	22.90	271.35
Übergeordnete Massnahmen	51.77	--	--	51.77
Eigenleistungen	0.36	--	--	0.36
Total	238.32	62.26	22.9	323.48
Aufteilung Kosten auf Gemeinden, Kantone, Bund (A- und B-Horizont)				
Gemeinden	70.86	27.40	--	98.26
Kanton SG	79.60	29.12	--	108.72
Kanton TG	36.09	5.74	--	41.83
Bund	51.77	--	--	51.77
Total	238.32	62.26	--	300.58

Tabelle 32:
Massnahmenpakete und Kosten, Aufteilung der Kosten auf Gemeinden, Kantone, Bund

Massnahmen-Nr.	Massnahme	Kosten Investitionen (Mio. CHF inkl. MwSt.)	Priorität (A/B/C) 3. Generation
AP 3G			
Paket S+L			
S 1.1	Voraussetzungen für Neueinzonungen von Wohn- und Mischzonen		A
S 1.2	Siedlungsbegrenzungslinien		A
S 2.2	Siedlungsverdichtung Wohn- und Mischzonen		A
S 3.2	Siedlungsverdichtung: ESP Wohn- & Mischnutzung		A
S 4.1	Arbeitsplatzgebiete		
S 11a	Aktive Bodenpolitik Wohnen		A
S 11b	Aktive Bodenpolitik Arbeiten		A
L 3.1	Umsetzung Zukunftsbild Landschaft		A
L 3.2	Renaturierung Gewässernetz		A
L 3.3	Landschaftsplanung «WESTpark0187		A
L 3.4	Wildtierkorridor Thurauen		A
Paket WW			
WW 1.2	Standortmarketing und Koordination von Unternehmensansiedlungen ESP Wil-West		A
WW 1.3	Übergeordnete Massnahme: Autobahnanschluss Wil-West	0.00	A
WW 1.4	Übergeordnete Massnahme: Trasseverlegung und Bahnhof Frauenfeld-Wil-Bahn	25.02	A
WW 1.5	Dreibrunnenallee Wil West	15.88	A
WW 1.6	LV-Anbindung ESP Wil-West	15.67	A
WW 1.7	Knoten Gloten / Busswil, Simach	1.35	A
WW 1.8	Übergeordnete Massnahme: Bahnhof Thurbo	1.17	C
WW 1.9	BGK Zürcherstrasse West (Abschnitt Kreisel Dreibrunnenallee bis Unterführung Weinfelderlinie)	8.21	A

Paket ZEW			
ZEW 1.1	Netzergänzung Nord	30.24	A
ZEW 1.2	Netzergänzung Grünaustrasse	12.96	B
ZEW 1.3A	Flankierende Massnahmen und Ergänzung Verkehrsmanagement Wil 2. Etappe	2.78	A
ZEW 1.3B	Flankierende Massnahmen und Ergänzung Verkehrsmanagement Wil 3. Etappe	13.93	B
ZEW 1.3C	Flankierende Massnahmen und Ergänzung Verkehrsmanagement Wil 4. Etappe	5.80	C
ZEW 1.4	Kontensanierung Schwanenkreisel	noch offen	C
ZEW 1.6	Gestaltung Bahnhofplatz Süd	1.08	B
ZEW 1.7	BGK Zürcherstrasse Ost (Abschnitt Unterführung Weinfelderlinie bis Schwanenkreisel)	6.80	A
ZEW 1.8	BGK St. Gallerstrasse	4.97	A
ZEW 1.14	BGK Tonhallenstrasse / Toggenburgerstrasse	4.21	A
ZEW 1.15	BGK Hauptstrasse Bronschhofen	9.40	A
Paket ÖV			
ÖV 1.8	Verlegung FW-Haltestelle Bahnhof Wil	10.26	A
ÖV 2.1	Übergeordnete Massnahme: Infrastruktur Frauenfeld-Wil-Bahn - Doppelspur Jakobstal	9.29	A
ÖV 3.2	Buspriorisierung Unterführung Wilen / Rickenbach	0.81	A
ÖV 3.3	Busbevorzugung Uzwil	7.45	A
Paket MIV			
MIV 1.2	Übergeordnete Massnahme: Sanierung Autobahnanschluss Oberbüren	0.00	A
MIV 2.4	BGK Wilerstrasse / Kirchplatz Winterthurerstrasse Ost Sirnach	3.56	A
MIV 2.6	BGK Bahnhofstrasse Eschlikon	3.89	B
MIV 2.9	BGK Bahnhofstrasse Uzwil	6.48	A
MIV 2.10	BGK Wiesentalstrasse Oberuzwil	0.65	A
Paket LV			
LV 1.5	Schlüsselmassnahmen Langsamverkehr	13.25	A
LV 2.5	Reparatur / Aufwertung Längsverbindungen und Querungen für den LV, 2. Etappe	20.60	A
LV 2.6	Reparatur / Aufwertung Längsverbindungen und Querungen für den LV, 3. Etappe	17.71	B
LV 2.7	Sofortmassnahmen und Vorleistungen	Eigenleistung	
LV 2.8	Erschliessung von Hot Spots Naherholung	6.88	A
LV 3.2	Erstellung/Aufwertung Veloabstellanlagen 2. Etappe	2.00	A
LV 4.1	Sanierung von LV-Querungen an Kantons- und Gemeindestrassen	7.40	A
Paket VS			
VS 1.1	Sanierung Unfallhäufungsstellen 1. Etappe	Eigenleistung	
VS 1.2	Sanierung Unfallhäufungsstellen 2. Etappe	4.10	A

Tabelle 33:
Massnahmen Agglomerationsprogramm Wil
3. Generation

13 Beilagen

Folgende Grundlagendokumente sind als separate Beilagen beigefügt:

Siedlung & Landschaft

- ERR Raumplaner: Standortabklärung für flächenintensive und emissionsstarke Betriebe, Juni 2013. Hrsg: Regio Wil
- SKK Landschaftsarchitekten: Zukunftsbild Landschaft, 4. August 2015. Hrsg: Regio Wil
- Schlussbericht Konzept Regionale Standort- und Wirtschaftsentwicklung, Februar 2016. Hrsg: Regio Wil
- Grêt-Regamey A., Sirén E. 2015: PALM-Analyse für St.Gallen, Thurgau und Appenzell a.Rh. - Abschlussbericht, Dezember 2015; PLUS ETH-Zürich

ESP Wil-West

- B+S AG: Wil West, Verkehrs- und Tiefbauinfrastruktur, Vorprojekt, 31.08.2016. Hrsg: Tiefbauamt TG
- Masterplan Wil West vom 13.11.2016, Hrsg: Kt. TG/SG, Regio Wil, Münchwilen, Sirnach und Wil
- Charta, vom Dez.2013-Febr. 2014. Hrsg: Kt. TG/SG, Regio Wil, Münchwilen, Sirnach und Wil

Zentrumsentlastung Wil

- Metron AG: Bericht "FlaMa und Verkehrsmanagementkonzept Zentrumsentlastung Wil SG Konzeptstudie Phase 1" vom 21. Juni 2016; Hrsg: Regio Wil
- Strategie Strasse vom 4. März 2016, Hrsg: Stadt Wil
- Metron AG: Verkehrliche Wirkungsanalyse MIV-Infrastruktur ESP Wil West und Zentrumsentlastung Wil, 2016
- Bericht Landschaftliche Optimierung NE-Nord, Büro SKK

Öffentlicher Verkehr

- asa AG: Angebotskonzept Bus Region Wil 2019 - Schlussbericht, 17. Dezember 2015
- asa AG: Buskonzept Fürstenland 2016 - Bericht zur Vernehmlassung, 23. März 2015
- Masterplan Zukunft Bahnhof Wil vom 16. Dezember 2015; Hrsg: Stadt Wil

Langsamverkehr

- Wälli AG : Fuss- und Veloverkehr im Agglomerationsprogramm Wil – 3. Generation Schwachstellenerhebung und Massnahmendefinition in ergänzenden Fachbereichen. Hrsg: Kanton St.Gallen, Tiefbauamt, 2016
 - asa ag: Potenzialanalyse und Netzplanung für den Radverkehr; Flächendeckend über den gesamten Kanton St.Gallen. Hrsg: Kanton St.Gallen, Tiefbauamt, 2016
 - asa ag: Optimierung Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur auf Kantonsstrassen, Agglomeration Wil. Hrsg: Kanton St.Gallen, Tiefbauamt, 2016
 - Kanton St.Gallen TBA: Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen an Lichtsignalknoten - Agglomeration Wil. 11. Juli 2016, Ingenieurbüro Bieli GmbH
 - Schweizerische Wanderwege: Entwurf detaillierte Massnahmenblätter Modellvorhaben Langsamverkehr, 2016
-

Verkehrssicherheit

- Ernst Basler +Partner: Entwicklung von Parametern zur Identifikation von Unfallhäufungsstellen in Agglomerationsgebieten, März 2015
- ewp AG: Massnahmenplanung Unfallhäufungsstellen in der Agglomeration Wil, Schlussbericht, 11. Mai 2016

metron

**Stahlrain 2
Postfach**

**5201 Brugg
Schweiz**

**info@metron.ch
www.metron.ch**

**T +41 56 460 91 11
F +41 56 460 91 00**