

Wil West:

5. Juni 2025 – direkte Infos

Referenten:

- Raffaele Landi, TBA, Abteilungsleiter Planung und Verkehr, Projektleiter WILWEST seitens Kt. TG, hat zum Treffen eingeladen
- Peter Imbach, TBA, Fachstelle Langsamverkehr
- Peter Guler, Gesamtprojektleiter WILWEST mit Büro c/o Regio Wil mit 22 Gemeinden, 10 Kt. SG & 12 Kt. TG (= Agglo Wil), Geschäftsstellenleiter Stv. der Regio Wil mit Bereichen Mobilität, Landschaft und Umwelt

Teilnehmer:

- Christian Stricker, Präsident Vernetzung Velo Thurgau (VVTG), Parl. Gruppe Velo, Kantonsrat EVP
- Andreas Schmidt, Aktuar VVTG, Gemeinderat Sirnach 2011-2019
- Cornelia Hasler-Roost, Parl. Gruppe Velo, Kantonsrätin FDP (verbunden über Teams), bis 13 h
- Mathis Müller, Parl. Gruppe Velo, Kantonsrat GP (verbunden über Teams), bis 13.30 h
- Martin Neff, Pro Velo Wil, Mitglied Fachgruppe Mobilität der Regio Wil
- Andrea Pfister, Pro Velo TG, in Niederhelfenschwil aufgewachsen
- Kilian Imhof, Parl. Gruppe Velo, Kantonsrat Die Mitte (verbunden über Telefon)

Begrüssung

Raffaele Landi eröffnet den Info-Anlass. Die Vertreter des Kantons und von WILWEST stellen sich kurz mit ihrer Funktion vor (siehe oben). Christian Stricker, der das Treffen in die Wege geleitet hat, bedankt sich bei den Referenten; er fühle sich geehrt, dass seitens des Projektes WILWEST eine Delegation von drei Personen Zeit gefunden hat, um das Projekt und insbesondere das Thema Veloverkehr vorzustellen.

Was macht das Projekt WILWEST aus?

Nachfolgend Notizen zu der Präsentation, die als Anhang dieser Zusammenfassung vorliegt. Diese Informationen sind öffentlich verwendbar, da alle bereits publiziert sind.

Ausführungen von Raffaele Landi zu den LV-Verbindungen inkl. Feinerschliessung (Folien 1 bis 11)

- Bestehende Kantonsstrassen werden zurückgebaut.
- Speziell ist, dass das Grundstück mit der geplanten Dreibrunnenallee dem Kanton SG gehört (ehemals Landwirtschaftsland der Psychiatrischen Klinik Wil), die aber auf dem Gebiet des Kantons TG (Gde. Münchwilen) liegt. Der Kt. SG wollte dieses Gebiet erschliessen, wozu jedoch in einer Volksabstimmung der Kredit abgelehnt wurde. FOLIE 5
- Weiter speziell ist, dass sich 22 Gemeinden (darunter Niederhelfenschwil) zusammengefunden haben, um das Land zentral und an verkehrstechnisch erschlossener Lage verdichtet und maximal überbauen zu können (FOLIE 13). Diesen Entwicklungsschwerpunkt (ESP WILWEST) gilt es optimal zu erschliessen. Gleichzeitig will die Region entlastet werden. So soll zum Beispiel Verkehr umgeleitet werden in einen Bereich, der weniger bewohnt ist und ca. 16'000 Bewohnern zugute kommt (siehe Anhang II, Mobilität WILWEST)
- Neue Fuss- und Velowege (hellblau); zwei zusätzliche Haltestellen für die Bahn - zusätzlich zu den neuen Velowegen werden Velowege entlang der Dreibrunnen-Allee separat geführt. FOLIE 9 & 10
- Von Sirnach herkommend über die neue Brücke kann Wil mit dem Velo auf verschiedenen Wegen erreicht werden, mit separaten Velowegen; auch der Bahn entlang und entlang der Zürcherstrasse (Verbindung WILWEST in Stadt Wil) gibt es separat geführte Radwege (übergeordnete Wege).

- Die Feinerschliessung innerhalb des neuen Gebietes wird gewährleistet über Zonen mit Tempo 30. So sind die übergeordnete mit der Feinerschliessung gut miteinander verbunden. FOLIE 11

Fazit von CS: Innerhalb des Projekts Wil West ist das Thema «Langsamverkehr» durchdacht.

Zwischenfrage zu einer Überdachung der A1 als Wildtierkorridor

- ist im Projekt WILWEST nicht vorgesehen. Im Rahmen der Prüfungen der Umweltverträglichkeit wurde ausgelotet, ob im Gebiet eine Vernetzung für Wildtiere vorliegt. Dabei kam man zum Ergebnis, dass es keinen Korridor gibt, aber versetzt in Richtung Wängi (Bommershüsli) ein solcher besteht. Unabhängig vom Projekt WILWEST wird dort ein solches Projekt vorangetrieben. Die Federführung liegt bei der Abteilung Kunstbauten beim Astra. Das Projekt ist angemeldet bei den Biodiversitäts-Projekten des Bundes.

Ausführungen von Peter Guler zu Velovorrangrouten im Aggloprogramm 5. Generation (Folien 12 bis 31):

- In der Vorbereitung auf dieses Treffen inspirierte der Begriff von der «2. Meile»
- Agglo Wil - wovon reden wir? Die Regio Wil umfasst einen Perimeter von 22 Gemeinden. Der funktionale Raum wird bei einem Aggloprogramm über die Kantonsgrenzen hinweg bearbeitet.
- Es ist die Aufgabe, die Regio Wil gemäss verschiedenen Zielsetzungen zukunfts-mässig zu entwickeln. Hier ist auch der Velo- und Fussverkehr mit drin.
- Über das Agglo-Programm soll die Region entwickelt werden. Vom Bund können namhafte Beträge abgeholt werden für die Entwicklung der Infrastruktur, wenn die Vorgaben des Bundes auch hinsichtlich Modal-Split und Natur und Landschaft erfüllt werden.
- Mit der 2. Generation der Agglo-Programme in der ganzen Schweiz klinkte sich 2010 die Regio Wil ein, nachdem die Eingabe in der 1. Generation noch als ungenügend vom Bund nicht akzeptiert wurde. (Inzwischen gilt die Regio Wil mit 22 angeschlossenen Gemeinden, welche ihrerseits auf Neueinzonungen verzichten, als Vorzeige-Beispiel.) Eine umfassende Schwachstellenanalyse des rollenden Langsamverkehrs wurde erstellt. Über 300 Massnahmen wurden erfasst und in Massnahmenblättern festgehalten. FOLIE 14 & 15
- In der 3. Generation wurde die Verkehrsstrategie Wil entwickelt. WILWEST soll die unbefriedigende Verkehrssituation im Zentrum von Wil entlasten. Entsprechende BGK's (= Betriebs- und Gestaltungs-Konzept) sind als Massnahmen eingeflossen. FOLIE 17
- In der 4. und 5. Generation wurden Netzlücken geschlossen. Neu sind nun auch Velovorrangsrouten über WILWEST hinaus (FOLIE 19) in das Projekt eingeflossen: eine Route von Gloten über Sirnach in Richtung Winterthur (FOLIE 19); eine Route in Richtung Münchwilen etc. Solche Routen nur für Velos, für den Pendlerverkehr, werden national oft auch als «Velobahnen» bezeichnet. Die Vorschläge der Verbindungen im Knoten Gloten von Martin Neff (Pro Velo Wil), insbesondere Richtung Bahnhof Wil, wurden ebenfalls aufgenommen.
- Diese Velovorrangrouten wurden als Entwurf bereits bei der Revision mitintegriert (hellblau die aktuelle Route). FOLIE 21
- Übersicht Fuss- und Veloverkehrs-Massnahmen: es wird sichtbar, was erfasst ist, was bereits im Bau ist, was erst später kommt. Total sind es über 400 Massnahmen, die es zu koordinieren gilt im Perimeter der Regio Wil.
- Exemplarisches Beispiel: Route von Rickenbach bis zum Bahnhof Wil (federführend war die Gemeinde Rickenbach, mitfinanziert durch Kanton und Bund). FOLIE 23
- Welche Massnahmen gibt es in der Stadt Wil? Vier BGK's entlang von Hauptstrassen mit dem Ziel, die Leistungsfähigkeit für den Durchgangsverkehr zu reduzieren und die Attraktivität für den Langsamverkehr zu steigern. Z.B. Abschnitt Zürcherstrasse 28 bis 32 (FOLIE 25); Strasse von der psychiatrischen Klinik bis zum Schwanenkreisel. Bei der psychiatrischen Klinik verlässt man bewusst die Kantonsstrasse und geht über eine sichere Spange über das angrenzende Areal. Ebenso bei der Bronschoferstrasse (FOLIE 26), z.T. auch mit Velostreifen (Baubeginn zwischen 2032 und 2036). Erst wenn WILWEST gebaut ist, kann anschliessend hier die Veloinfrastruktur erstellt werden. Eine weitere Achse betrifft die Hubstrasse (FOLIE 27) bei der Kanti Wil (vom Bahnhof Wil nach Buswil und Sirnach) und die Glärmischstrasse (FOLIE 28) vom Bahnhof Richtung Süd (Kirchberg, Schwarzenbach). Diese Achsen werden beruhigt und für Velofahrende attraktiv gemacht.

- Firma Stihl: eine separate Unterführung für die Velos unter der Bahn hindurch schafft eine direkte Verbindung ins Areal WILWEST (Baubeginn 2028-2032). FOLIE 29)
- Investitionskosten der Agglo-Programme: bei den Investitions-Summen fließen von den Bundesmitteln knapp 50% in den Fuss- und Veloverkehr. Das ist ein beachtlich hoher Anteil für den Langsamverkehr. (FO-LIE 30)

Diskussion:

Andrea Pfister:

- begrüsst die Verlagerung des Verkehrs. Es ist bekannt, wie herausfordernd es ist, mit den Velos ins Zentrum von Wil zu kommen.

Christian Stricker:

- Frage zur Achse Frauenfeld – Wil:
- Auf einer hohen Flugebene wird diese Strecke betrachtet von Seiten des Kantons Thurgau. Denn aktuell hat es eine Rad-Infrastruktur, aber es existiert nicht das, was man will. Gleichzeitig ist diese Verbindung dunkelblau markiert und hat eine hohe Priorität. Diese Verbindung kann nicht vernachlässigt werden. Es ist sehr herausfordernd mit den Häusern, der Bahn den Trottoirs. Bereits letztes Jahr nahm deshalb das Tiefbauamt Kontakt auf mit der Frauenfeld-Wil-Bahn. Denn mittlerweile ist es nicht mehr zielführend und auch nicht möglich, separat zu planen. Die Appenzeller-Bahn (seit kurzem Eignerin der FW-Bahn) reagierte positiv auf das aktuelle Vorgehen.
- Finanziell: Die Agglo-Perimeter sind bestimmt: die Gemeinde Münchwilen ist noch mit dabei. Anschliessend hört es auf. Es gibt aber noch andere Agglo-Programme. Total gibt es im Kanton fünf Agglo-Programme. So ist über das Agglo-Programm Frauenfeld ebenfalls die Gemeinde Matzingen involviert. In der Mitte gibt es in Wängi ein Loch. Diese Infrastruktur muss der Kanton, resp. Wängi selber finanzieren... Alle Gemeinden machen einen super Job! Es wäre ideal, wenn der Wissens-Vorsprung des Kantons genutzt werden könnte – sei es über eine Anleitung, über Workshops...
- Sparen: Der Leistungsauftrag ans Tiefbauamt lautet: «Erhalten!» Ausbauten werden stärker hinterfragt, als noch vor einigen Jahren.

Mathis Müller:

- Auf wie viele Jahre hinaus gilt der Einzonungsstopp in den 22 Gemeinden? Es gibt kein Enddatum. Es wird das Ausbau-Bedürfnis für längere Zeit befriedigen. Es ist ein fundierter Verzicht. Im Richtplan in St.Gallen und Wil ist definiert, dass die Gemeinden nicht einzonen werden.

Andreas Schmidt:

- Mitwirkung: Velofahrer sind sensibel. Sirnach ist im Loch – Eschlikon und Wil sind auf dem Berg. Entsprechend gehen die Leute von Sirnach oft entlang der Bahn. Die aktuellen Routen gehen aber über den Berg. Wie gelingt es nun, die Stimme der Velofahrer mit dazu zu bringen?
- Es gilt zu differenzieren bei den Mitwirkungen! Beim «Stutz nach Sirnach» wurden verschiedene Optionen geprüft. Die Siedlungsnähe ist entscheidend. Aktuell wird eine Strecke begutachtet, die über eine FFF führt.
- Weil der aktuelle blaue Strich erst in der Teilrevision ist, geht es das Tiefbauamt noch nichts an. Der Richtplan muss erst noch angenommen werden (u.a. vom KR). Erst nach der Inkraftsetzung kann Peter Imbach wieder aktiv mitmachen.

Mathis Müller:

- Wie sehen die nächsten Schritte aus?
 - 1. Lesung Kt. SG: Zustimmung zu Landverkauf an Kt. TG
 - 18. Juni: Behandlung im KR TG
 - März 2026: mit hoher Wahrscheinlichkeit Volksabstimmung SG
 - Falls Zustimmung durch das Volk: Mitte 2027 öffentliche Planaufgabe – je nach Rechtsmittelverfahren vor Ende 2028 Baubeginn

- Bau der Infrastruktur: 5 ½ Jahren (von Anfang an die ganze Infrastruktur)
- 20 bis 30 Jahre, bis alle Hochbauten umgesetzt sind

Andreas Schmidt:

- Interessant ist: die Schiene der FW-Bahn kommt dorthin zurück, wo sie früher einmal war.

Christian Stricker:

- Wie läuft es bei den kleineren Gemeinden?
- Der Bund fordert über die Agglo-Programme Pläne ein.
- Wie ist es mit Gemeinden wie Wängi, die sich weder im Gebiet der Agglo Wil noch im Gebiet der Agglo Frauenfeld befindet. Hier an einem Projekt, in dem alle Planungen, die vorhanden sind, zusammengenommen werden wollen. Schlüsselfragen: Ist die Planung grob? Wie fein ist sie? Die Gemeinden müssen den Langsamverkehr abhandeln. In einem 1. Schritt muss das geleistet werden.
- Erfreulich, dass hier die Zusammenarbeit über die Kantongrenze so gut funktioniert

Peter Imbach:

- Ressourcen und Fachwissen ist nicht selbstverständlich. Ein Gemeinderat stösst schnell an Grenzen. Peter Imbach schwebt vor, dass der Kt. die Gemeinden anleitet im Sinn von: «Wie geht man hier vor.» Es ist gut, wenn Wängi allein das angeht. Wesentlich optimaler ist, wenn die umliegenden Gemeinden mit involviert sind.
- Für alle nicht Agglo-Gemeinden im Kt. muss eine Bestandesaufnahme erst noch gemacht werden.

Martin Neff:

- Stadt Wil – Gesamtverkehrskonzept: nächster Austausch wurde in den Herbst verschoben. Unter Umständen macht es Sinn, die BGK's noch einmal zu hinterfragen, damit die Veloinfrastruktur möglichst separat geführt wird.
- Im Kt St.Gallen stellten die GRÜNEN den Antrag, dass die BGK's vorgezogen werden, damit die BGK's möglichst umgesetzt sind, wenn auch Wil West umgesetzt wird. Peter Guler denkt, dass es insbesondere mit den Velofahrenden noch einmal Diskussionen braucht.
- Wichtig: «Wil West – aktuell pendeln etwa 3000 Leute mehr weg, als dass sie hin pendeln.» Wenn man kurze Arbeitswege haben will, braucht man nahe Arbeitsplätze. «In der Region schaffen und dort wohnen!»
- In der Konsequenz ist es wichtig, dass die Infrastruktur auch auf genügend viele Nutzer ausgelegt wird. So gibt es beim Kreisel Dreibrunnenallee einen Knackpunkt - dort gilt es eine gute Lösung zu finden. Auf der einen Seite ist der Kreisel mit dem MIV, daneben ist das Trottoir. Der MIV darf nicht gestaut werden, da es ansonsten die Autos auf der Autobahn zurückstaut.
- Ziel: Leute von 8 bis 80 müssen in der Nähe unterwegs sein können.
- Beachte: In Gesprächen mit dem Astra machte man ab, dass zuerst eine Grundinfrastruktur erstellt wird. Über ein Lichtsignal kann optimiert werden... Je nachdem kann anschliessend die Infrastruktur gesteigert werden.

Wichtiger Begriff: Viertelstundenstadt! in einer Viertelsunde erreicht man mit dem Velo einen erstaunlich grossen Gebiets-Perimeter, ev. sogar über die Regio hinaus (z.B. Wängi).

Ende: 13.40 h