

# Kanton St. Gallen

## Stadt Wil

# Betriebs- und Gestaltungs- konzept Altstadt (BGK)

## Konzeptbericht

# Impressum

Projekt  
Betriebs- und Gestaltungs-konzept Altstadt (BGK) Stadt Wil  
Projektnummer:  
S2020-335

Dokument: Konzeptbericht BGK Altstadt

Auftraggeber  
Stadt Wil

Bearbeitungsstand  
Stand:  
Abgabe  
Bearbeitungsdatum:  
21. November 2022

Bearbeitung  
STW AG für Raumplanung  
Schneiter Verkehrsplanung AG  
Atelier Void GmbH  
RUUMFABRIGG Architekten GmbH ETH  
Studio Wanner AG  
art light gmbh  
frischer wind AG für Organisationsentwicklungen

# Vorwort

## Altstadt Wil – Nutzung - Aufenthalt – Mobilität - Identität

Unsere Altstadt, unser Stolz: Die Altstadt ist ein baukulturelles Ensemble von nationaler Bedeutung. 1984 wurde der Stadt Wil der Wakkerpreis verliehen. 2020 wurde sie nachhaltige Modellstadt (Monamo), 2022 erhielt sie das Label Energiestadt Gold und das Stadtparlament verabschiedete den Bericht zum kommunalen Klimaschutz. Wir sind stolz auf das Erreichte und setzen alles daran, die bestehenden Qualitäten unserer Stadt zu bewahren und zu steigern. Unser Ziel ist, dass sich in Wil alle Bevölkerungsgruppen wohl fühlen. Wir möchten, dass die Stadt Wil in allen Belangen als innovative, sehens- und lebenswerte Stadt wahrgenommen wird.

Aussenraumqualität und Mobilität spielen in den Städten eine zentrale Rolle. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) dominiert die Gestaltung, das Leben und die Fortbewegung in unseren Städten. Für viele ist das eigene Auto das schnellste und komfortabelste Verkehrsmittel. Zu Stosszeiten prägen verstopfte Strassen und parkierende Autos das Stadtbild. Unsere Mobilität hat Auswirkungen auf die Qualität des Stadtraums, auf unseren Lebensraum, auf das Wohlbefinden von Mensch, Tier und Umwelt. Mit dem Klimawandel hat sich der Stellenwert des Autos in den letzten Jahren verändert. Fahrrad zu fahren und zu Fuss zu gehen gewinnt an Bedeutung. Autofreie Innenstädte, Konzepte über Temporeduktionen, die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs u.v.m. stehen aufgrund der zu erreichenden Klimaziele zur Diskussion. Fragen betreffend gesünderen und lebenswerteren Stadträumen und Beanspruchung und Gestaltung der Verkehrsflächen werden nicht mehr nur unter Fachleuten, sondern auch in der Bevölkerung diskutiert.

Auch die Stadt Wil verfolgt solche Ziele. Das Projekt Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Altstadt präziserte die im Altstadtleitbild von 2017 formulierten Entwicklungsziele in der Altstadt. Auf dieser Grundlage und zusammen mit verschiedenen Akteuren der Altstadt sind darauf aufbauend acht Ziele und fünf Kernaussagen definiert worden. Diese bilden das Fundament der vorgesehenen Massnahmen, die umgesetzt die stadträumlichen Qualitäten verbessern, zum Aufenthalt in unserer Stadt einladen, den Verkehr verflüssigen und unsere Stadt lebenswerter macht.

Der Stadtrat würdigt das Projekt BGK Altstadt. Die daraus abgeleiteten 18 Massnahmenblätter sollen schrittweise zur Umsetzung freigegeben werden, um die bestehenden Qualitäten zu optimieren und hochwertigen Aussenraum für alle zu schaffen. Damit wir alle uns in unserer schönen Stadt wohlfühlen, uns mit ihr identifizieren und dies mit grosser Freude und Stolz nach aussen tragen.

Der Stadtrat

# Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Ausgangslage, Auftrag</b>	<b>6</b>
1.1	Aufgabenstellung	6
1.2	Perimeter und Verortung	7
1.3	Vorgehen	8
1.4	Produkte	9
<b>2.</b>	<b>Analyse</b>	<b>10</b>
2.1	Städtebau	10
2.2	Verkehr	11
2.3	Licht / Beleuchtung	19
2.4	Signaletik	21
2.5	Möblierung	23
2.6	Weitere Aspekte	23
2.7	Handlungsbedarf	25
<b>3.</b>	<b>Ziele</b>	<b>26</b>
<b>4.</b>	<b>Grobkonzeption</b>	<b>28</b>
4.1	Kernaussagen	28
<b>5.</b>	<b>Konzeption</b>	<b>31</b>
5.1	Betriebskonzept	31
5.2	Gestaltungskonzept	31
5.3	Umsetzungsetappen	32
5.4	Nachweise und Hinweise zum Betrieb	36
5.4.1	Querschnitte, Begegnungsfälle (Variantenstudium)	36
5.4.2	Knoten (Variantenstudium)	45
5.4.3	Geschwindigkeit	51
5.4.4	Fussverkehr	52
5.4.5	Veloverkehr	52
5.4.6	Öffentlicher Verkehr, Betriebsablauf und Hindernisfreiheit	53
5.4.7	Motorisierter Individualverkehr	54
5.4.8	Ruhender Verkehr (Parkierung)	54
5.4.9	Anlieferung und Entsorgung	57
5.4.10	Sichtweiten und Schleppkurven	58
5.4.11	Anlässe, Veranstaltungen, Störfälle, ausserordentliche Situationen	58
5.5	Nachweise und Hinweise zum Gestaltungskonzept	58
5.5.1	Öffentlicher Raum / Freiraum / Städtebau / Ortsbild	58
5.5.2	Materialien / Randabschlüsse / Oberflächen	61

5.5.3	Bepflanzung / Vegetation / Stadtklima	62
5.5.4	Möblierung / Ausstattung	62
5.5.5	Licht / Beleuchtung	63
5.5.6	Signaletik 72	
5.5.7	Anlässe, Veranstaltungen, Markt	79
5.6	Weitere Hinweise	79
5.6.1	Werkleitung, Entwässerung	79
5.6.2	Abfallentsorgung	80
<b>6.</b>	<b>Fazit / Empfehlungen</b>	<b>81</b>
6.1	Zielerreichung	81
6.2	Empfehlungen	82
<b>7.</b>	<b>Planungsprozess</b>	<b>83</b>
7.1	Organigramm	83
7.2	Sitzungen	83
7.3	Partizipation	83
	<b>Anhang</b>	<b>84</b>

# 1. Ausgangslage, Auftrag

## 1.1 Aufgabenstellung

Für die Umsetzung des Altstadtleitbilds Wil, Betriebs- und Gestaltungskonzept «BGK Altstadt» wurde im August 2020 im freihändigen Verfahren eine Submission durchgeführt und ein Planerteam ausgewählt.

Die Aufgabenstellung wurde wie folgt beschrieben (Auszug aus dem Leitfaden und Pflichtenheft vom 24.08.2020):

«Die Vielfalt in der Einheit "Altstadt Wil" ist nicht nur zu pflegen und zu stärken; die Altstadt und die beiden Vorstädte sind noch stärker mit den angrenzenden Quartieren und Lebensräumen funktional und gestalterisch zu vernetzen.

"Im Zentrum der Leitbilderarbeitung standen Fragen wie: Wo stärkt uns Vielfalt, wo schwächt sie uns? Wo bewahren wir, wo entwickeln wir weiter? Wie schaffen wir es, dass im historischen Zentrum der Stadt Wil vielfältige Wohn-, Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen sowie Begegnungsmöglichkeiten künftig noch attraktiver für die Bevölkerung der Stadt und der Region sind? Die Vielfalt als zentrale strategische Leitlinie zieht sich wie ein roter Faden durch dieses Leitbild Altstadt Wil." (Auszug Leitbild Altstadt Wil)

Im vorliegenden Leitbild Altstadt Wil aus dem Jahr 2017 (Beilage 1) wurden zu sechs Themenkreisen strategische Ziel formuliert. In der tabellarischen Übersicht (Beilage 2) wurden diesen Zielen Zuständigkeiten und Massnahmen zugeordnet. Die Massnahmen wurden in die Teilprojekte, respektive Themenbereiche 1 bis 5 und Wegleitungen aufgegliedert. Die fünf Teilprojekte / Themen werden zusammengefasst als "Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Altstadt" bezeichnet. [...]

Folgende Arbeiten sind durch das Planerteam ins Angebot einzurechnen:

- Erarbeitung / Überprüfung Leitbild, Bildliche Umsetzung des Leitbildes Altstadt Wil
- Gesamtbericht "BGK Altstadt" erstellen mit folgenden Themen:
  - 1: Öffentlicher Raum
  - 2: Güterumschlagskonzept
  - 3: Wegweisungskonzept
  - 4: Lichtkonzept
  - 5: Gestaltungskonzept Möblierung
- Aussagen zu folgenden Wegleitungen / Merkblättern im Bericht integrieren: Vermietung Altstadtliegenschaften, Umgang und Nutzung historischer Bausubstanz, Veranstaltungen und Nutzung des öffentlichen Raumes (Die Erarbeitung der Wegleitungen erfolgt ausserhalb des BGK)

[...]

Abgrenzung: Die Ausarbeitung zur Umsetzung der Massnahmen im Rahmen der Projektierung (SIA-Phase 3 Projektierung) erfolgt ausserhalb dieses Auftrags.»

## 1.2 Perimeter und Verortung

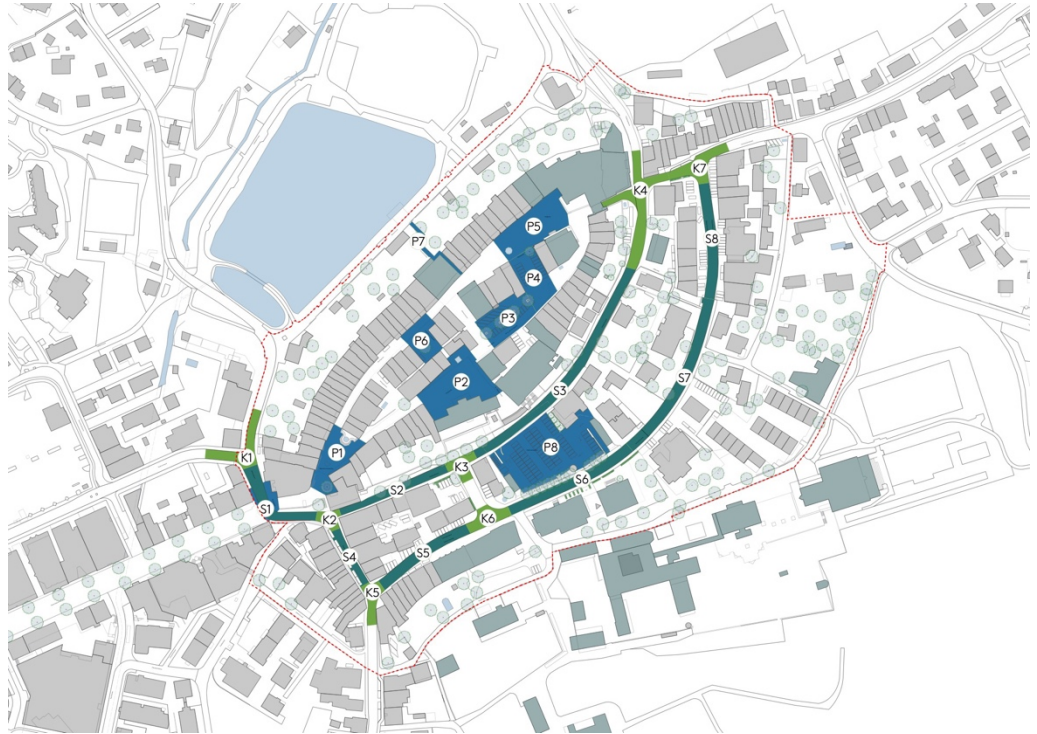


Abbildung 1: Perimeter und Verortung wichtiger Plätze, Abschnitte und Knoten

Der Perimeter lässt sich grob in zwei thematische Bereiche gliedern. Die Altstadt mit den beiden Hauptgassen Marktgasse und Kirchgasse, sowie die umliegenden Gebiete mit der Oberen und Unteren Vorstadt, der Grabenstrasse und den vier Zugängen in die Altstadt: Dem Rosenplatz als Hauptzugang von der Oberen Bahnhofstrasse, dem Lift und der Treppe zur Altstadt beim Viehmarktplatz, dem Schnetztor beim Adlerplatz und der Schwertstiege, die vom Krebsweg und dem Weier in die Altstadt führt.

### **Nummerierung und Verortung der relevanten Strassenabschnitten, Knoten und Plätzen:**

#### Strecken

- S 1: Weierstrasse, Verbindung Obere Bahnhofstrasse – Altstadt, inkl. Rosenplatz
- S 2: Grabenstrasse, Abschnitt Toggenburgerstrasse – Waagplatz (inkl. Engstelle)
- S 3: Grabenstrasse, Abschnitt Waagplatz – Viehmarkt – Adlerweg
- S 4: Toggenburgerstrasse
- S 5: Tonhallestrasse, Abschnitt Untere Vorstadt bis Viehmarkt
- S 6: Tonhallestrasse, Abschnitt Viehmarkt
- S 7: Tonhallestrasse, Abschnitt Viehmarkt bis Obere Vorstadt
- S 8: Tonhallestrasse, Abschnitt Obere Vorstadt

#### Knoten

- K 1: Knoten Weierstrasse / Dufourstrasse

K 2: Knoten Weierstrasse / Grabenstrasse / Toggenburgerstrasse

K 3: Knoten Grabenstrasse / Waagplatz

K 4: Knoten Grabenstrasse / Konstanzerstrasse / Hofbergstrasse / Altstadt

K 5: Knoten Toggenburgerstrasse / Tonhallestrasse

K 6: Knoten Tonhallestrasse / Waagplatz

K 7: Knoten Konstanzerstrasse / Toggenburgerstrasse

#### Plätze

P 1: Bärenbrunnenplatz

P 2: Kirchplatz

P 3: Parkplätze an der Kirchgasse

P 4: Marktplatz

P 5: Hofplatz

P 6: Böckebrunnenplatz

P 7: Schwertstiege

P 8: Viehmarktplatz

Das BGK Altstadt umfasst einen relativ grossen Perimeter mit diversen und komplexen Fragestellungen und Abhängigkeiten. Diese betreffend teilweise auch Gebiete und Zusammenhänge, die ausserhalb des definierten Perimeters liegen. Wo erforderlich, wurden diese im BGK einbezogen. Aufgrund der Grösse des Perimeters wurde zum Teil eine höhere Flugebene gewählt, als dies für ein BGK im klassischen Sinne üblich ist und der Bericht hat teilweise den Charakter eines Masterplans. Es wurde jeweils darauf hingewiesen, dass eine vertiefte Bearbeitung der entsprechenden Fragestellungen erforderlich sein könnte.

### 1.3 Vorgehen

Die Erarbeitung des BGK Altstadt wurde in drei Phasen gegliedert. In einem ersten Schritt «Grundlagenanalyse und Leitbild» wurde ein Analysebericht erstellt und die Schwachstellen und der Handlungsbedarf ermittelt. Zudem wurde ein Bild zum Leitbild erstellt. Diese Phase wurde am 09.02.2022 im Stadtrat verabschiedet. In einer nächsten Phase «Konzeption» wurde ein Gesamtkonzept entwickelt. Ziele und mögliche Phasen der Umsetzung wurden definiert. Das Konzept wurde in einem Workshop mit der Planungskommission verfeinert, sowie an einer öffentlichen Informationsveranstaltungen der Altstadtvereinigung am 11.05.2022 präsentiert. In der letzten Phase «Fokussierung» wurden die Konzepte in Varianten ausgearbeitet, bewertet und eine Bestvariante vorgeschlagen. Dabei gliedern sich die Empfehlungen in drei Etappen mit unterschiedlichem Zeithorizont und Abhängigkeiten.

Der vorliegende Bericht dient als Grundlage für konkrete Ausführungsprojekte in Form von Wettbewerben oder Direktaufträgen, sowie zum Erstellen von Merkblättern betreffend der zukünftigen Gestaltung und Nutzung der Altstadt Wil.

Die Erarbeitung des Berichts wurde interdisziplinär mit diversen Expert:innen erstellt, welche in den verschiedenen Phasen unterschiedliche Schwerpunkte setzten, um ein möglichst allumfassendes Produkt zu erstellen.



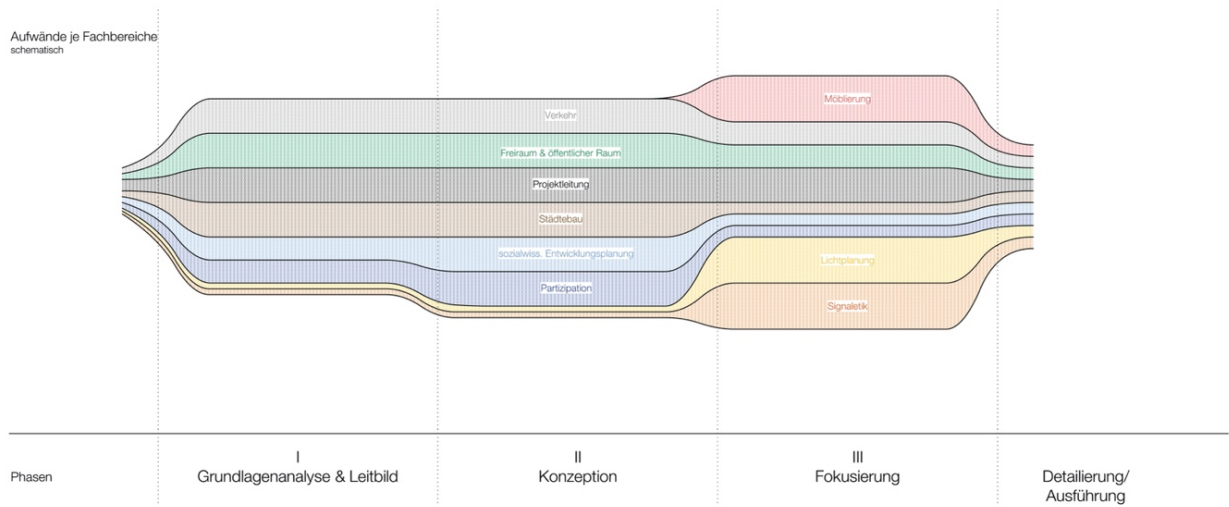


Abbildung 2: Einbezug der Fachbereiche in den Planungsphasen

## 1.4 Produkte

Es liegen folgende Unterlagen vor:

- Bericht (vorliegend)
- Massnahmenblätter
- Konzeptpläne:
  - Bestandesplan (1:1000, Format A0), 10.11.2022
  - Etappe 1 (1:1000, Format A0), 10.11.2022
  - Etappe 2 (1:1000, Format A0), 10.11.2022
  - Etappe 3 (1:1000, Format A0), 10.11.2022
- Betriebs- und Gestaltungskonzept:
  - Etappe 1 (1:500, Format A0), 10.11.2022
  - Etappe 2 (1:500, Format A0), 10.11.2022
  - Etappe 3 (1:500, Format A0), 10.11.2022
- Priorisierung Massnahmenblätter
- Grobkostenschätzung +/- 25 %
- Organigramm
- Analyse Parkhaus Altstadt
- Beilagen:
  - Bericht Workshop Partizipation, 28.03.22
  - Räumliche Umsetzung Altstadtleitbild (Bild zum Leitbild (Format A1)), 24.01.2022
  - Analysebericht, 16.12.2021

## 2. Analyse

Die Grundlagen und Rahmenbedingungen sind im ausführlichen Analysebericht (vom 16. Dezember 2021) dokumentiert. Nachfolgend wird aus Transparenzgründen eine kurze Zusammenfassung der wichtigsten Analyseerkenntnisse dargelegt und der Handlungsbedarf zusammengefasst. Während der Bearbeitung wurde in Erfahrung gebracht, dass zeitgleich das Projekt Dorfbegehungen (Federführung Departement Gesellschaft und Sicherheit) durchgeführt wurden. Die Erkenntnisse daraus, wie auch die relevanten Aussagen aus den Berichten zu den flankierenden Massnahmen zur Zentrumsentlastung (Flama) werden in diesem Kapitel, ergänzend zum oben erwähnten Analysebericht dokumentiert und zusammengefasst.

### 2.1 Städtebau

Wil wurde bereits 754 erstmals schriftlich erwähnt und als Stadt um 1200 gegründet. 1292 wurde Wil aufgrund von Auseinandersetzungen zwischen der Fürstabtei St. Gallen und dem König Rudolf von Habsburg zerstört und 1301, nach der Rückerstattung an die Fürstabtei St. Gallen, wieder aufgebaut. Die Ausrichtung der Marktgasse, welche sich über das ehemalige untere innere Stadttor klar in Richtung heutiger Toggenburgerstrasse richtete, hat heute eine neue Ausrichtung. Durch eine Niveaueinpassung und dem Bau der Oberen Bahnhofstrasse ist die historische Achse durch eine Stützmauer räumlich unterbrochen und die direktere Verbindung der Marktgasse findet über den Rosenplatz zur Oberen Bahnhofstrasse Richtung Westen statt.

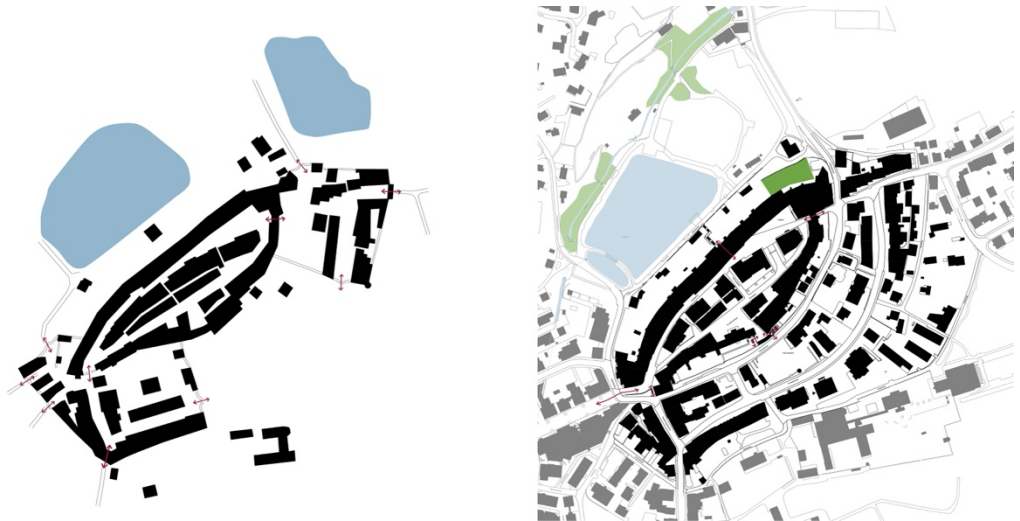


Abbildung 3: Altstadtzugänge 1700 (links) und 2022 (rechts)

In der ersten Hälfte des 19. Jh. wurden die Stadtmauern und inneren und äusseren Stadttore grösstenteils abgebrochen. Heute besteht nur noch das Schnetztor im Nord-Osten. Besonders markante Gebäude innerhalb des Perimeters sind der Hof zu Wil, die Kirche St. Niklaus und das Baronenhaus. Weitere wichtige öffentliche Gebäude innerhalb des Perimeters sind das Rathaus, das Schulhaus am Kirchplatz, die Tonhalle, das Tonhallenschulhaus und die Liegenschaft Turm. Als wichtige landschaftliche Elemente grenzen der Stadtweiher mit Grüngürtel im Nord-Westen und die Klosteranlage St. Katharina mit Blick auf den Alpstein im Süden an den Perimeter.

Diverse mehr oder weniger räumlich gefasste Plätze zeichnen das Gebiet der Altstadt Wil aus. Die sehr gut erhaltene mittelalterliche Gebäudesubstanz fasst diese räumlichen Momente auf eine stimmige und kongruente Weise.

## 2.2 Verkehr

**Fussverkehr:** Die Qualität der Fussverkehrsverbindung zwischen der Oberen Bahnhofstrasse und der Altstadt wird heute als nicht zufriedenstellend wahrgenommen. Die Zugänge in die Altstadt weisen Defizite bezüglich Auffindbarkeit und Hindernisfreiheit / Behindertengerechtigkeit auf. Die Materialisierung der Bodenbeläge ist nicht einheitlich, ein durchgängiges Konzept ist nicht erkennbar.

In der Altstadt gelten derzeit zwei verschiedene Verkehrsregime. Während der westliche Teil als Fussgängerzone ausgestaltet ist (Zufahrt mit Bewilligung und für Taxi gestattet), ist der östliche Teil als Begegnungszone signalisiert. Das heutige Verkehrsregime befriedigt nicht, der MIV wirkt in der Altstadt als «Störfaktor». Darunter leidet auch die Aufenthaltsqualität auf den Plätzen in der Altstadt.

In den Vorstädten ist die Situation für den Fussverkehr an vielen Stellen unbefriedigend. Es besteht Handlungsbedarf bei den Querungsstellen und in den Knotenpunkten. Entlang der Tonhallestrasse fehlen durchgehende Fussverkehrsangebote, da die Vorplätze durch die (private) Parkierung beansprucht wird. Derzeit gilt auf den Strassenzügen in den Vorstädten Tempo 50.

Im September 2021 wurde das Zentrum Wil unter Einbezug von neun Senior:innen auf Schwachstellen und Quartierperlen geprüft.<sup>1</sup> Als Quartierperlen werden beispielsweise die Obere Bahnhofstrasse, der Stadtweier, der Schulhausplatz oder der Wochenmarkt (Treffpunkt) genannt. An der Marktgasse (beim Bärenplatz P1) wird ein Potenzial verortet (Sitzgelegenheit). Generell wird jedoch angemerkt, dass in der Altstadt wenige Sitzgelegenheiten zur Verfügung stehen. Defizite werden unter anderem bezüglich hindernisfreie Zugänge in die Altstadt ausgemacht (fehlende oder verstellte Handläufe, schwer zu öffnende Türen, schmaler Zugang von der Oberen Bahnhofstrasse zum Lift an der Grabenstrasse mit nicht normgerechter Pflasterung und unangenehmen Quergefälle).

**Schulwege:** Das Schulhaus Kirchplatz wird vor allem von Kindern aus den nördlich gelegenen Wohngebieten besucht. Derzeit wird von Norden vor allem der Zugang über das Schnetztor genutzt (Konflikt mit MIV). Am Knotenpunkt Grabenstrasse / Konstanzerstrasse / Hofbergstrasse (K4) ist zudem die Problematik der Elterntaxis feststellbar. Das Schulhaus Tonhalle wird vor allem von den Kindern der südöstlich gelegenen Wohngebiete besucht. Die Schulkinder benutzen den Weg durch die Altstadt, um zur Tagesstruktur (beim Weier) zu gelangen. Dabei müssen sie auch die Tonhallestrasse, den Parkplatz Viehmarkt sowie die Grabenstrasse queren.

---

<sup>1</sup> Fussverkehr Schweiz, Wil Zentrum – Quartieranalyse, Sept./Okt. 2021, zugestellt an Projektteam 03.08.2022.

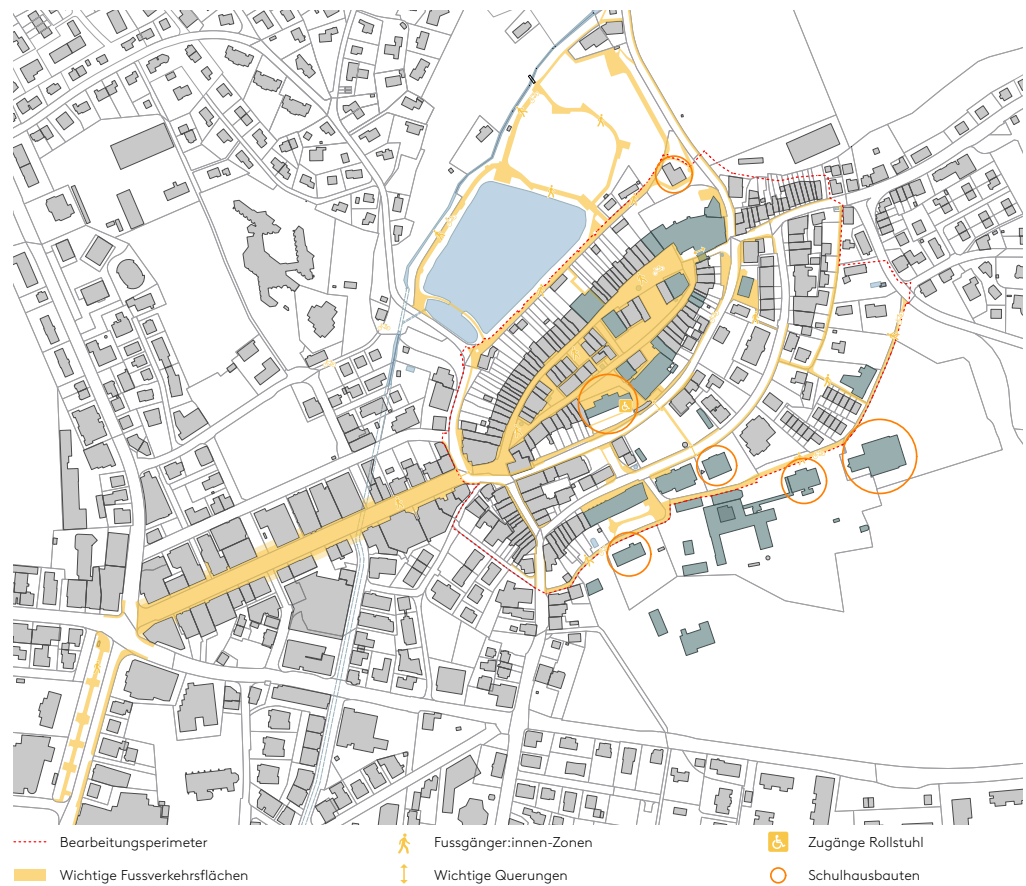


Abbildung 4: Analyse Fussverkehr und Schulwege. Die Schulstandorte inkl. Tagestrukturen und Turnhallen sind orange markiert.

**Veloverkehr:** Die Stadt Wil verfügt über eine Velostrategie aus dem Jahr 2015. Gemäss dieser Planungsgrundlage sollen auf der Grabenstrasse und auf dem Krebsbachweg sogenannte Hauptverbindungen mit dem Fokus auf die Sicherheit angeboten werden. Auf der Tonhallestrasse ist eine Hauptverbindung mit dem Fokus «direkt» eingetragen. Obere Bahnhofstrasse und Altstadt sind Teil der Velo-Lokalverbindungen. Aktuell ist das Velofahren sowohl auf der Oberen Bahnhofstrasse als auch im westlichen Teil der Altstadt nicht erlaubt (Fussgängerzone). Dieses Verbot wird in der Praxis jedoch oft missachtet. Im Stadtrat wurde am 09.02.2022 der Auftrag/Ziel Prüfung Velo in Altstadt zulassen formuliert (SRB 24/2022). Hier besteht ein Spannungsfeld zwischen den Anliegen der Veloförderung und der Verträglichkeit mit dem Fussverkehr (Verkehrssicherheit, insbesondere bei Anwendung des Mischprinzips in Bereichen mit Steigungen / Gefälle). Im Agglomerationsprogramm der 4. Generation (Stand Eingabe an den Bund, 15.09.2021) werden Veloschnellrouten / Vorrangrouten Velo thematisiert, bspw. auf der Achse Bronschhofen – Stadtzentrum.

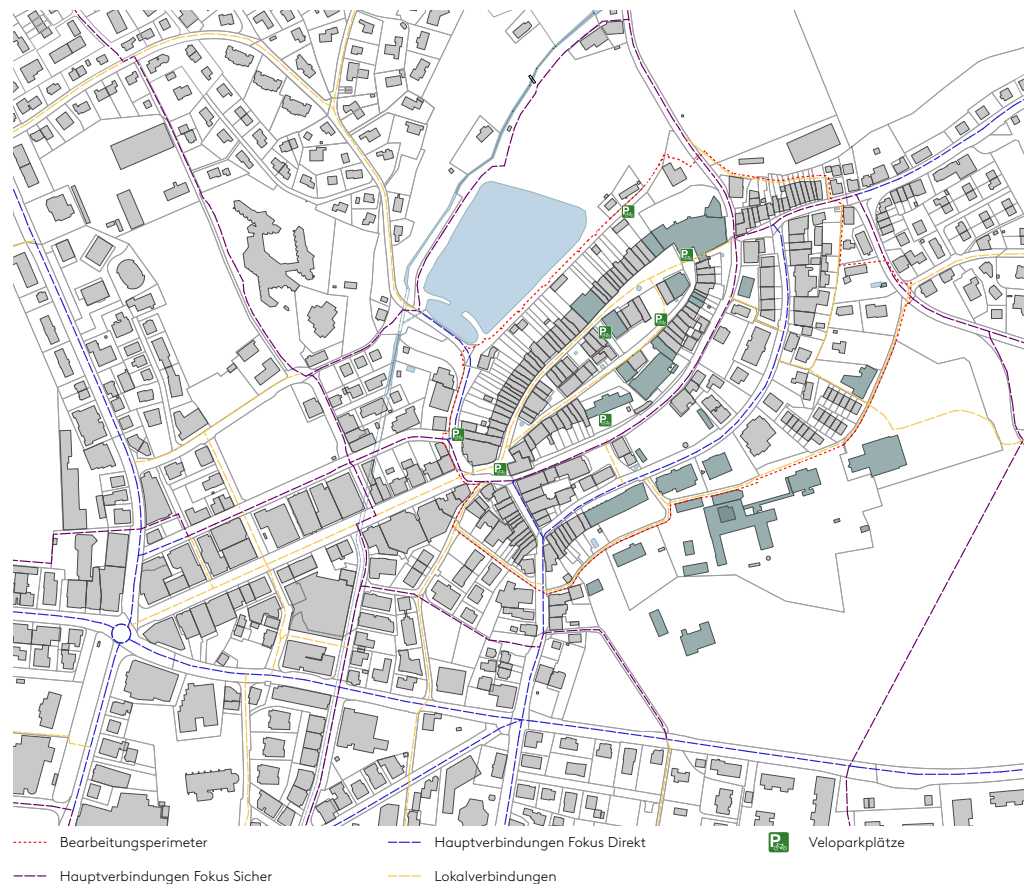


Abbildung 5: Analyse Veloverkehr

**Öffentlicher Verkehr:** Auf der Grabenstrasse verlaufen verschiedene städtische und regionale Buslinien (durchschnittlich 11 Kurse pro Richtung und Stunde):

- 701: Wil SG, Bahnhof – Neulanden, ¼-Stundentakt von 6 – 19 Uhr, WilMobil
- 702: Wilen bei Wil – Wil SG, Bahnhof – Rossrüti, ¼-Stundentakt von 6 -19 Uhr, WilMobil
- 722: Wil SG, Bahnhof – Weinfeld, Stundentakt von 5 bis 22 Uhr, WilMobil
- 726: Wil SG, Bahnhof – Uzwil, Halbstundentakt von 6 bis 20 Uhr, PostAuto
- 737 Wil SG, Bahnhof – Uzwil, Nachtbus, WilMobil

Die bestehenden Haltestellen Rose und Adler sind bezüglich Auffindbarkeit gut positioniert. Der BehiG-konforme Umbau der Bushaltestellen stellt eine Herausforderung dar. Gemäss der ÖV-Strategie 2030/2035 ist auf den relevanten Linien der Einsatz von Mini- (6 – 8.5 m), Midi- (8.5 – 10.7 m) und Standardbussen (10.5 – 12 resp. 15 m) vorgesehen. Die frühere Haltestelle beim Lift an der Grabenstrasse wurde vor einigen Jahren aufgehoben und ist gemäss ÖV-Strategie nicht mehr vorgesehen.

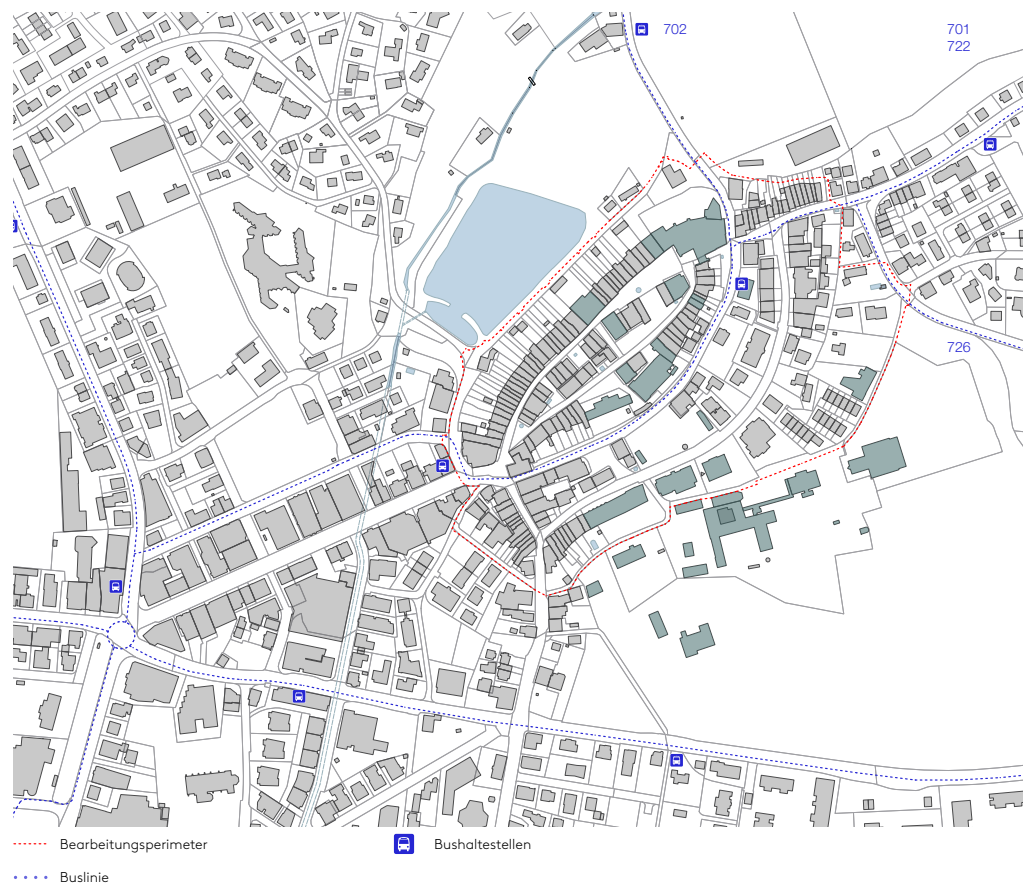


Abbildung 6: Analyse ÖV mit Linienführungen und Haltestellen

**MIV, Netzstruktur:** Die Tonhallestrasse und die Grabenstrasse sind durch den MIV stark belastet (Tonhallestrasse ca. 8'000 Fahrzeuge DTV, Grabenstrasse ca. 4'500 - 5'500 DTV), vgl. Abbildung 7. Die Werte des durchschnittlichen Werktagerverkehr (DWV) liegen nochmals etwas höher. Das Strassennetz in der Innenstadt weist eine hohe Sättigung auf. (vgl. Bericht Regio Wil, FlaMa und Verkehrsmanagementkonzept Zentrumsentlastung Wil SG, Metron, 2016 und Abbildung 8). Auf der sogenannten «Inneren Umfahrung» Haldenstrasse – Dufourstrasse – Weierstrasse – Toggenburgerstrasse wird Schleichverkehr festgestellt, da auf dieser Route die überlasteten Knoten in der Innenstadt umfahren werden können (Abbildung 9).

Die Tonhallestrasse ist heute als Ausnahmetransportroute bezeichnet. Bei der Einmündung der Tonhallestrasse in die Konstanzerstrasse ist ein Linksabbiegeverbot signalisiert. Der nördlichste Abschnitt der Toggenburgerstrasse wird im Einbahnregime betrieben. Im BGK-Perimeter sind seit 2011 fünf Fussgängerunfälle zu verzeichnen (Abbildung 10).

Im Strassennetz stehen in der Stadt Wil umfangreiche Veränderungen an. Auslöser ist unter anderem das Entwicklungsprojekt Wil West. Bei den übergeordneten Massnahmen handelt es sich um folgende Projekte <sup>2, 3</sup> und <sup>4</sup>:

<sup>2</sup> Metron AG, Regio Wil, FlaMa und Verkehrsmanagementkonzept Zentrumsentlastung Wil SG, Konzeptstudie Phase 1, 23. September 2016, zugestellt an Projektteam am 13.07.2022

<sup>3</sup> Standortentwicklung Stadt und Region Wil, Optimierte Verkehrsführung/FLAMA, Projekthandbuch Version 2, Verabschiedung Strategischer Koordinationsausschuss FlaMa am 12.03.2021, Kenntnisnahme Lenkungsausschuss am 26.03.2021, zugestellt an Projektteam am 13.07.2022

<sup>4</sup> Standortentwicklung WILWEST, Übersicht Flankierende Massnahmen Stadt und Region Wil, Stand 03.06.2022, zugestellt an Projektteam am 13.07.2022

- A: Autobahnanschluss Wil West
- B: Dreibrunnentallee im ESP Wil West
- C: Netzergänzung Nord
- D: Netzergänzung Ost (Grünaustrasse)

Parallel dazu wurden zahlreiche flankierende Massnahmen definiert (Abbildung 11). Für das vorliegende BGK von besonderer Relevanz ist die Netzergänzung Ost (Massnahme D). Als flankierende Massnahmen zur Netzergänzung Ost werden unter anderem die Erarbeitung von BGK für die Tonhallestrasse, die Toggenburgerstrasse sowie die Fürstenlandstrasse definiert (Massnahmen 2. Entlastungsetappe ZEW Ost, 1. Etappe, Nrn. 24 und 26). Die Sperrung der Weierstrasse (Unterbindung Schleichverkehr «Innere Zentrumsumfahrung», Nr. 25) ist erst in der 3. Etappe vorgesehen.

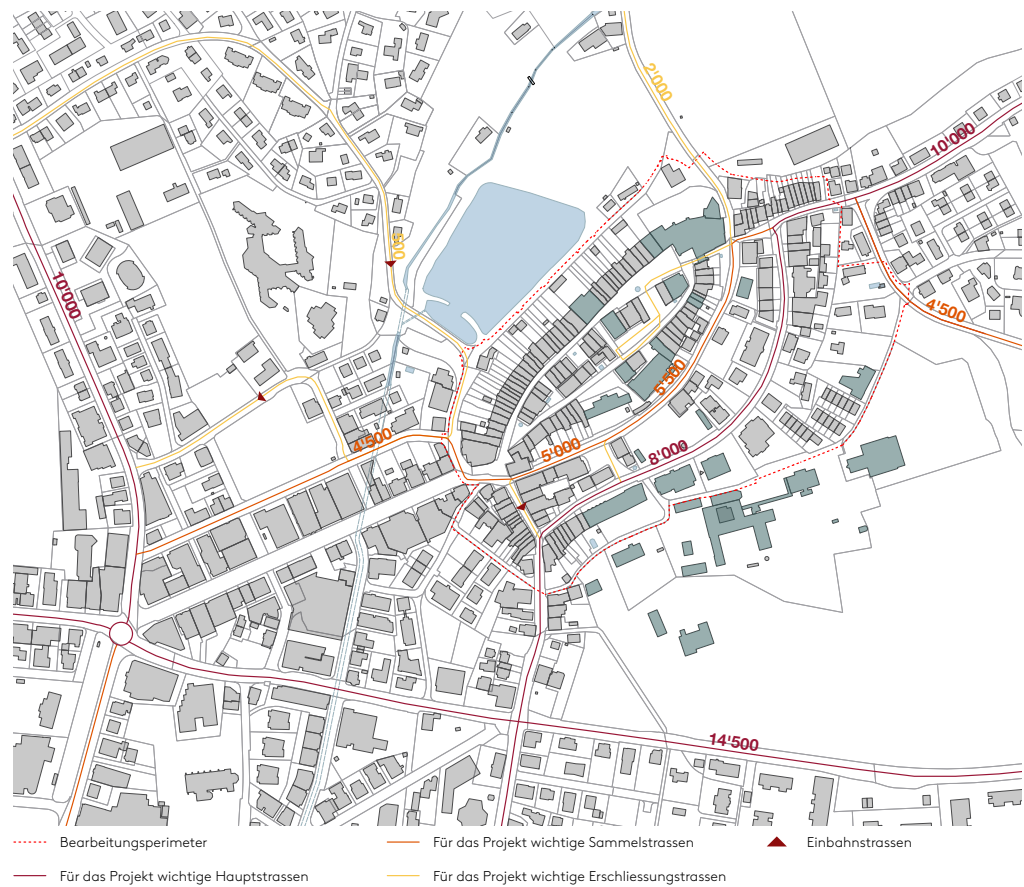


Abbildung 7: Analyse Strassennetz mit den wichtigsten gerundeten Kennzahlen zur Verkehrsbelastung (DTV, gemittelt). Datenquellen: Kanton St. Gallen, Verkehrszahlen, <https://www.sg.ch/bauen/tiefbau/verkehrszahlen.html>; Stadt Wil, Geschwindigkeitsmessungen und Verkehrszählungen 2008 – 2020, Übersichtsplan 1:5000, Stand April 2021; Stadt Wil, Ergänzende Verkehrserhebungen an der Graben- und Dufourstrasse aus dem Jahr 2021.

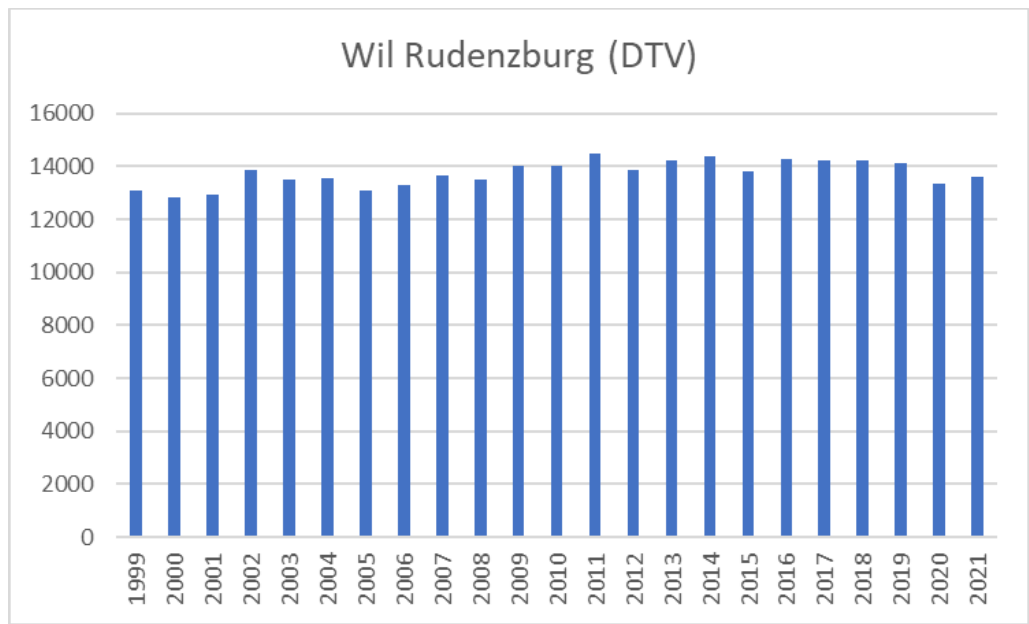


Abbildung 8: Ergebnisse der Verkehrszählungen an der Tonhallestrasse sowie am Standort Rudenzburg (Datengrundlage: Kanton St. Gallen, Verkehrszahlen, <https://www.sg.ch/bauen/tiefbau/verkehrszahlen.html>, eigene Darstellung, Juli 2022)

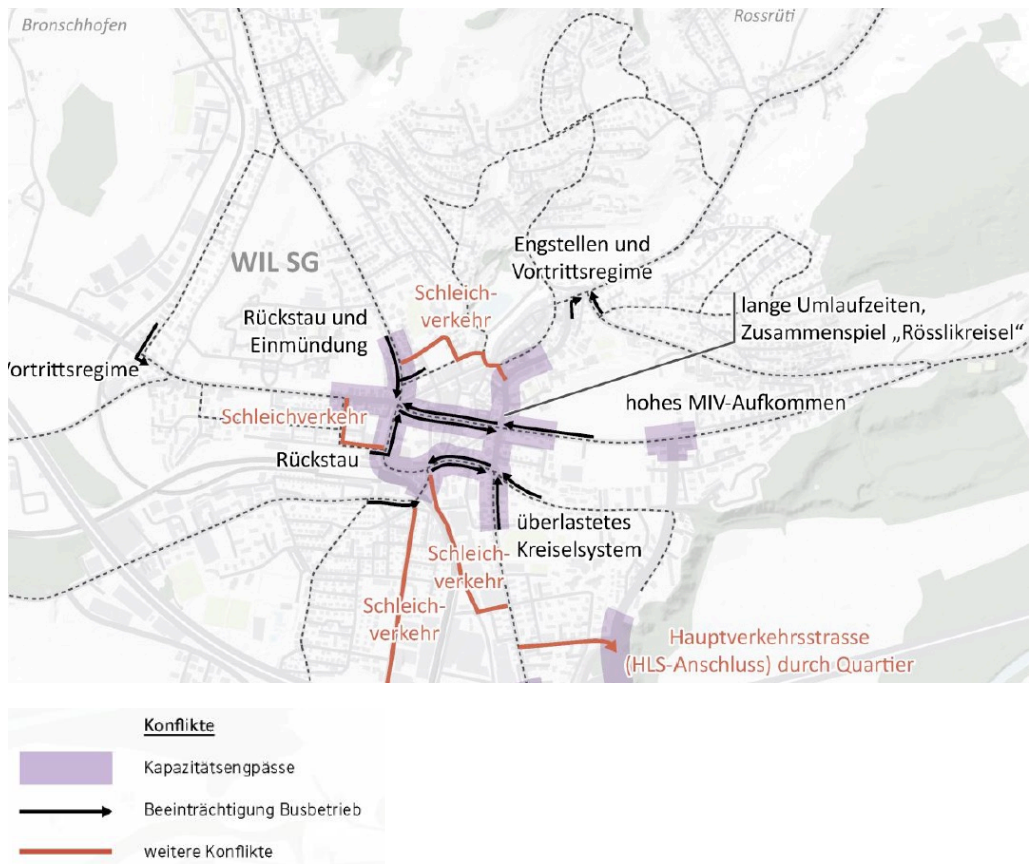


Abbildung 9: Metron AG, Regio FlaMa und Verkehrsmanagementkonzept Zentrumsentlastung Wil SG, Konzeptstudie Phase 1, Konflikte Ist-Zustand, 7. Juni 2016 (Schwachstellenplan)





Abbildung 10: Verkehrsunfälle mit Personenschaden seit 2011. Im Perimeter des BGK sind fünf Fussgängerunfälle verzeichnet (gelb), (grün, hellblau, rosa: Verkehrsunfälle MIV). Quelle: www.map.geo.admin.ch, Zugriff: 09.09.2022.

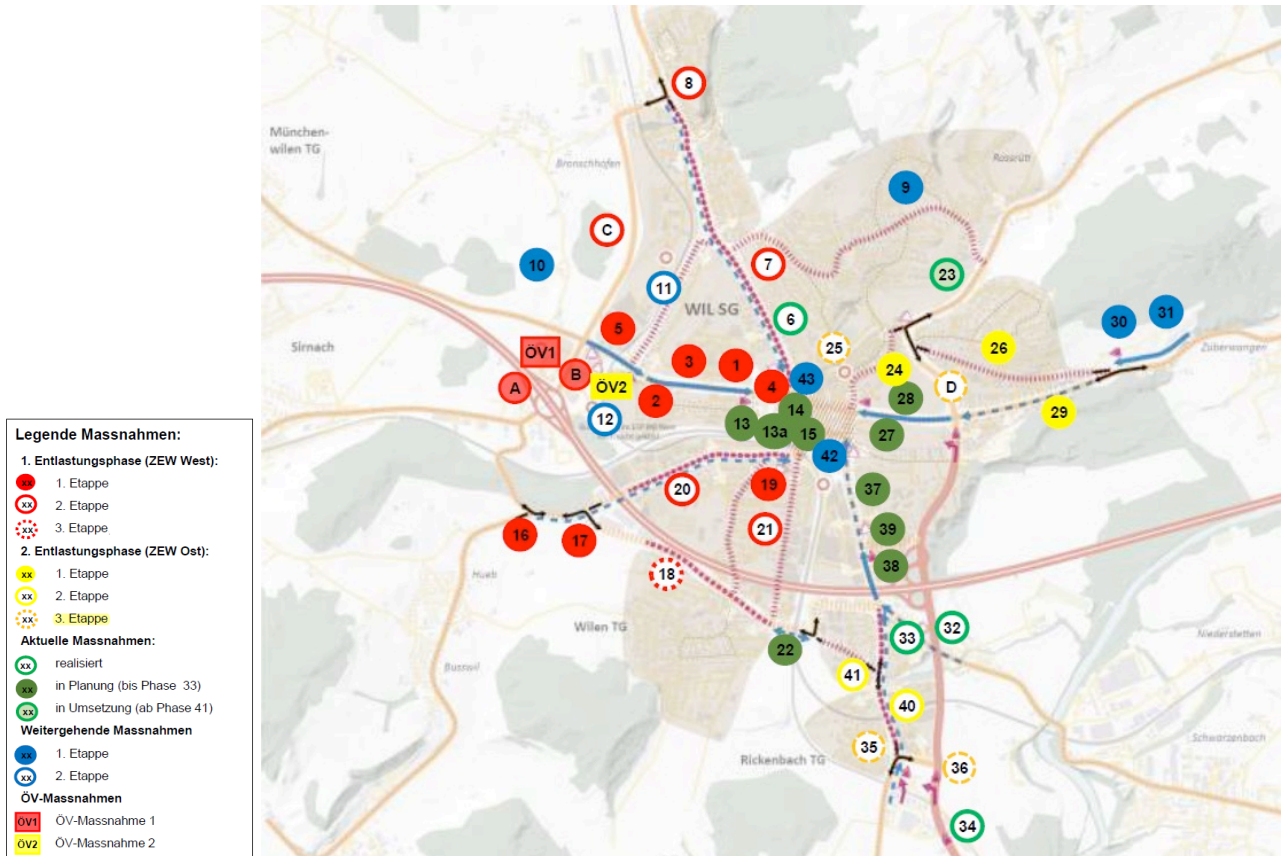


Abbildung 11: Massnahmenübersicht strukturiert (Stand Dez 2020), Quelle: Standortentwicklung Stadt und Region Wil, Optimierte Verkehrsführung/FLAMA, Projekthandbuch Version 2, Verabschiedung, S. 5

**Ruhender Verkehr:** In und um die Altstadt existiert heute ein grosses (bis übergrosses) Angebot an öffentlichen Parkplätzen (vgl. auch Strategie Strassen, jürg blattner AG, 2016). Die Interessenslage bezüglich einer autofreien Altstadt ist unterschiedlich (vollständig autofreie Altstadt vs. zusätzliche Parkplätze für Anwohner und Kunden). Die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze im Perimeter ist heute uneinheitlich (max. Parkdauer 10 min / 15 min / 60 min / 150 min, unterschiedliche Gebührenansätze, gebührenpflichtige Zeit von 06:00 / 07:00 bis 19:00 / 24:00 Uhr).

Im Parkhaus Altstadt / Viehmarktplatz stehen 255 Parkplätze zur Verfügung. Im Dezember 2021 wurden bezüglich Dauerkarten folgende Angaben gemacht<sup>5</sup>:

- Business (tagsüber)            146 Mieter
- Dauermieter (24 Std.)        108 Mieter

Betreffend Auslastung des Parkhauses Altstadt / Viehmarkt liegen Angaben aus dem Jahr 2017 vor<sup>6</sup>. Eine Auswertung zeigt, dass die Parkierungsanlage relativ oft nur gering bis mässig ausgelastet ist (ca. 20% bis 60%, Mittelwert ca. 35%). Lediglich an einzelnen Tagen zu bestimmten Uhrzeiten ist die Anlage besser ausgelastet resp. vor allem auf dem Oberdeck und dem 1. UG nahezu vollständig belegt. Es ist anzunehmen, dass diese Spitzen mit speziellen Veranstaltungen im Perimeter, z.B. in der Tonhalle in Zusammenhang stehen.

Bezüglich Pflichtparkplätze der Nutzungen in der Altstadt (Wohnen, Geschäfte, Gewerbe, etc.) liegen keine exakten Daten vor. Es wird seitens der Stadtverwaltung kein grundsätzlicher Mangel festgestellt. Diese Parkierungsbedürfnisse werden oft auf Privatgrundstücken in den Vorstädten abgedeckt. Zudem besteht die Möglichkeit, im Parkhaus Altstadt / Viehmarkt eine Dauerkarte zu erwerben (vgl. oben).

In den Vorstädten und insbesondere entlang der Tonhallestrasse werden die Vorplätze zur privaten Parkierung genutzt. Dies steht in Konflikt mit der Fussverkehrsführung entlang des Strassenzuges. Auch können die nach Norm erforderlichen Sichtbereiche oftmals nicht gewährleistet werden.

**Veloabstellplätze:** Es stehen gedeckte Abstellplätze für Velos und Mofas an der Grabenstrasse gegenüber des Viehmarktplatzes zur Verfügung. Die bisher bestehenden, gedeckten Veloabstellplätze beim Hof werden spätestens bis 31.01.2023 aufgehoben.<sup>7</sup> Seitens der Anwohner der Altstadt wurde das Bedürfnis nach zusätzlichen abschliessbaren Veloabstellplätze geäussert.

**Carparkplätze:** Entlang der Grabenstrasse stehen heute zwei Carparkplätze zur Verfügung. Künftig soll der Hof touristisch stärker vermarktet werden (UNESCO-Weltkulturerbe-Label in Zusammenarbeit mit dem St. Galler Stift anstreben). Entsprechend werden künftig mehr Besucher erwarten (10'000 – 15'000 Besuchende pro Jahr), welche zu einem grossen Teil mit Reiseautos anreisen werden. Gleichzeitig kann der bestehende Carparkplatz aufgrund der BehiG-konformen Ausgestaltung der Bushaltestelle nicht am bestehenden Standort erhalten bleiben.

**E-Mobilität / Sharing / Mikromobilität:** Der Anbieter Mobility verfügt beim Waagplatz über einen Standort mit einem Fahrzeug. Es bestehen in Wil weitere Sharing-Angebote, bspw. SpontiCar oder Carvelo2go (Lastenfahrrad) mit Standorten ausserhalb des Perimeters.

**Taxistandort Altstadt:** Im Rahmen der jährlichen Taxihalterkonferenz wurde der Bedarf nach einem Taxi-standort im Perimeter nachgefragt, dieser sei nicht gegeben oder gewünscht.

**Anlieferung:** Die Anlieferung in die Altstadt erfolgt heute hauptsächlich via Schnetztor. Die zulässige Zeiten für den Güterumschlag sind derzeit vom Wochentag abhängig. Es besteht das Bedürfnis nach einer einfachen Regelung.

<sup>5</sup> Vgl. Angaben der Stadt Wil vom 07.12.2021 betreffend Dauerkarten im Parkhaus Viehmarktplatz (Bewohner Altstadt / und weitere)

<sup>6</sup> Angaben der Stadt Wil resp. des Betreibers vom 15.11.2021

<sup>7</sup> Vereinbarung zwischen der Stiftung Hof zu Wil und der Stadt Wil vom 15.12.2021

## 2.3 Licht / Beleuchtung

### Altstadt

Die malerische Altstadt wirkt in den Abendstunden vielerorts übermässig dunkel und weniger einladend als im Tagbild.

Innerhalb der gesamten Altstadt wurden verhältnismässig niedrige Beleuchtungsstärken gemessen. Das betrifft insbesondere die Kirchgasse und die an sie angrenzenden Parkplatzbereiche (P3). Gleichzeitig sind aber auch die Plätze (z.B. Hofplatz (P5), Marktplatz (P4)) sehr dunkel (gemessene Beleuchtungsstärken teilweise  $> 1.0lx$ ). Der Böckebrunnenplatz (P6) erreicht sogar nur eine Beleuchtungsstärke von  $0.1lx$ . Die öffentliche Beleuchtung ist wenig gleichmässig, die Norm wird vielerorts deutlich unterschritten.

Das Sicherheits- und Orientierungsempfinden nehmen ab, die Aufenthaltsqualität wird gemindert.

Das Leuchtenmobiliar der Altstadt umfasst Wandleuchten mit strukturierten Abschlussgläsern in verschiedenen Ausführungen (variiere Leuchtenkörper mit unterschiedlichen Ausführungen der dekorativen Ausleger). Niedrige Lichtpunkthöhen fördern den wohnlich-intimen Charakter. Die Leuchten sind umgerüstet auf LED-Leuchtmittel, frei abstrahlend und haben eine geringe Lichteffizienz. Aufgrund ihrer Lichtverteilung erhellen sie mit einer Lichtfarbe von 3000K örtlich die Fassaden und dominieren das räumliche Erscheinungsbild. Einem homogenen nächtlichen Raumeindruck wird so entgegengewirkt.



Abbildung 12: Vergleich Tag- und Nachtbild Hofplatz (P5)

### Zugänge Altstadt

Die Altstadt erscheint nahezu abgelöst von der sie umgebenden Innenstadt – insbesondere in den Dunkelstunden. Eine klare visuelle Anbindung/ Verbindung fehlt an allen 4 Zugangsseiten. Die Orientierungsfähigkeit wird aufgrund fehlender Sichtbeziehungen/ -achsen erschwert. Die deutlich wahrnehmbare abrupte Reduktion des Beleuchtungsniveaus von aussen nach innen, wirkt wenig einladend und verstärkt den Eindruck des «zu wenig» an Beleuchtung im Altstadtzentrum. Der Raumfluss wird unterbrochen, verstärkt durch den zusätzlichen Wechsel des Leuchtenmobiliars.



Abbildung 13: Obere Bahnhofstrasse/ Zugang Rosenplatz (S1), Aufgang Toggenburgerstrasse (K2)



Abbildung 14: Vergleich Leuchtdichten Marktgasse (links) und Obere Bahnhofstrasse (rechts)

### Arkaden

Die heutige Beleuchtung der Arkaden erfolgt über eine Vielzahl verschiedener Leuchtentypen mit unterschiedlichen Leuchtmitteln, Lichtfarben (warmweiss in verschiedenen Ausführungen), Lichtverteilungen, Lichtrichtungen und resultierenden Lichtwirkungen. Die gemessenen Beleuchtungsstärken differieren stark – abhängig von der Beleuchtungsart des entsprechenden Arkadenabschnitts sowie auch von der Beleuchtung der angrenzenden Schaufenster. Teilweise sind die Arkaden übermässig hell ausgeleuchtet (Bsp. Kantonalbank), was den dunklen Eindruck der Gassenräume zusätzlich verstärkt (Anm.: Adaption des Auges an den hellsten Bereich im Blickfeld). Die unterschiedlichen Beleuchtungsmethoden, Beleuchtungsstärken und Lichtfarben wirken dem Raumfluss entgegen und verhindern den Eindruck räumlicher Tiefe.

### Schaufenster

Die Vielzahl der Schaufenster in der historischen Altstadt haben hinsichtlich ihrer Beleuchtung nahezu keinen Einfluss auf die gemessenen Beleuchtungsstärken der Wegebeleuchtung in den Lauflinien. Sie bestimmen aber massgeblich das nächtliche Erscheinungsbild der Gassen, Arkaden und Plätze. Ein massvoller Einsatz der Schaufensterbeleuchtung fördert ein harmonisches Erscheinungsbild, während übermässig hohe Beleuchtungsstärken einen räumlichen Zerfall bewirken und das Umfeld dunkler erscheinen lassen. Gleichzeitig verhilft ein Minimum an Licht in den Schaufenstern zu einem lebendigeren Gesamteindruck der Altstadt (Anm.: komplett dunkle Schaufenster vermitteln schnell das Gefühl einer Geisterstadt).

### Achse Bahnhof – Obere Bahnhofstrasse – Altstadt

Es fällt auf, dass diese wichtige städtebauliche Achse Stand heute nicht spürbar bzw. nicht visuell wahrnehmbar ist. Sie zerfällt in einzelne, unterschiedlich gestaltete Abschnitte. Räumliche Sichtachsen sind nicht vorhanden. Auch eine einheitliche, zusammenhängende und leitende Beleuchtung fehlt. Ortsfremden wird so die Orientierung erschwert.

### Innenstadt (Grabenstrasse, Tonhallestrasse)

Die bestehende Beleuchtung von Grabenstrasse und Tonhallestrasse erfolgt derzeit über Mastleuchten mit hohen Lichtpunkten. Das auf den Strassenverkehr ausgelegte Beleuchtungsniveau liegt deutlich über demjenigen der Altstadt, respektive der Zugänge in die Altstadt. Die homogene Beleuchtung ist hierbei ausschliesslich Zweckbeleuchtung. Bereiche mit erhöhtem Gestaltungsanspruch, welche zum Verweilen einladen, sind nicht vorhanden.

### Anstrahlungen

Die Analyse der bestehenden Anstrahlungen mittels einer Vielzahl konventioneller Scheinwerfer von je ca. 1000W Leistung hat ergeben, dass diese derzeit einen hohen Energiebedarf haben, wobei die Beleuchtungen teilweise wenig gleichmässig sind und überhöhte Leuchtdichten auf den Fassaden generieren (nur rudimentär planbar beim Einsatz von konventionellem Leuchtenmobiliar). Die wenig präzise Lichtführung der Scheinwerfer führt ausserdem zu Lichtemissionen (Nachthimmel, anliegende Wohnungen).

Vorbildlich ist das bestehende Nachtregime des Szenografischen Lichts. Ab 23:00Uhr wird konsequent ausgeschaltet.

Ausnahme: Festbeleuchtung Nordwestfassade Altstadtkranz. Diese Beleuchtung wird nur an ausgewählten Tagen eingeschaltet und darf an Silvester bis 1:00Uhr leuchten.



Abbildung 15: Beleuchtung Hof zu Wil (Nordseite)

## 2.4 Signaletik

### Die Wegleitung zur Altstadt

Die Wegleitung zur Altstadt erfolgt über vier Achsen, welche von allen Himmelsrichtungen angesteuert werden können. Die beiden Hauptachsen führen einerseits über die Westachse von der Bahnhofstrasse und andererseits über die Ostachse von der Konstanzerstrasse her. Diese beiden Hauptachsen weisen eine Vielzahl an Beschilderungen auf, allerdings ist deren Anordnung und Gewichtung für Nutzer eher verwirrend und irreführend. Als symbolische Altstadttore und Visitenkarte müssten diese viel dezimierter und nutzerfreundlicher ausgestaltet sein.

Der Seitenzugang Süd vom Viehmarktplatz (P8) bei der Grabenstrasse wie auch die Schwertstiege (P7), sind stark optimierbar. Eine klare Kennzeichnung zum Altstadt kern wird dort beidseitig vermisst.

Eine weitere Erkenntnis aus der Untersuchung zur Wegleitung ist, dass ausserhalb des zu untersuchenden Perimeters die Altstadt ungenügend beschriftet ist. Eine Wegleitung von den umliegenden Parkplätzen (bspw. Parkplatz Bleicheplatz) wird gänzlich vermisst.

### Unterschiedliche Systeme

Die Analyse hat gezeigt, dass innerhalb der Altstadt viele unterschiedliche Systeme / Beschilderungen eingesetzt werden.

Erkannte Systeme:

- Verkehrssignalisation
- Signaletiksystem der Stadt Wil
- Informationstafeln für historische Gebäude
- Signaletiksystem «Der Weg zum Hof zu Wil»
- Strassenbezeichnungen
- Infopoint Stadt Wil
- Signaletiksystem für Rollstuhlgänger
- Beschilderungen diverser Parkings (Auto und Fahrrad)
- Beschilderungen Wochenmarkt
- Signaletiksystem Wanderwege
- Wegleitung Turm Hofberg
- Wegleitung Passerelle Centralhof
- Beschriftung Hauseingänge

Die Vermutung liegt daher nahe, dass diese unterschiedlichen Systeme über die Jahre hinweg organisch gewachsen sind und kaum miteinander abgestimmt wurden. Eine Vereinfachung, Zusammenlegung und Harmonisierung dieser Schilder würde den Nutzer:innen stark helfen und den Altstadt raum aufwerten.

### Konkurrierendes Umfeld

Eine ganzheitliche Betrachtungsweise der Signaletik schliesst das gesamte Umfeld der Altstadt mit ein. Dabei ist aufgefallen, dass die bestehenden Signaletiksysteme teilweise in Konkurrenz zu anderen Massnahmen stehen. Diese Massnahmen können die Signaletik stören und es gilt das richtige Mass zu finden, um ein Mindestmass an Sichtbarkeit zu gewährleisten.

Konkurrenzierende Massnahmen:

- Plakatstellen (permanent und temporär)
- Parkplatzbeschriftungen
- Schaufenster und Eingangsbeschriftungen
- Beschriftungen von Schulen
- ÖV Fahrpläne
- Werbemassnahmen der Geschäfte (bspw. Kundenstopper)
- Historische Beschriftungen
- Anschlagbretter

## 2.5 Möblierung

Öffentliche Sitzgelegenheiten (Bänke) sind in verschiedenen Ausführungen vorhanden.

- Auf dem Böckebrunnenplatz (P6) eine runde Baumbank aus Holz.
- Auf dem Hofplatz (P5) Bänke mit Metallwangen und Holzlatten.
- Auf dem Kirchplatz (P2) eine Bank mit Metallwangen und Holzlatten.
- Neben dem Schulhaus gegen den Viehmarktplatz eine grüne Holzbank ohne Rückenlehne.
- Entlang des Klosterwegs diverse rote Bänke aus Holz mit Betonsockel.
- Um den Stadtweiher diverse gelbe Bänke aus Holz mit Metallfüssen.

Diverse Geschäfte und Privatpersonen bieten Bänke und Sitzgelegenheiten entlang der Marktgasse und der Kirchgasse an, insbesondere im Bereich hinter dem Baronenhaus.

## 2.6 Weitere Aspekte

**Werkleitungen:** Gemäss Angaben der Technischen Betriebe Wil TBW besteht derzeit im Perimeter kein Handlungsbedarf.<sup>8</sup> In der Tonhallestrasse besteht mittel- bis längerfristig Handlungsbedarf bezüglich Fernwärme (+10 Jahre). Die Grabenstrasse ist derzeit nicht im Perimeter der Fernwärme erfasst.

### Abfallentsorgung

Die nächstgelegenen Entsorgungsstellen befinden sich am Bleicheplatz und Parkplatz Rudenzburg, der Haushaltkehrich wird im klassischen Holsystem entsorgt (wöchentliche Abholung).

Ein System mit Unterflurbehälter für die Stadt Wil wurde eingehend geprüft (UFB-Konzept Stadt Wil, vom 27.11.2019, von meier und partner). Gemäss Stadtratsbeschluss vom 15.01.2020 wurde entschieden, nicht auf ein Bringsystem zu wechseln. Die Gründe dafür sind eine z.T. schwierige Umsetzbarkeit (Platz-, Eigentumsverhältnisse etc.), hohe Kosten, geringer ökologischer Gewinn, Vorteile dank kurzer Entsorgungswege usw.

### Bepflanzung und Stadtklima

In der Altstadt gibt es vereinzelt Bäume, vor allem auf dem Parkplatz an der Kirchgasse (P3). Die steil abfallenden Gärten im Norden und Süden sind relativ stark begrünt (Privatgrund). An der Graben- und Tonhallestrasse gibt es abschnittsweise Baumreihen. Stark begrünt sind die Gebiete um den Stadtweiher entlang des Chrebsbaches und das Gebiet um den Klosterweg.

In der Altstadt (Rosenplatz, Hofplatz, Baronenhaus, Kirchplatz usw.) sind hölzerne Pflanzentröge mit Oleander von der Stadt aufgestellt.

---

<sup>8</sup> Mail Technische Betriebe Wil vom 20.06.2022



Abbildung 16: Öffentliche und private Bepflanzungen

Über den ganzen Perimeter verteilt (z.T. auch an den Fassaden) gibt es diverse Pflanzentöpfe von Privatpersonen, Geschäften und Gastronomiebetrieben.

Aus Rückmeldungen von Vertretern der Stadt und Bewohnenden der Altstadt wurden einerseits Wünsche nach mehr Begrünung (Thema Mikroklima) geäußert, andererseits auch die Meinung, in der Altstadt sei eine starke Begrünung historisch nicht üblich.<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> Kickoff-Sitzung inkl. Interviews mit Vertreter:innen verschiedener Anspruchsgruppen vom 26.08.2021:



## 2.7 Handlungsbedarf

Basierend auf der Analyse kann folgender Handlungsbedarf abgeleitet werden:

- In der Altstadt sind punktuelle Eingriffe bezüglich Funktion, Zugänglichkeit, Materialisierung, Signalistik und Beleuchtung erforderlich, um die Attraktivität zu erhalten und zu steigern. Ein adäquater Anteil publikumsorientierter Nutzung in der Altstadt ist zu erhalten (Marke «Altstadt» stärken).
- Die Auffindbarkeit, Ausgestaltung und Nutzbarkeit der vier Zugänge zur Altstadt ist zu überprüfen. Die Priorisierung der Verkehrsteilnehmenden bei den Zugängen ist zu klären. Ein besonderes Augenmerk ist auf die Verbindung zwischen der Oberen Bahnhofstrasse und der Altstadt zu legen.
- Die Priorisierung der Verkehrsteilnehmenden in der Altstadt ist zu klären (Fokus Auto- und Veloverkehr). Weiter ist die künftige Situation für Velos auf der Oberen Bahnhofstrasse zu definieren.
- Es sind Vorstellungen für die künftigen Rollen der Vorstädte zu entwickeln. Welche Nutzungen werden in den Vorstädten angestrebt? Hierzu ist die kurz-, mittel- und langfristige Führung des MIV zu klären. Es sind Lösungen zur Reduktion resp. Vermeidung des quartierfremden Schleichverkehrs («Innere Umfahrung») zu entwickeln.
- Die Schulwegsicherheit ist zu verbessern.
- Für den Veloverkehr sollen durchgehende Routen angeboten werden, Schwachstellen sind nach Möglichkeit zu beheben.
- Die Bushaltestellen sind BehiG-konform auszugestalten.
- Die öffentliche Parkierung ist auf den Bedarf abzustimmen. Bezüglich Parkplatzbewirtschaftung sind einfache und einheitliche Regelungen anzustreben. Der Umgang mit der öffentlichen Parkierung in der Altstadt ist festzulegen.
- Die (private) Parkierung in den Vorstädten ist anzugehen, um die Situation für den Fussverkehr und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.
- Es besteht ein Bedürfnis nach zusätzlichen Veloabstellplätzen für Kurzzeitparkierung und Langzeitparkierung (Anwohner:innen).
- Parkierungsanlagen sind zukunftsorientiert weiterzuentwickeln, neue und zusätzliche Mobilitätsangebote sind vorausschauend zu berücksichtigen (Mobilitätshub).
- Die Halteplätze und die Parkierung der Reisedeckungsautos ist neu zu definieren.
- Das Anlieferungsregime in der Altstadt ist nach Möglichkeit zu vereinfachen.
- Ein vereinheitlichtes Erscheinungsbild (Möblierung, Beleuchtung, Signalistik) im gesamten Perimeter ist anzustreben.

### 3. Ziele

	Ziele	Kriterien
1.	<p><b>Historisches Zentrum erhalten und stärken.</b> Altstadt und Vorstädte als historisches und kulturelles Zentrum pflegen und Identität der geschichtsträchtigen, wertvollen Substanz erhalten und stärken, sowohl bei Tag als auch bei Nacht für alle Besucher präsent, sicher und erkennbar machen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Bausubstanz (Bauten, Mauern, Treppen, Gärten, etc.)</li> <li>_ «Image» der Altstadt und der Vorstädte</li> <li>_ Beleuchtungskonzept</li> <li>_ Sicherheitsempfinden der Besucher (Tag und Nacht)</li> <li>_ Besucheraufkommen</li> <li>_ Umsatzzahlen</li> </ul>
2.	<p><b>Altstadt beleben.</b> Altstadt mit wohnverträglichen Mischnutzungen beleben, Räume für Begegnung, Aufenthalt und Spiel nutzen, Aufenthaltsqualität erhöhen, Nutzungsspielregeln festlegen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Aufenthaltsqualität im Strassenraum</li> <li>_ Spannende, abwechslungsreiche, differenzierte Platzgestaltungen</li> <li>_ Nutzungsdurchmischung (Wohnen, verträgliches Gewerbe, Schule, etc.)</li> <li>_ Orientierung der Bebauung und Nutzungen zur Strasse und zu den Plätzen</li> <li>_ Spielregeln für die Nutzung (Grundsätze, Abläufe)</li> <li>_ Monitoring für den Nutzungsmix einrichten</li> </ul>
3.	<p><b>Altstadt in Schrittgeschwindigkeit erlebbar machen.</b> Priorisierung des Fussverkehrs in der Altstadt gegenüber motorisierten Verkehrsarten, deren Anforderungen hier nicht erfüllt werden können (fehlende Sichtweiten, Parkraum).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Koexistenz in der Altstadt (Velo/FG/Anlieferung/tw. Auto)</li> <li>_ Nachvollziehbares, einfaches Verkehrsregime</li> </ul>
4.	<p><b>Erreichbarkeit und Vernetzung für den Fuss- und Veloverkehr verbessern.</b> Dichtes Netz für den Fuss- und Veloverkehr mit nachvollziehbarer Netzhierarchie anbieten. Attraktive Veloabstellmöglichkeiten anbieten.</p>	<p>Veloverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>_ direkte und sichere Verbindungen</li> <li>_ Querschnitte, Knoten, Fahrfluss, Hindernisse, Sicherheit</li> <li>_ Attraktive Hauptrouten für den Veloverkehr um die Altstadt herum</li> <li>_ Abstellplätze (Anzahl, Lage, Ausstattung) für Besucher, Anwohner, Schule, etc.</li> </ul> <p>Fussverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>_ Direkte und sichere Verbindungen</li> <li>_ Sichere Querungen</li> <li>_ attraktive, hindernisfreie ÖV-Haltestellen (inkl. Zugänge)</li> <li>_ attraktive Verbindung Obere Bahnhofstrasse – Altstadt</li> <li>_ hindernisfreie Zugänge in Altstadt</li> <li>_ nachvollziehbares Wegweisungskonzept, Signaletik</li> <li>_ Einbezug privater / halbprivater Vorzonen</li> <li>_ Fussgängerführung entlang Grabenstrasse und Tonhallestrasse</li> </ul>

5.	<b>Verkehrssicherheit und Schulwegsicherheit</b> Verkehrssicherheit erhöhen, Schulwegsicherheit sicherstellen	_ Gegenseitige Rücksichtnahme, angepasstes Verkehrsverhalten _ Verständliches Verkehrsregime _ Fehlerverzeihende Strassenraumgestaltung _ Zugang in die Altstadt von Norden _ Querung Grabenstrasse / Tonhallestrasse / PP Viehmarkt
6.	<b>Autoverkehr auf Hauptachsen lenken.</b> Schleichverkehr vermeiden und reduzieren, Verkehr auf Hauptachsen verlagern, verbleibenden MIV verträglich abwickeln, beruhigen.	_ Unterbindung / Reduktion Schleichverkehr (Verkehrsaufkommen) _ Geschwindigkeitsniveau, Durchfahrtswiderstand _ Verzahnung mit Vorzonen, Strassenraumgestaltung von Fassade zu Fassade _ Verkehrszählungen
7.	<b>Bedarfsgerechte Parkierung anbieten.</b> Altstadt schrittweise autofrei machen, einfaches Modell zur Bewirtschaftung der Parkplätze, nur noch Kurzzeit-PP im Aussenraum. Einzelne Parkieranlagen zu Mobilitätshubs aufwerten.	_ Parkierungsangebot, Parkplatzbilanz _ Parkplatzbewirtschaftung _ Zusätzliche Mobilitätsangebote bei Mobilitätshubs (E-Mobilität, Sharing, etc.) _ Reduzierter Suchverkehr _ Halteplatz für Car _ Monitoring PP Belegung
8.	<b>Funktionsfähigkeit Verkehr im Perimeter erhalten.</b> Angebote des ÖV, Anlieferung, Ausnahmetransportroute, etc. sicherstellen	_ Störungsfreier, leistungsfähiger ÖV _ Zufahrt Liegenschaften _ Anlieferung (einfaches Anlieferungsregime) _ Unterhalt, Betrieb _ Ausnahmetransportroute (Tonhallestrasse)

## 4. Grobkonzeption

In verschiedenen Grobvarianten wurden Möglichkeiten zur künftigen Verkehrsorganisation geprüft. Generelle Erkenntnisse:

- Durch die Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit können verschiedene Verbesserungen erreicht werden: Angleichung des Geschwindigkeitsniveaus der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden, geringere Sichtweiten erforderlich, geringere Lärmemissionen, evtl. zusätzliche Fahrbeziehungen möglich (Linksabbiegen), etc.
- Ein Unterbruch der Weierstrasse für den MIV im Bereich des Übergangs zwischen Oberer Bahnhofstrasse und der Altstadt (S1) kann die Situation für den Fussverkehr deutlich aufwerten. Die Massnahme weist für das BGK Altstadt eine hohe Relevanz auf, währenddem die Massnahme im Projekt «Flankierende Massnahmen» eher niedrig priorisiert wurde.
- Die Einführung von zusätzlichen Einbahnregelungen würde zu eher komplizierten Verkehrsabläufen und Umwegfahrten führen.
- Die ÖV-Führung via Grabenstrasse ist zweckmässig. Eine Führung via Tonhallestrasse bringt keine Vorteile, sondern neue Fragen bezüglich Platzverhältnisse und Schleppkurven mit sich.
- Mit der Realisierung der Netzergänzung Ost entstehen auf der Grabenstrasse und der Tonhallestrasse zusätzliche Handlungsspielräume.
- Die Anbindung des Parkhauses Altstadt und der Liegenschaften ist sicherzustellen.

### 4.1 Kernaussagen

Basierend auf der Analyse, den Zielsetzungen und der Analyse der Grobvarianten werden **fünf Kernaussagen** formuliert. Diese bilden die Stossrichtungen für die weitere Bearbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts.

#### **Kernaussage 1: Fusswegachse Obere Bahnhofstrasse – Altstadt stärken**

Die Bewegung und das Raumerlebnis soll auf der Fusswegachse mit Schrittgeschwindigkeit möglich sein. Eine fussläufige, direkte, attraktive sowie sichere Anbindung der angrenzenden Räume / Quartiere ist sicherzustellen. Sowohl bei Tag als auch bei Nacht finden Einwohner:innen und Gäste belebte, attraktive und sichere Räume vor. Qualitativ hochwertige Platzräume laden zum Verweilen ein.



### Kernaussage 2: Zugänge zur Altstadt stärken

Auch die weiteren Zugänge zur Altstadt werden gestärkt. Insbesondere die Themen Verkehrssicherheit, Schulwegsicherheit, Aufenthaltsqualität und Auffindbarkeit stehen im Vordergrund.



### Kernaussage 3: Hauptveloachsen um die Altstadt herum führen

Die Grabenstrasse und der Krebsbachweg werden zu Veloachsen weiterentwickelt und aufgewertet. Bestehende Konflikte mit dem MIV, aber auch mit Fussverkehr werden so weit als möglich gelöst. Die Obere Bahnhofstrasse und die Altstadt sind für die Feinverteilung ins Velonetz integriert, es gilt jedoch Schrittgeschwindigkeit (Fussgängerzone).



### Kernaussage 4: Parkierung in Altstadt schrittweise reduzieren

Das Parkhaus Altstadt resp. der Parkplatz Viehmarkt werden zum Mobilitätshub aufgewertet. Die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze in der Altstadt und in den Vorstädten wird vereinfacht und vereinheitlicht. Im Aussenraum stehen vor allem Kurzzeitparkplätze zur Verfügung. Die umliegenden Parkieranlagen stellen sicher, dass auch bei Veranstaltungen und Anlässen ausreichend Parkraum zur Verfügung steht. Längerfristig werden die Parkierungsbedürfnisse insbesondere an den Standorten Viehmarktplatz und Bleiche abgedeckt.



### **Kernaussage 5: Autoverkehr auf die Hauptachsen lenken, Handlungsspielräume nutzen und Verkehrssicherheit verbessern**

Die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität entlang der Grabenstrasse und der Tonhallestrasse wird verbessert. Dazu sind die Strassen möglichst rasch vom Durchgangsverkehr (MIV) zu entlasten resp. zu befreien. Einerseits wird die Weierstrasse im Bereich der Querung Obere Bahnhofstrasse / Altstadt (S1) für den MIV gesperrt (Unterbruch «Innere Umfahrung»). Andererseits ist spätestens mit Realisierung der Netzergänzung Ost der Durchgangsverkehr auf der Achse Toggenburgerstrasse – Tonhallestrasse zu unterbinden (S7). Angestrebt wird ein schrittweises Vorgehen. Kurzfristig könnten Temporeduktionen, Markierungen oder kleinere bauliche Massnahmen vorgesehen werden. Langfristig ist die bauliche Umgestaltung der Strassenräume anzustreben. Fussgängerbereiche können schrittweise ausgeweitet werden (Ausgestaltung z.B. als Begegnungszonen).



## 5. Konzeption

### 5.1 Betriebskonzept

Der Verkehrsablauf in der Altstadt und in den Vorstädten orientiert sich am Massstab Mensch und wird siedlungsverträglich ausgestaltet. In der Altstadt steht der Fussverkehr im Vordergrund, es wird eine flächendeckende Fussgängerzone bezeichnet, Velos sind in Schrittgeschwindigkeit zugelassen. Die öffentlichen Parkplätze in der Altstadt werden schrittweise in attraktive Aussen- und Begegnungsräume transformiert.

Auch in den Vorstädten sollen sich die Geschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmenden angleichen, im Grundsatz wird schrittweise Tempo-30 angestrebt. In den Knotenpunkten und bei wichtigen Fussverkehrsquerungen werden auch Begegnungszonen ausgewiesen (Tempo-20, Fussverkehr vortrittsberechtigt).

In einem ersten Schritt bleibt die MIV-Führung unverändert, der Durchfahrtswiderstand jedoch etwas erhöht (Begegnungszone auf der Weierstrasse beim Übergang Obere Bahnhofstrasse – Altstadt). In den weiteren Entwicklungsschritten werden die Grabenstrasse und später auch die Tönhallestrasse schrittweise vom quartierfremden Durchgangsverkehr entlastet. Mit der Inbetriebnahme der Netzergänzung Ost stehen diese Achse nur noch als Quartierserschliessung zur Verfügung.

Der ÖV wird weiterhin auf der Grabenstrasse geführt. Die Bushaltestellen Rose und Adler sind gut auffindbar und werden beibehalten. Sie werden (mit Abstrichen) BehiG-konform umgestaltet.

Entlang der Grabenstrasse (S3) wird mind. einseitig ein durchgehendes Trottoir angeboten (Seite Altstadt). Entlang der Tönhallestrasse wird gemeinsam mit dem Kanton und den angrenzenden Grundeigentümern darauf hingewirkt, dass ebenfalls ein durchgehendes Fussverkehrsangebot angeboten werden kann. Ein Fokus wird zudem auf die Querungsstellen gelegt.

Die Grabenstrasse und der Krebsbachweg (ausserhalb des Perimeters) übernehmen künftig die Funktion von Veloachsen. Die Situation für Velos auf der Grabenstrasse wird in Abhängigkeit der MIV-Führung schrittweise verbessert (1. Schritt Temporeduktion, 2. Schritt Reduktion MIV-Aufkommen).

Für die Veloparkierung werden an drei Standorten gedeckte Abstellplätze angeboten: An der Grabenstrasse am bestehenden Standort, beim Viehmarktplatz sowie in der künftigen Nutzung am Marktplatz. Zudem werden dezentral weitere, ungedeckte Kurzzeitparkplätze angeboten (z.B. Velobügel).

Die MIV-Parkierung wird schrittweise am Standort Parkhaus Viehmarkt/Altstadt konzentriert. Dieser Standort kann künftig sowohl für die Altstadt als auch für die Vorstädte die Funktion eines Mobilitätshubs übernehmen und mit zusätzlichen Mobilitätsangeboten ergänzt werden (Sharing-Angebote, E-Ladestationen, etc.).

Die Zufahrt für Anlieferung, Ver- und Entsorgung in der Altstadt erfolgt weiterhin hauptsächlich über das Schnetztor (K4) (mit Bewilligung, Anlieferungszeiten am Vormittag). Ausserhalb dieser Zeiten stellt die Auslieferung via Velo eine Alternative dar. Die Zufahrt beim Bärenplatz (P1) bleibt weiterhin möglich, auch als Notfallzufahrt.

### 5.2 Gestaltungskonzept

Verschiedene neu konzipierte Plätze in der Altstadt erhöhen die Attraktivität und erlauben eine diverse Nutzung durch die Bewohnenden und Gäste. In der Altstadt, wie auch der Oberen und Unteren Vorstadt, sollen auch in Zukunft die Erdgeschosse öffentlich oder kommerziell genutzt werden. Wohnen findet in den oberen Geschossen statt.

Eine klare Materialisierung, sowie ein einheitliches Beleuchtungs- und Signaletikkonzept lassen die Altstadt einheitlicher erscheinen und stärken die Anbindung an die umliegenden Quartiere.

### 5.3 Umsetzungsetappen

Die Konzeption lässt sich grob in drei Umsetzungsetappen aufgliedern. Die meisten der Massnahmen lassen sich bereits in der ersten Etappe realisieren. In Bezug auf die Grabenstrasse und die Tonhallestrasse bestehen Abhängigkeiten zu Drittprojekten (FlaMa, Netzergänzung Ost):

	Umsetzungsetappe 1	Umsetzungsetappe 2	Umsetzungsetappe 3
<b>Altstadt</b>	Platzgestaltungen, Möblierung, Beleuchtung, etc.	Ausweitung Fussgängerzone (Velo gestattet)	
<b>Zugänge Altstadt</b>	Signaletik, Beleuchtung, Materialisierung, Hindernisfreiheit		
<b>Weierstrasse</b>	Weierstrasse für MIV offen, Verkehrsbelastungen unverändert, Begegnungszone		
<b>Grabenstrasse</b>	Temporeduktion, Geschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmenden angleichen, Fokus auf Querungsstellen für Fussverkehr (Schulwegsicherheit)	Unterbruch Weierstrasse für MIV, Schleichverkehr «Innere Umfahrung» unterbinden, Bus kann Abschnitt weiterhin befahren Zwischenvariante: Temporäre Sperrung in Zeiten mit hohem Fussverkehrsaufkommen, z.B. Samstag (Markt)	
<b>Tonhallestrasse</b>	Fokus auf Querungsstellen für Fussverkehr (Schulwegsicherheit)	BGK Tonhallestrasse light: Durchfahrtswiderstand erhöhen, Siedlungsverträglichkeit steigern, Temporeduktion, kurzfristige Massnahmen wie FGSO, Ersatz LSA durch FGS beim Schulhaus, evtl. Linksabbiegen in Richtung Adler / Altstadt prüfen. Private Parkierung entlang Tonhallestrasse schrittweise verlegen (in Kooperation mit Grundeigentümer)	Realisierung Netzergänzung Ost Gleichzeitig: Umsetzung des definitiven BGK Tonhallestrasse, Durchgangsverkehr unterbinden und über die neue Achse abwickeln Ausweitung der Begegnungszone in die Vorstädte anstreben
<b>ÖV</b>	BehiG-konforme Ausgestaltung der Bushaltestellen		
<b>Parkierung Velo</b>	Schaffung zusätzlicher Veloabstellplätze (dezentral)	Wettbewerbsverfahren für freierwerdende Fläche am Marktplatz, gedeckte Veloabstellplätze integrieren	
<b>Parkierung MIV</b>	Reduktion öffentliche PP in Altstadt (Kirchgasse, 1. Etappe) <sup>10</sup> Aufhebung einzelner PP in den Vorstädten (infolge Bushaltestelle, etc.) Bewirtschaftung der öffentlichen PP vereinheitlichen	Vollständige Aufhebung der öffentlichen PP in Altstadt (Marktplatz, 2. Etappe) Zwischenvariante: Temporäre Sperrung	
<b>Car</b>	Neue Standorte etablieren		
<b>Anlieferung</b>	Neues Anlieferungskonzept		

Tabelle 1: Übersicht über mögliche Umsetzungsetappen

<sup>10</sup> In Etappen und mit sinnvollen Alternativnutzung. (Vernehmlassung und Wunsch Bewohner und Politik)



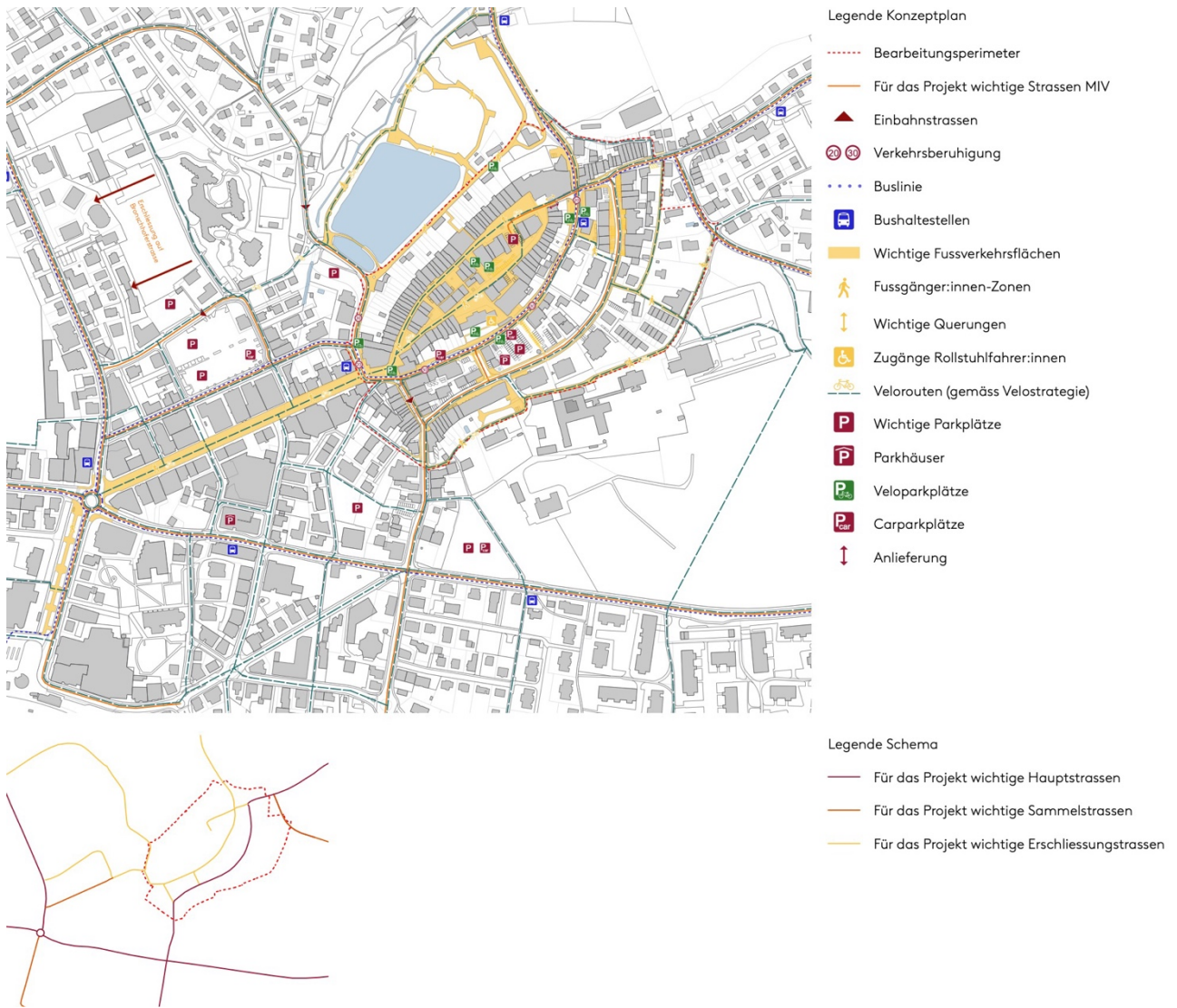


Abbildung 17: Betriebskonzept, Umsetzungsetappe 1

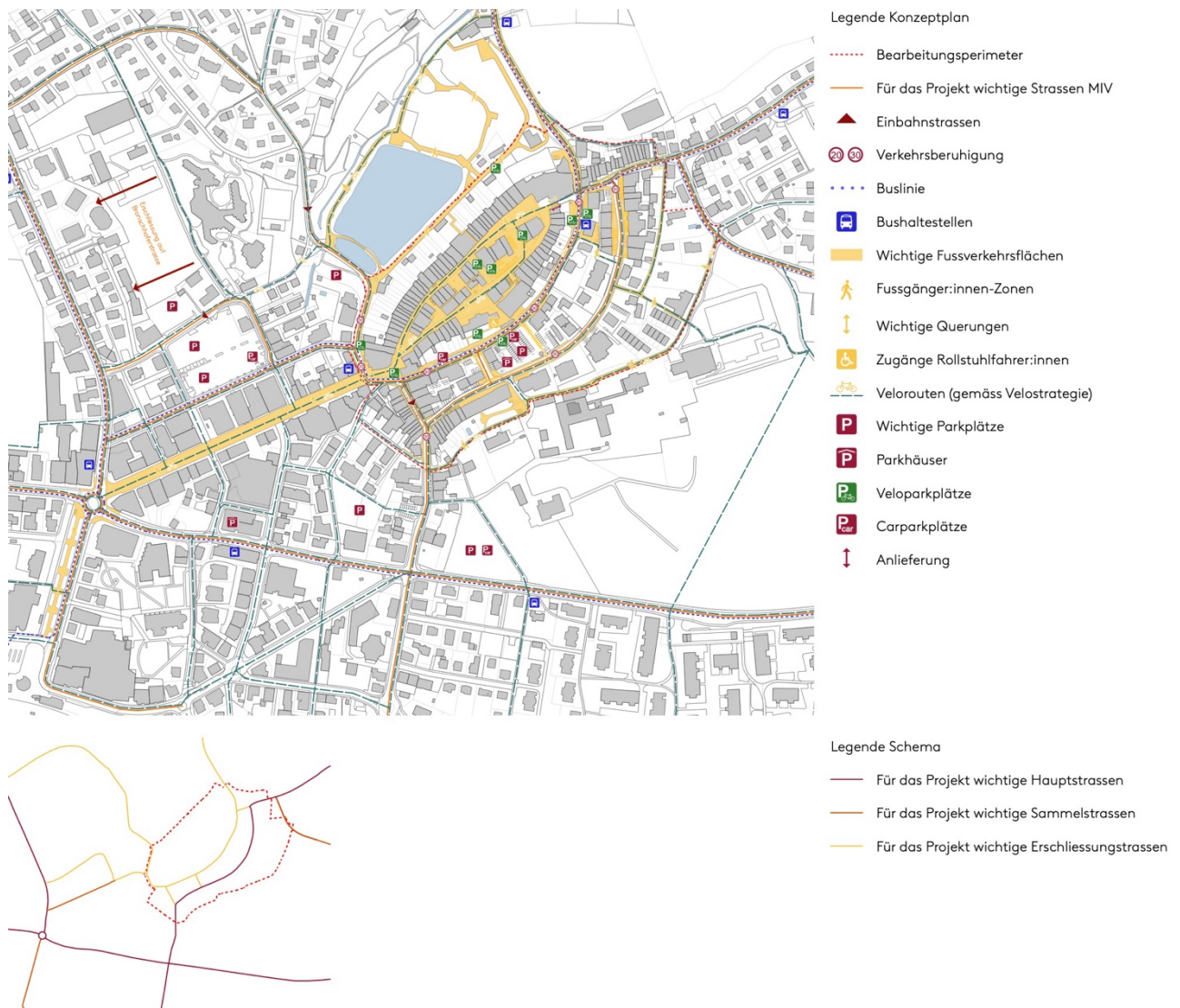


Abbildung 18: Betriebskonzept, Umsetzungsetappe 2

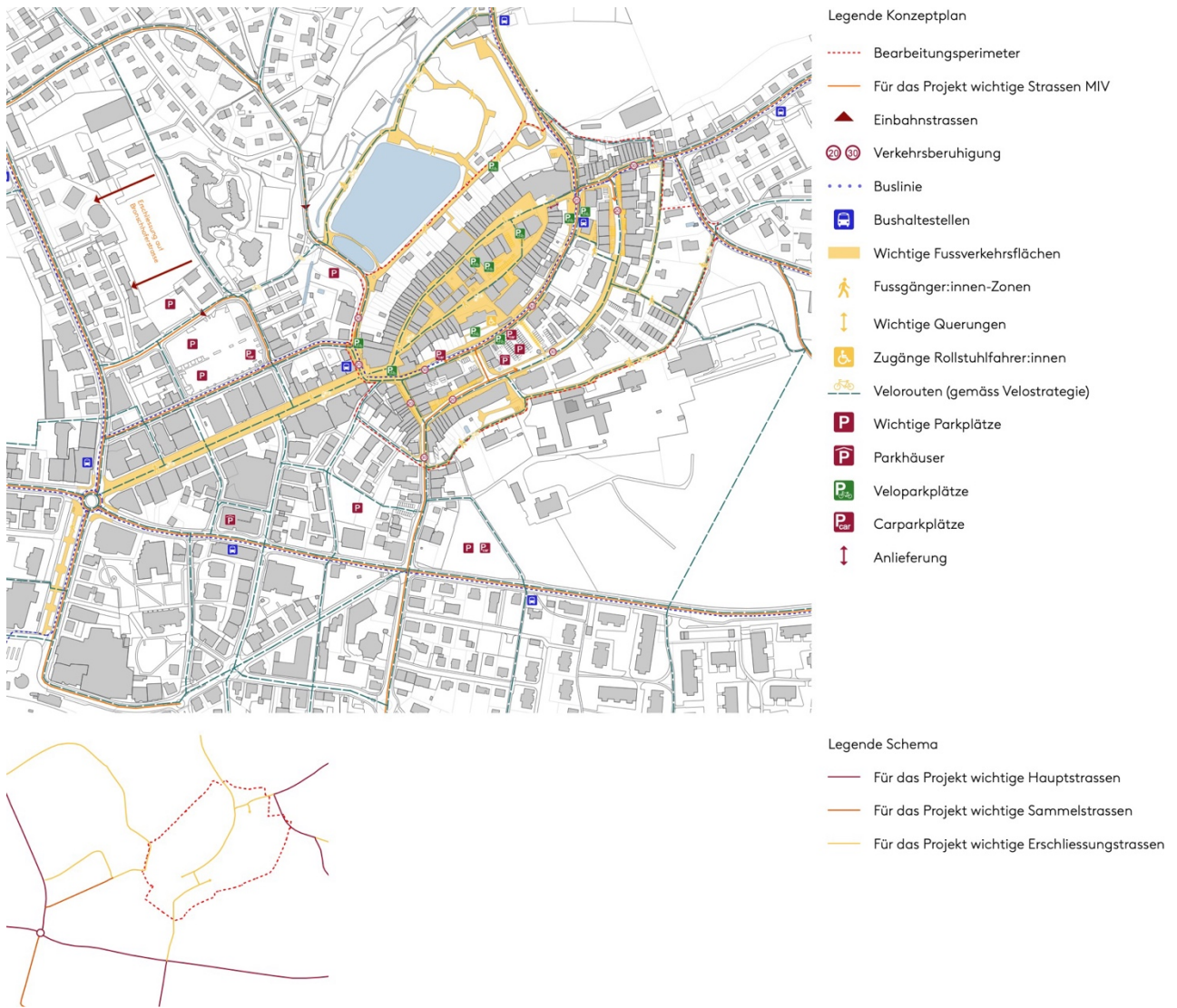


Abbildung 19: Betriebskonzept, Umsetzungsetappe 3

## 5.4 Nachweise und Hinweise zum Betrieb

### 5.4.1 Querschnitte, Begegnungsfälle (Variantenstudium)

Mit Hilfe des morphologischen Kasten lassen sich mögliche Querschnitte kombinieren:

Bezeichnung	Fahrbahnbreite	Begegnungsfälle
Engstelle, reduzierter Querschnitt	4.5 m	PW / PW (bei T 20) Bus / Velo
Schmalfahrbahn (≤ 6.0 m)	5.0 m 5.5 m 6.0 m	PW/PW (bei T 30) PW/Bus (bei T 20) Bus/Bus (bei T20)
Kernfahrbahn	mind. 7.5 m (1.5m+4.5m+1.5m)	Velo/PW/PW/Velo
Standardquerschnitt (zweispurig)	6.0 m 7.5 m	Bus/Bus; Profile zwischen 6.0 m und 7.5 m für Veloverkehr im Mischverkehr grundsätzlich nicht geeignet
Mehrzweckstreifen ohne Radstreifen	7.5m – 10.0m (mind. 3.0m+1.5m+3.0m)	
Flächige Gestaltung	Von Fassade zu Fassade	

Für den Fussverkehr sind in der Regel Trottoirbreiten von mind. 2.0 m anzustreben (1.5 m punktuell in Engstellen). In städtischen Situationen sind Breiten von 2.5 m und mehr zweckmässig (in Abhängigkeit des Fussverkehrsaufkommens).

Bis zu einem DTV von 2'500 bis 3'000 Fahrzeugen kann der Veloverkehr in der Regel im Mischprinzip mit dem MIV betrieben werden. Bei höherem Verkehrsaufkommen sind spezielle Radinfrastrukturen vorzusehen.

Folgend werden die relevanten Strassenzüge des BGK Altstadt umschrieben und die empfohlenen Massnahmen hergeleitet.

**Weierstrasse, Verbindung Obere Bahnhofstrasse – Altstadt (S1)**

Die Weierstrasse weist eine Fahrbahnbreite von 5.8 m bis > 7.0 m auf. Der Strassenverlauf ist geprägt durch eine Kurve, welche fast im 90°-Winkel verläuft. Im Abschnitt befindet sich die Haltestelle «Rose».



Abbildung 20: Weierstrasse, Übergang von Oberer Bahnhofstrasse in die Altstadt, Blickrichtung Altstadt

	V1	V2	V3
<b>Skizze</b>			
<b>Beschrieb</b>	Temporeduktion, Fahrbahn auflösen, z.B. Pflasterungselement der Altstadt über die Fahrbahn bis zur Oberen Bahnhofstrasse weiterziehen BehiG-konforme Bushaltestelle	Temporeduktion (T30), Fahrbahn beibehalten, wichtigste Querungsstelle erkennbar machen (z.B. FGSO) BehiG-konforme Bushaltestelle	Temporeduktion (Begegnungszone) Fahrbahn beibehalten, flächiges Queren, evtl. wichtigste Querungsstelle erkennbar machen (FGSO) BehiG-konforme Bushaltestelle
<b>Kurzbeurteilung</b>	Fusswegachse Obere Bahnhofstrasse würde fließend in die Altstadt übergehen (Kernaussage 1), Ziele 1 – 3 würden gestalterisch gut unterstützt. Bei gleichbleibendem MIV-Aufkommen wohl nicht zielführend (Emissionen aufgrund Pflasterung) <b>eher nicht weiterverfolgen</b>	In Tempo-30 i.d.R. keine Fussgängerstreifen. FGSO als Ersatz, trotzdem hätte Fussverkehr keinen Vortritt mehr. Ziele 1 – 3 würden dadurch weniger gut erreicht. <b>eher nicht weiterverfolgen</b>	In Begegnungszone hat Fussverkehr Vortritt. Wichtiger Beitrag zur Erreichung der Ziele 1 – 3. Bedingungen für flächiges Queren grundsätzlich gegeben, Altstadtzugang auf der einen, Geschäftsnutzungen mit Publikumsverkehr auf der anderen Seite. <b>weiterverfolgen</b>

Tabelle 2: Variantenstudium Weierstrasse

**Grabenstrasse, Abschnitt Toggenburgerstrasse – Waagplatz (inkl. Engstelle, S2)**

Die Engstelle an der Grabenstrasse weist im Ist-Zustand eine Fahrbahnbreite von ca. 4.25 bis 4.75 m auf. Das südseitige Trottoir ist schmal und weist lediglich eine Breite von ca. 1.2 m auf. Die nordseitige Fussverkehrs-führung nutzt in der Engstelle eine Arkade und geht anschliessend in ein Trottoir über. Die Trottoirbreite beträgt an der schmalsten Stelle ca. 1.5 m. Nördlich der Fahrbahn sind zwei Längsparkplätze sowie ein Carparkplatz angeordnet.



Abbildung 21: Grabenstrasse, Blick Richtung Engstelle und Toggenburgerstrasse

	V1	V2
<b>Skizze</b>		
<b>Beschrieb</b>	Fahrbahn in Engstelle auf Minimum verringern (3.5m oder 4.0m), Trottoir verbreitern	Fahrbahnquerschnitt von ca. 4.25 bis 4.5 m beibehalten
<b>Kurzbeurteilung</b>	Verbesserung für den Fussverkehr (Ziel 4) in der Engstelle, Verbindung von der Oberen Bahnhofstrasse zum Lift würde nicht profitieren, resp. Querung der Fahrbahn wird erforderlich. Funktionsfähigkeit Verkehr würde eher eingeschränkt (Ziel 8) Begegnungsfall Bus/Velo knapp bis ungenügend <b>Variante eher verwerfen</b>	Status quo in der Engstelle. Situation für Fussverkehr könnte durch Aufhebung der Längsparkplätze aufgewertet werden. Verbindung von der Oberen Bahnhofstrasse zum Lift könnte gestärkt werden  <b>Variante vertiefen</b>

Tabelle 3: Variantenstudium Grabenstrasse, Toggenburgerstrasse – Waagplatz

**Grabenstrasse, Abschnitt Waagplatz – Viehmarkt – Adlerweg (S3)**

Im diesem Abschnitt beträgt die Fahrbahnbreite der Grabenstrasse knapp 6.0 m. Es steht nordseitig ein durchgehendes Trottoir zur Verfügung. Die Trottoirbreite beträgt in engen Stellen ca. 1.3 m, meist 1.5 m oder deutlicher breiter). Im Bereich des Viehmarktplatz bis zur Parz. Nr. 4366 besteht auch südseitig ebenfalls ein Trottoir (ca. 1.5 m Breite). Die Grabenstrasse steigt in Richtung Adler an (Steigung im Bereich Viehmarktplatz ca. 6 %, anschliessend bis zum Adlerweg bis zu 7.5 %). Die baulichen Gegebenheiten schränken die Variantenfindung ein (Bebauung, Stützmauern).



Abbildung 22: Grabenstrasse, Blickrichtung vom Viehmarktplatz in Richtung Adler

	V1	V2	V3
<b>Skizze</b>			
<b>Beschrieb</b>	Fahrbahnbreite beibehalten Velo im Mischprinzip und Temporeduktion Fussverkehrsflächen erhalten	Fahrbahnbreite beibehalten Velostreifen bergwärts und Temporeduktion Fussverkehrsflächen erhalten	Fahrbahnbreite beibehalten Kernfahrbahn mit geringer Breite und Temporeduktion Fussverkehrsflächen erhalten
<b>Kurzbeurteilung</b>	Verkehrssicherheit kann durch Temporeduktion erhöht werden (Ziel 5) In der ersten Umsetzungsetappe wohl zielführende Lösung, später soll das MIV-Aufkommen auf der Grabenstrasse deutlich sinken (Netzergänzung Ost) <b>weiterverfolgen</b>	Verkehrssicherheit? Geringe Fahrbahnbreite kann dazu führen, dass Radstreifen regelmässig von MIV befahren werden <b>denkbar, vertiefen</b>	Gemäss Empfehlungen bfu <sup>11</sup> sollte Kernfahrbahn nur markiert werden, wenn Kern mind. 4.5m breit ist (1.5m + 4.5m + 1.5m = 7.5m) und der DTV über 5000 Fahrzeugen liegt. <b>eher nicht weiterverfolgen</b>

Tabelle 4: Variantenstudium Grabenstrasse, Abschnitt Waagplatz – Viehmarktplatz – Adlerweg

<sup>11</sup> Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu, Fachdokumentation Kernfahrbahn, 2.424.01-2022/MS.004

### Toggenburgerstrasse (S4)

Die Toggenburgerstrasse weist im Abschnitt zwischen Grabenstrasse und Tonhallestrasse eine Fahrbahnbreite von ca. 6.2 bis 7.0 m auf (inkl. Längsparkfelder). Es stehen beidseitig Flächen für den Fussverkehr zur Verfügung. Strassenbegleitend sind 7 Längsparkplätze markiert. Die Toggenburgerstrasse wird in diesem Abschnitt als Einbahnstrasse betrieben.



Abbildung 23: Toggenburgerstrasse, Blickrichtung Tonhallestrasse

	V1	V2	V3
<b>Skizze</b>			
<b>Beschrieb</b>	Fahrbahnaufteilung und Längsparkierung beibehalten, Temporeduktion	Längsparkierung aufheben, zusätzliche Flächen dem Fussverkehr zur Verfügung stellen	Längsparkierung aufheben, Einbahn für Velos auch in die Gegenrichtung freigeben, Radstreifen markieren
<b>Kurzbeurteilung</b>	Situation kann nicht massgeblich verbessert werden, Strategie der schrittweisen Konzentration der Parkierung spricht für eine Beibehaltung in der ersten Umsetzungsetappe  <b>denkbar</b>	Beitrag zu Ziel Nr. 4 und 5, kann auch als Beitrag zur Belebung des historischen Zentrums gewertet werden (Ziele 1 und 2) PP werden aufgehoben  <b>denkbar</b>	Würde Durchlässigkeit für Veloverkehr stärken PP werden aufgehoben Linksabbiegen im Knoten Toggenburgerstrasse / Tonhallestrasse sowie Einmündung in Weierstrasse mit Sicherheitsbedenken verbunden <b>vorerst verwerfen</b>

Tabelle 5: Variantenstudium, Toggenburgerstrasse



**Tonhallestrasse, Abschnitt Untere Vorstadt bis Viehmarkt (S5)**

Die Tonhallestrasse (Kantonsstrasse) weist eine Fahrbahnbreite von ca. 7.0 m auf. Die Vorzonen beidseitig der Strasse sind relativ breit, jedoch vor allem auf der Nordseite durch parkierte Autos belegt. Die Vorzonen auf der Südseite befinden sich teilweise im Grundbesitz der Stadt Wil (Parz. Nr. 2267).



Abbildung 24: Tonhallestrasse, Untere Vorstadt, Blickrichtung Viehmarktplatz

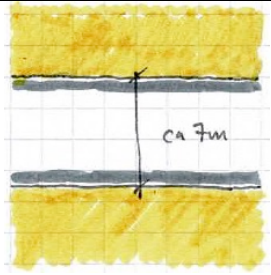
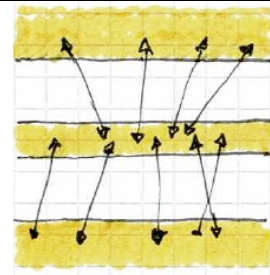
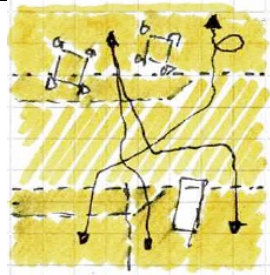
	V1	V2	V3
<b>Skizze</b>			
<b>Beschrieb</b>	Fahrbahnbreite belassen, Fahrbahn optisch einengen (FGSO), Mittellinie demarkieren, Vorzonen schrittweise freispielen (Parkierung in private Sammelgaragen zusammenfassen)	Fahrbahnquerschnitt verändern, z.B. Mittelzone auf Kosten der Vorzonen (flächiges Queren des Fussverkehrs ermöglichen)	Strassenraum als Platzraum interpretieren, Begegnungszone
<b>Kurzbeurteilung</b>	Verbesserung in Bezug auf Ziele 4 und 5, Funktionsfähigkeit bleibt erhalten (Ziel 8)  <b>weiterverfolgen (1. oder 2. Umsetzungsetappe)</b>	Grosszügige Vorzonen werden beeinträchtigt. Grosse Eingriffe ins Grundeigentum, für eine Übergangslösung? Verbesserung Ziele 4 und 5 möglich <b>eher nicht weiterverfolgen</b>	Wünschbar aus Sicht Fuss- und Veloverkehr (Ziele 4 und 5), Funktionsfähigkeit Verkehr weiterhin gegeben (Ziel 8)?  <b>langfristig anzustreben (in Zusammenhang mit Netzergänzung Ost)</b>

Tabelle 6: Variantenstudium Tonhallestrasse, Untere Vorstadt bis Viehmarktplatz

**Tonhallestrasse, Abschnitt Viehmarkt (S6)**

Die Tonhallestrasse weist im Abschnitt des Viehmarktplatzes eine Fahrbahnbreite von rund 6.5 m auf. Auf beiden Strassenseiten besteht ein Trottoir (nordseitig ca. 2.0 m Breite, südseitig ca. 2.0 m Breite inkl. Vorzonen). Die Strasse wird nordseitig von einer Baumreihe gesäumt. Fussgängerquerung beim Schulhaus mit Lichtsignalanlage.



Abbildung 25: Tonhallestrasse, Abschnitt Viehmarktplatz, Blickrichtung Untere Vorstadt

	V1	V2	V3
<b>Skizze</b>			
<b>Beschrieb</b>	Fahrbahnbreite belassen, Fahrbahn optisch einengen (FGSO), Mittellinie demarkieren, Baumreihe auf Südseite ergänzen	Fahrbahnquerschnitt verändern, z.B. Mittelzone auf Kosten der Vorzonen (flächiges Queren des Fussverkehrs ermöglichen)	Strassenraum als Platzraum interpretieren, Tempo 30 oder Begegnungszone
<b>Kurzbeurteilung</b>	Verbesserung in Bezug auf Ziele 4 und 5, Funktionsfähigkeit bleibt erhalten (Ziel 8)  <b>weiterverfolgen (1. oder 2. Umsetzungsetappe)</b>	Platzverhältnisse in diesem Abschnitt beengter als in den Vorstädten. Auf der Nordseite PP Viehmarkt, welcher das flächige Queren einschränkt. Auf der Südseite Vorzonen von Tonhalle und Schulhaus. Verbesserung Ziele 4 und 5 möglich  <b>eher nicht weiterverfolgen</b>	Wünschbar aus Sicht Fuss- und Veloverkehr (Ziele 4 und 5), Funktionsfähigkeit Verkehr weiterhin gegeben (Ziel 8)?  <b>langfristig anzustreben (mit Netzergänzung Ost)</b>

Tabelle 7: Variantenstudium Tonhallestrasse, Abschnitt Viehmarktplatz

**Tonhallestrasse, Abschnitt Viehmarkt bis Obere Vorstadt (S7)**

Die Tonhallestrasse weist im Abschnitt vom Viehmarktplatz bis zur Obere Vorstadt eine Fahrbahnbreite von rund 7.0 m auf. Auf der Südseite besteht ein Trottoir (ca. 2.0 m Breite). Die Tonhallestrasse steigt in Richtung Obere Vorstadt an (ca. 2.5 %)



Abbildung 26: Tonhallestrasse, Abschnitt Viehmarktplatz bis Obere Vorstadt, Blickrichtung Tonhalle

	V1	V2	V3
<b>Skizze</b>			
<b>Beschrieb</b>	Fahrbahnbreite belassen, Fahrbahn optisch einengen (FGSO), Mittellinie demarkieren	Kernfahrbahn	Temporeduktion, Fahrbahnquerschnitt einengen (z.B. ≤ 6 m)
<b>Kurzbeurteilung</b>	Verbesserung in Bezug auf Ziele 4 und 5, Funktionsfähigkeit bleibt erhalten (Ziel 8)  <b>weiterverfolgen (1. oder 2. Umsetzungsetappe)</b>	Situation für Veloverkehr aufwerten (Ziel 4), isolierte Lösung auf diesem Teilstück?  <b>eher nicht weiterverfolgen</b>	mit heutigem Verkehrsaufkommen hinsichtlich Funktionsfähigkeit MIV (Ziel 8) problematisch, <b>langfristig anzustreben (in Zusammenhang mit Netzergänzung Ost)</b>

Tabelle 8: Variantenstudium Tonhallestrasse, Abschnitt Viehmarktplatz bis Obere Vorstadt

**Tonhallestrasse, Abschnitt Obere Vorstadt (S8)**

In der Oberen Vorstadt beträgt die Fahrbahnbreite der Tonhallestrasse rund 7.2 m. Die Vorzonen beidseitig der Strasse sind relativ breit, jedoch in Privatbesitz und zu einem grossen Teil durch parkierte Autos belegt oder aus anderen Gründen nicht zugänglich.



Abbildung 27: Tonhallestrasse, Obere Vorstadt, Blick Richtung Tonhalle. Die Platzverhältnisse für den Fussverkehr sind beengt.

	V1	V2	V3
<b>Skizze</b>			
<b>Beschrieb</b>	Fahrbahnbreite belassen, Fahrbahn optisch einengen (FGSO), Mittellinie demarkieren Vorzonen schrittweise freispielen (Parkierung in private Sammelgaragen zusammenfassen)	Fahrbahnquerschnitt verändern, z.B. Mittelzone auf Kosten der Vorzonen (flächiges Queren des Fussverkehrs ermöglichen)	Strassenraum als Platzraum interpretieren, Begegnungszone
<b>Kurzbeurteilung</b>	Verbesserung in Bezug auf Ziele 4 und 5, Funktionsfähigkeit bleibt erhalten (Ziel 8)  <b>weiterverfolgen (1. oder 2. Umsetzungsetappe)</b>	Grosszügige Vorzonen werden beeinträchtigt. Grosse Eingriffe ins Grundeigentum, für eine Übergangslösung? Verbesserung Ziele 4 und 5 möglich <b>eher nicht weiterverfolgen</b>	Wünschbar aus Sicht Fuss- und Veloverkehr (Ziele 4 und 5), Funktionsfähigkeit Verkehr weiterhin gegeben (Ziel 8)?  <b>langfristig anzustreben (mit Netzergänzung Ost)</b>

Tabelle 9: Variantenstudium Tonhallestrasse, Obere Vorstadt

#### 5.4.2 Knoten (Variantenstudium)

Die Ausgestaltung der Knotenpunkte ist einerseits abhängig von der Querschnittswahl der einzelnen Streckenabschnitte. Andererseits ist die Gestaltung auf das gewählte Geschwindigkeits- und Vortrittsregime abzustimmen. Auszug aus dem morphologischen Kasten:

- Knoten mit Vortrittsregelung
- Knoten mit Rechtsvortritt (Regelfall in Tempo-30-Zonen)
- Knoten mit flächiger Gestaltung (z.B. in Kombination mit Begegnungszone), evtl. mit Vertikalversatz
- Trottoirüberfahrt
- Minikreisel

Wichtige Kriterien für Knoten mit Rechtsvortritt sind die Wahrnehmbarkeit sowie die Bedeutung im Netz (Verkehrsaufkommen auf den Knotenästen).

**Knoten Weierstrasse / Dufourstrasse (K1)**

Der Knoten Weierstrasse / Dufourstrasse wird heute als Knoten mit Rechtsvortritt betrieben. Der nördliche Abschnitt der Weierstrasse (ausserhalb des Perimeters) ist Bestandteil einer Tempo-30-Zone. Künftig soll ab dem Knoten Weierstrasse/Dufourstrasse eine Begegnungszone signalisiert werden.



Tabelle 10: Ist-Zustand Knoten Weierstrasse / Dufourstrasse

	V1	V2	V3
<b>Skizze</b>			
<b>Beschrieb</b>	Integration des Knotens in die Begegnungszone	Knoten als Bestandteil der Tempo-30-Zone, Strassenraumgestaltung betont Fahrbeziehung Weierstrasse (Nord) – Dufourstrasse	Knoten in Tempo-30-Zone, mit Rechtsvortritt Übergang zu Begegnungszone zurückversetzt, z.B. bei Bushaltestelle
<b>Kurzbeurteilung</b>	Klares Verkehrsregime, in Begegnungszone gilt Rechtsvortritt (wird aber nicht markiert).  <b>weiterverfolgen</b>	Gestaltung betont die Verbindung Weierstrasse (Nord) – Dufourstrasse Gestaltung wäre zweckmässig, wenn nur noch der Bus durch die Begegnungszone verkehren würde (Sperrung für MIV) <b>längerfristig denkbar</b>	Scheint in Umsetzungsetappe 1 eine pragmatische Lösung, klare Verhältnisse bezüglich Vortrittsregime im Knoten Abgrenzungsfragen, wo ist das Zonentor? <b>eher verwerfen</b>

Tabelle 11: Variantenstudium Knoten Weierstrasse / Dufourstrasse

**Knoten Weierstrasse / Grabenstrasse / Toggenburgerstrasse (K2)**

Da die Toggenburgerstrasse im nördlichsten Abschnitt als Einbahnstrasse signalisiert ist, ist heute nur das Abbiegen in die Toggenburgerstrasse möglich.



Abbildung 28: Ist-Zustand Knoten Weierstrasse / Grabenstrasse / Toggenburgerstrasse

	V1	V2	V3
<b>Skizze</b>			
<b>Beschrieb</b>	Integration des Knotens in die Begegnungszone	Knoten als Bestandteil der Tempo-30-Zone Grabenstrasse. Übergang zur Begegnungszone direkt nach dem Knoten (Weierstrasse)	Knoten als Bestandteil der Tempo-30-Zone Grabenstrasse. Umgang mit Einmündung Velo allenfalls noch prüfen (Sichtweiten?)
<b>Kurzbeurteilung</b>	Mit dieser Lösung könnte ein adäquater Ersatz für die wegfallenden Fussgängerstreifen geschaffen werden Akzeptanz einer relativ grossen Begegnungszone in der ersten Umsetzungsstufe? <b>weiterverfolgen</b>	Gestaltung betont die Verbindung Grabenstrasse - Toggenburgerstrasse Gestaltung wäre zweckmässig, wenn nur noch der Bus durch die Begegnungszone verkehren würde (Sperrung für MIV) <b>längerfristig denkbar</b>	Pragmatische Umsetzung in einer ersten Etappe. Tempo-30-Zone hat zur Folge, dass Fussgängerstreifen in der Regel wegfallen. Akzeptanz? <b>verwerfen</b>

Tabelle 12: Variantenstudium Knoten Weierstrasse / Grabenstrasse / Toggenburgerstrasse

### Knoten Grabenstrasse / Waagplatz (K3)

Der Knoten Grabenstrasse / Waagplatz ist heute als Trottoirüberfahrt ausgebildet. Dies erscheint auch in der künftigen Konzeption stimmig. Die Querverbindung zwischen Grabenstrasse und Tonhallestrasse soll für den MIV zwar weiterhin befahrbar sein (mind. in den ersten Umsetzungsetappen), jedoch soll der Fussverkehr entlang der Grabenstrasse und der Tonhallestrasse in Längsrichtung Priorität haben.



Abbildung 29: Einmündung Waagplatz in Grabenstrasse

### Knoten Grabenstrasse / Konstanzerstrasse / Hofbergstrasse / Altstadt (K4)

Der Knoten stellt einen zentralen Zugang zur Altstadt dar. Weiter befinden sich heute an diesem Standort eine Bushaltestelle, ein Car-Parkplatz sowie einige Auto-Parkplätze. Ein Restaurant und weitere Geschäfte befindet sich direkt am Platz. Weiter ist beim Altstadtzugang ein Brunnen vorzufinden. Derzeit sind zwei Fussgängerstreifen markiert, wobei die Zufussgehenden bei einem der beiden Fussgängerstreifen direkt aus einer Arkade auf die Fahrbahn treten. Die Topographie ist herausfordernd, das Gelände steigt von allen Seiten in Richtung Altstadt an.



Abbildung 30: Ist-Zustand Knoten Grabenstrasse / Konstanzerstrasse / Hofbergstrasse / Altstadt



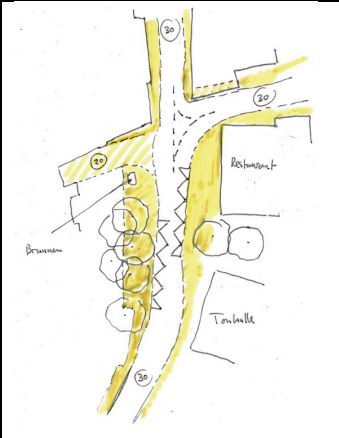
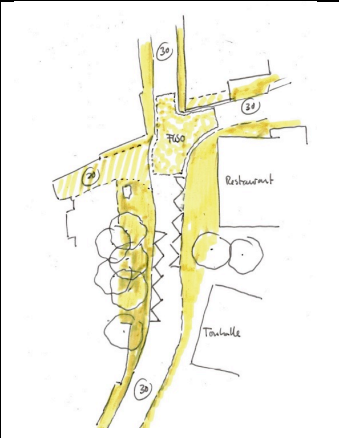
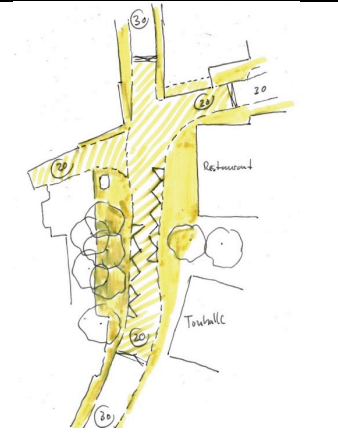
	V1	V2	V3
<b>Skizze</b>			
<b>Beschrieb</b>	<p>Tempo-30-Zone mit Rechtsvortritt</p> <p>Zugang in die Altstadt als Begegnungszone, später Fussgängerzone</p> <p>Pflasterung nur auf Seite Altstadt,</p> <p>BehiG-konforme Bushaltestelle, Bushaltestelle mit Platzgestaltung kombinieren</p>	<p>Tempo-30-Zone mit FGSO</p> <p>Zugang in die Altstadt als Begegnungszone, später Fussgängerzone</p> <p>Pflasterung nur auf Seite Altstadt,</p> <p>BehiG-konforme Bushaltestelle, Bushaltestelle mit Platzgestaltung kombinieren</p>	<p>Begegnungszone im gesamten Knoten</p> <p>Zugang in die Altstadt als Begegnungszone, später Fussgängerzone</p> <p>Fahrbahn erkennbar, Seite Altstadt und Seite Restaurant nicht zwingend in gleicher Materialisierung</p> <p>BehiG-konforme Bushaltestelle, Bushaltestelle mit Platzgestaltung kombinieren</p>
<b>Kurzbeurteilung</b>	<p>Klares Verkehrsregime, Fussverkehr hat grundsätzlich kein Vortritt, Widerspruch zur Kernaussage der Stärkung der Zugänge zur Altstadt. Erreichbarkeit für Fussverkehr besser als heute?</p> <p><b>eher nicht weiterverfolgen</b></p>	<p>Unkonventionellere Lösungsvariante mit FGSO. Es bestehen Zweifel, ob diese Lösung zu einer übersichtlichen und sicheren Gesamtsituation beiträgt (vgl. Verkehrssicherheit, Ziel 5)</p> <p>Gestalterisch nicht befriedigende Lösungsvariante</p> <p><b>nicht weiterverfolgen</b></p>	<p>Begegnungszone erfordert von allen Verkehrsteilnehmenden gegenseitige Rücksichtnahme. Randbereiche könnten so ausgestaltet werden, dass sie nicht befahren werden</p> <p><b>weiterverfolgen</b></p>

Tabelle 13: Variantenstudium Grabenstrasse / Konstanzerstrasse / Hofbergstrasse / Altstadt

### Knoten Toggenburgerstrasse / Tonhallestrasse (K5)

Fahrzeuge, welche vom nördlichen Abschnitt der Toggenburgerstrasse in die Kantonsstrasse einmünden, haben heute keinen Vortritt. In vorliegenden Konzept wird in der ersten Umsetzungsetappe vorgeschlagen, dies unverändert zu belassen. Allenfalls kann für den Fussverkehr eine etwas grössere Aufstellfläche erstellt werden. Eine Umgestaltung erscheint erst in einer späteren Umsetzungsetappe (mit der Netzergänzung Ost) realistisch.



Abbildung 31: Ist-Zustand Knoten Toggenburgerstrasse / Tonhallestrasse

### Knoten Tonhallestrasse / Waagplatz (K6)

Der Knoten Tonhallestrasse / Waagplatz ist heute als Knoten mit Vortrittsregelung markiert. Die Längsverbindung für den Fussverkehr entlang der Tonhallestrasse soll auf beiden Strassenseiten aufgewertet werden. Entsprechend könnte neu ebenfalls eine Trottoirüberfahrt ausgebildet werden (analog Knoten Grabenstrasse / Waagplatz).



Abbildung 32: Ist-Zustand Knoten Tonhallestrasse / Waagplatz

### Knoten Konstanzerstrasse / Toggenburgerstrasse (K7)

Die Einmündung der Toggenburgerstrasse in die Konstanzerstrasse ist heute als Knoten mit Vortrittsregelung ausgebildet. Das Linksabbiegen von der Tonhallestrasse in Richtung Altstadt ist nicht zulässig. Eine Umgestaltung erscheint erst in einer späteren Umsetzungsetappe realistisch.



Abbildung 33: Ist-Zustand Knoten Konstanzerstrasse / Toggenburgerstrasse

#### 5.4.3 Geschwindigkeit

Das künftige Geschwindigkeitsregime ist gut auf die Strassenraumgestaltung abzustimmen. Auszug aus dem morphologischen Kasten:

- Tempo 50
- Tempo 30 (Zone oder streckenbezogen)
- Tempo 20 (Begegnungszone)

Gemäss dem Betriebskonzept sind Temporeduktionen anzustreben. Die Geschwindigkeitsniveaus der unterschiedlichen Verkehrsmittel, insbesondere MIV und Veloverkehr, sollen angeglichen werden, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Dem etappierten Vorgehen entsprechend ist auch ein abgestuftes Geschwindigkeitskonzept zielführend (Tabelle 14). An einigen Stellen kann geprüft werden, ob die Zonentore Tempo-30 bereits ausserhalb des Perimeters angeordnet werden sollen (z.B. Toggenburgerstrasse) oder mit angrenzenden Tempo-30-Zonen kombiniert werden können (z.B. Weierstrasse).

Gemäss Abklärung mit der Kantonspolizei<sup>12</sup> ist ein Geschwindigkeitswechsel von 50 km/h zu 20 km/h möglich. Der Wechsel soll erkennbar sein (z.B. mit horizontalem oder vertikalem Versatz).

Der Bundesrat hat am 24.08.2022 beschlossen, dass die Behörden Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen auf nicht verkehrsorientierten (d.h. siedlungsorientierten) Strassen neu ohne Gutachten einrichten können. Die Vollzugsbehörden verfügen über einen Ermessensspielraum und können fallweise ein Gutachten einholen. Die entsprechenden Verordnungsänderungen treten am 1. Januar 2023 in Kraft. In der

<sup>12</sup> Vgl. Mail Kapo vom 19.08.2022

weiteren Projektbearbeitung ist zu klären, welche Unterlagen und Nachweise zur Bewilligung der entsprechenden Signalisationen für die konkrete Situation beigebracht werden müssen.

	Umsetzungsetappe 1	Umsetzungsetappe 2	Umsetzungsetappe 3
<b>Altstadt</b>	West: Fussgängerzone (Velo gestattet) Ost: Begegnungszone	Gesamte Altstadt: Fussgängerzone (Schritttempo für zugelassenen Fahrzeugverkehr inkl. Velo)	
<b>Weierstrasse, Grabenstrasse</b>	Tempo 30, in wichtigsten Platzsituationen Tempo-20 (Begegnungszone)		Tempo 20 (Begegnungszone) in Knotenpunkten ggf. ausweiten
<b>Tonhallestrasse</b>	Tempo 50	Evtl. Tempo 30	Tempo 30 / in Platzsituationen Tempo 20 (Begegnungszone)

Tabelle 14: Abgestuftes Geschwindigkeitskonzept in den verschiedenen Umsetzungsetappen

#### 5.4.4 Fussverkehr

Der Fussverkehr in der Altstadt wird gestärkt, die Altstadt kann in Schrittgeschwindigkeit erlebt werden. Dazu werden die Fussgängerzone schrittweise ausgedehnt resp. die bestehenden öffentlichen Parkplätze schrittweise aufgehoben. Die Erkennbarkeit und Auffindbarkeit der Zugänge in die Altstadt werden gestärkt (vgl. auch Kap. 5.5.5 und Kap. 5.5.6). Pflastersteine werden künftig hauptsächlich innerhalb der Altstadt eingesetzt (vgl. auch Kap. 5.5.2). In den Vorstädten wird hauptsächlich mit Asphalt oder Plattenbelägen gearbeitet.

Um den Zielsetzungen des Behindertengleichstellungsgesetzes zu entsprechen, werden die Pflastersteine in der Altstadt normgerecht ausgeführt und Hindernisse wie z.B. Hauszugänge soweit als möglich hinderisfrei ausgestaltet. Aufgrund der topografischen Verhältnisse wird die Zugänglichkeit der Altstadt für mobilitätseingeschränkte Personen jedoch auch in Zukunft eine Herausforderung darstellen.

Schulwegsicherheit: Durch die schrittweise Aufhebung der öffentlichen Parkplätze in der Altstadt wird sich auch das Verkehrsaufkommen reduzieren. Die Verkehrssicherheit auf den Schulwegen kann dadurch verbessert werden. Die Verkehrssicherheit auf den Zugängen in die Altstadt und auf den Verbindungen zwischen den Schulstandorten wird ebenfalls schrittweise verbessert: Temporeduktion, verbesserte Erkennbarkeit der Querungsstellen, etc.

#### 5.4.5 Veloverkehr

In der Altstadt wird die Fussgängerzone schrittweise ausgedehnt, der Veloverkehr jedoch zugelassen («Velo gestattet»). In der Fussgängerzone gilt Schrittgeschwindigkeit, die gegenseitige Rücksichtnahme zwischen Fuss- und Veloverkehr ist gegebenenfalls mit Kommunikations- und Kontrollmassnahmen zu unterstützen. Erfahrungsberichte aus anderen schweizerischen Städten (z.B. Chur) zeigen, dass damit gute Erfahrungen gemacht wurden. Bei den «Kontrollen von Auge» wird überprüft, ob die Geschwindigkeit der Velofahrenden sich deutlich von der Gehgeschwindigkeit der Fussgänger unterscheidet (der Fahrradfahrer ist also viel schneller als Schritttempo unterwegs). In diesem Fall ist die Vorgabe «Schritttempo» gemäss SSV nicht eingehalten.

Auf der Grabenstrasse soll die Situation für den Veloverkehr schrittweise aufgewertet werden (vgl. Kap. 5.4.1). Weiter stehen der Krebsbachweg sowie der Klosterweg zur Verfügung.

Durch die im BGK vorgesehenen Massnahmen kann den Zielsetzungen der Veloförderung Rechnung getragen werden.

#### 5.4.6 Öffentlicher Verkehr, Betriebsablauf und Hindernisfreiheit

Die Lage der Haltestellen wird im Vergleich zum Ist-Zustand beibehalten. Für die Haltestelle Rose wurden alternative Standorte an der Dufourstrasse diskutiert. Diese Standorte wären jedoch im Vergleich zum heutigen Standort deutlich weniger gut auffindbar.

Gemäss ÖV-Strategie 2030 / 2035 werden auf der Achse Weierstrasse – Grabenstrasse künftig vor allem Mini, Midi und Minibusse verkehren. Trotzdem ist gemäss Auskunft der ÖV-Betreiber, resp. der Stadt Wil nicht auszuschliessen, dass auch Gelenkbusse eingesetzt werden. Das BGK zeigt deshalb eine Anordnung der Haltekanten auf, welche (knapp) auch mit einem Gelenkbus befahren werden können. Eine hohe Haltekante (22 cm) ist jedoch gemäss dieser ersten Prüfung nur als Kissenlösung möglich. In der weiteren Projektierung ist die genaue Lage der Haltekanten und die Höhenentwicklung mit den angrenzenden Trottoirs und Platzsituationen weiter zu vertiefen. Könnte auf die Anforderung «Gelenkbus» verzichtet werden, entstünden zusätzliche Spielräume in der Anordnung der Haltekanten.

Auch bei einer temporären oder definitiven Sperrung der Weierstrasse für den MIV ist die Durchfahrt für den ÖV sicherzustellen.

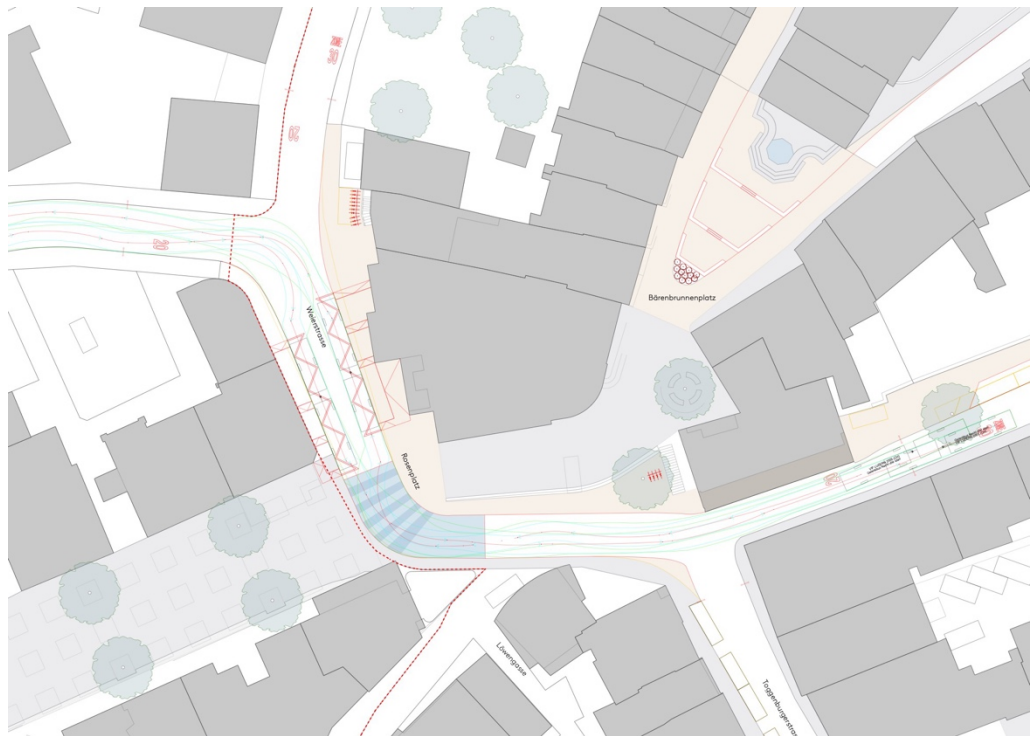


Abbildung 34: Bushaltestelle Rose (S1) mit Schlepplagen (Gelenkbus)



Abbildung 35: Bushaltestelle Adler (K4) mit Schleppkurven (Gelenkbus)

#### 5.4.7 Motorisierter Individualverkehr

Durch das schrittweise Vorgehen in den Vorstädten kann die Abstimmung der Massnahmen, welche im Rahmen des BGK umgesetzt werden, stets auf die übergeordnete Situation abgestimmt werden (übergeordnete Massnahmen, flankierende Massnahmen). Aus Sicht des BGK wäre beispielsweise der Unterbruch der Weierstrasse für den MIV zu einem möglichst frühen Zeitpunkt anzustreben. Das Konzept ermöglicht jedoch ein schrittweises Vorgehen und kann in diesem Sinne auf sich verändernde Rahmenbedingungen reagieren.

#### 5.4.8 Ruhender Verkehr (Parkierung)

##### **Öffentliche Parkplätze (Parkplatzbilanz und Bewirtschaftung):**

Im Umfeld der Altstadt existiert heute ein (über-)grosses Angebot an öffentlichen Parkplätzen (Abbildung 36). Die Anzahl der oberirdischen öffentlichen Parkplätze wird zugunsten einer Aufwertung der Aussenräume schrittweise reduziert. Die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze in der Altstadt und in den Vorstädten wird vereinfacht und vereinheitlicht. Im Aussenraum stehen künftig vor allem Kurzzeitparkplätze zur Verfügung. Die umliegenden Parkieranlagen stellen sicher, dass auch bei Veranstaltungen und Anlässen ausreichend Parkraum zur Verfügung steht. Längerfristig werden die Parkierungsbedürfnisse insbesondere an den Standorten Viehmarktplatz und Bleiche abgedeckt (total ca. 500 bis 550 Parkplätze).

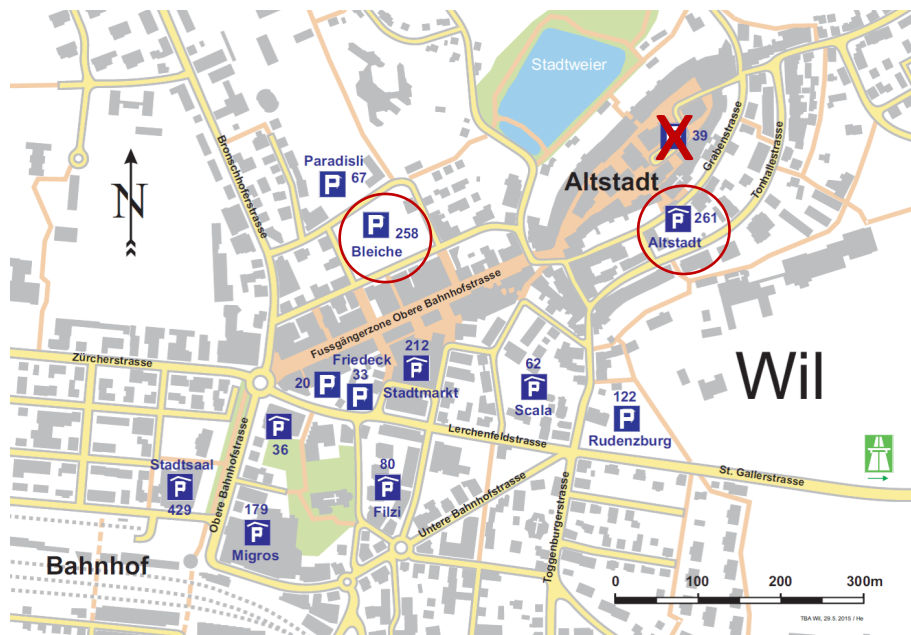


Abbildung 36: Übersicht über die Parkierungsstandorte in der Umgebung der Altstadt (Quelle Stadt Wil SG, Übersichtsplan Parkierung, <https://www.stadtwil.ch/verkehr/17660>, Zugriff: 02.08.2022). Längerfristig verfügbar werden insbesondere die Standorte Altstadt / Viehmarktplatz und Bleiche sein. Der Standort Rudenzburg wird längerfristig voraussichtlich nicht mehr verfügbar sein.

Standort	Ist	Umsetzungsetappe 1	Umsetzungsetappen 2 / 3
Altstadt Kirchgasse und Markt- platz	37 (+1 Behinderten-PP)	15 (+ 1 Behinderten-PP)	0 1 Behinderten-PP
Weierstrasse	1	0	0
Toggenburgerstrasse	7	7	0
Grabenstrasse	2	0	0
Waagplatz	6 (+1 Mobility)	6 (+1 Mobility)	6 (+1 Mobility)
Adlerplatz	3 (+1 Behinderten-PP)	0	0
Konstanzerstrasse	2	2	2 (Sichtweiten?)
Parkhaus Altstadt (Viehmarkt)	184 (+ 2 Behinderten-PP)	184 (+ 2 Behinderten-PP)	184 (+ 2 Behinderten-PP)
Viehmarkt	75 (+2 Behinderten-PP)	56 (+2 Behinderten-PP)	56 (+2 Behinderten-PP)
<b>Total</b>	<b>317</b> <b>(+6 Behinderten-PP und</b> <b>1 Mobility-PP)</b>	<b>273</b> <b>(+5 Behinderten-PP und</b> <b>1 Mobility-PP)</b>	<b>249</b> <b>(+5 Behinderten-PP und</b> <b>1 Mobility-PP)</b>
Differenz zu Ist		- 44	- 68

Tabelle 15: Parkplatzbilanz über die verschiedenen Umsetzungsschritte (BGK-Perimeter)

Die Konzeption sieht vor, die Parkplatzbewirtschaftung im Perimeter zu vereinheitlichen.

- Kurzzeit-Parkierung: Gebührenpflicht von 07:00 – 24:00, 0.50 CHF / 15 min; max. 15 min
- Mittlere Parkdauer: Gebührenpflicht 07:00 – 24:00, 2.00 CHF / h; max. 1 Stunde
- Parkhaus Viehmarkt unverändert
- Parkplätze in der Altstadt in der Übergangsphase (Umsetzungsschritt) weiterhin mit einer max. Parkdauer von 2.5 Stunden

In den Umsetzungsschritten 2 und 3 werden oberirdisch ausschliesslich Kurzzeit-Parkplätze angeboten. Die Langzeitparkierung erfolgt am Parkplatzstandort Viehmarkt.

Standort	Ist	Umsetzungsschritt 1	Umsetzungsschritt 2 / 3
Altstadt Kirchgasse und Markt- platz	07:00–24:00; 2.00 CHF/h; max. 150 min (2.5 h)	Mittlere Parkdauer, max. Parkdauer 2.5 Stunden	aufgehoben
Weierstrasse	07:00 – 24:00; 2.00 CHF/h; max. 10 min	aufgehoben	aufgehoben
Toggenburgerstrasse Nord (3)	07:00 – 19:00; 0.30 CHF/ 15 min; max. 15 min	Kurzzeit-Parkierung	aufgehoben
Toggenburgerstrasse Süd (4)	07:00 – 19:00; 1.80 CHF / h; max. 60 min	Mittlere Parkdauer	aufgehoben
Grabenstrasse	07:00 – 19:00; 1.80 CHF / h; max. 60 min	aufgehoben	aufgehoben
Waagplatz	07:00 – 19:00; 1.80 CHF / h; max. 60 min	Kurzzeit-Parkierung	Kurzzeit-Parkierung
Adlerplatz	07:00 – 19:00; 1.50 CHF / h; max. 60 min	aufgehoben	aufgehoben
Konstanzerstrasse	06:00 – 19:00; 0.20 CHF / 10 min; max. 10 min	Kurzzeit-Parkierung, Gebüh- renpflicht ab 06:00 Uhr (Bä- ckerei)	Kurzzeit-Parkierung, Gebüh- renpflicht ab 06:00 Uhr (Bä- ckerei)
Parkhaus Altstadt (Viehmarkt)	00:00 – 24:00; Tages-, Nachts- und Sonn- tagtarif	00:00 – 24:00; unverändert	00:00 – 24:00; unverändert
Viehmarkt	00:00 – 24:00; Tages-, Nachts- und Sonn- tagtarif	00:00 – 24:00; unverändert	00:00 – 24:00; unverändert

Tabelle 16: Konzeption Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze. Ziel ist es, die Bewirtschaftung zu vereinfachen und damit nachvollziehbar und transparent auszugestalten.

### Private Parkierung

Die private Parkierung im Perimeter wird grundsätzlich auf den jeweiligen Grundstücken oder auf geeigneten Parzellen in der Umgebung gelöst. Ist die Erstellung von Pflichtparkplätzen im vorgeschriebenen Ausmass nicht möglich, können Dauerparkkarten im Parkhaus Viehmarktplatz erworben werden. Insbesondere bei Bauvorhaben ist darauf zu achten, dass die VSS-Normen eingehalten werden. Die Parkplätze sollen zusammengefasst, rückwärtig erschlossen und wenn möglich unterirdisch resp. in einem Bauvolumen angeordnet werden.

### Veloparkierung

Für die Veloparkierung in der Altstadt und in den Vorstädten auf konzeptioneller Ebene mögliche Standort für grössere öffentliche Veloabstellanlagen definiert. Damit müssen auch die wegfallenden Abstellplätze beim Hof kompensiert werden.

Gedekte Abstellplätze:

- Grabenstrasse (gegenüber Viehmarktplatz, bestehend)
- Viehmarktplatz
- Bushaltestelle Adler
- Im künftigen Gebäudevolumen am Marktplatz (in Wettbewerbsverfahren berücksichtigen)
- Südfassade der Stadtverwaltung an der Rathausgasse (in Platzgestaltung integrieren)

Weitere Abstellplätze sollen dezentral angeboten werden (Veloständer, Velobügel):

- Platzgestaltung Kirchgasse
- Schulhausplatz



- Knoten Weierstrasse / Toggenburgerstrasse (Nordseite Rosenplatz)
- Weierstrasse bei Tagesstruktur (Grundeigentümerin Stadt Wil)
- Verlängerung Toggenburgerstrasse bei Aufgang in die Altstadt

Die Veloparkierung soll sich gestalterisch zurückhaltend gut ins Stadtbild einpassen. Aus diesem Grund wird in der Altstadt auf doppelstöckige Abstellanlagen verzichtet.

In der Altstadt soll Potenzial, das Erdgeschoss ausgewählter Liegenschaften in Abstellplätze für Anwohnende umzunutzen, geprüft werden. Dazu soll in den nächsten Jahren eine Lösung mit einem bis zwei privaten Grundeigentümern angestrebt werden.

#### **Parkierung Motorräder und Mofas**

Für Motorräder und Mofas bestehen einerseits auf dem Viehmarktplatz und andererseits an der Grabenstrasse (gegenüber Viehmarktplatz) Abstellplätze. Die Parkierung von Motorrädern und Mofas soll grundsätzlich ausserhalb der Altstadt erfolgen.

#### **Car-Halteplätze, Car-Parkplätze**

Im Perimeter des BGK Altstadt werden grundsätzlich nur Halteplätze für Reiseautos angeboten. Es stehen künftig zwei Halteplätze an der Grabenstrasse zur Verfügung.

Die Platzverhältnisse an der Grabenstrasse sind begrenzt. Für grössere Reiseautos sind alternative Haltestandorte ausserhalb des Perimeters zu prüfen. Auch das Parkieren von Reiseautos über eine längere Zeitdauer muss aufgrund der Platzverhältnisse ausserhalb des Perimeters erfolgen (mögliche Standorte z.B. Rudenzburg, Bleicheparkplatz).

#### **Sharing, E-Mobilität, etc.**

Der Standort Parkhaus Viehmarktplatz / Altstadt soll zum Mobilitätshub aufgewertet werden. Entsprechend sollen Sharing-Angebote (Lastenvelo, Auto) oder Ladeplätze für E-Fahrzeuge angeboten werden.

### 5.4.9 Anlieferung und Entsorgung

Die Ver- und Entsorgung in der Altstadt soll auch künftig vorwiegend über das Schnetztor erfolgen. Als zweiter Zugang in die Altstadt besteht die Verbindung zur Weierstrasse.

Aktuell gelten folgende Zeitfenster für den Güterumschlag in der Altstadt (Fussgängerzone):

- Mo bis Fr: Vormittag bis 11:00 Uhr, Abend ab 18:00 Uhr
- Sa: Vormittag bis 10:00 Uhr, Abend ab 17:00 Uhr

Um die Attraktivität der Altstadt weiter zu steigern, sieht das Konzept vor, die Anlieferung künftig auf die Morgenstunden zu beschränken. Diese Regelung wird in anderen Städten bereits angewandt (Bsp. Chur). Demnach sollen die Anlieferungen neu auf folgende Zeiten beschränkt werden:

- Mo bis Fr: 06:30 bis 11:00 Uhr
- Sa: 06:30 bis 10:00 Uhr

Das Befahren der Fussgängerzone ist nur für den Güterumschlag erlaubt. Während den obenstehenden Zeiten sind die obenstehenden Zeiten frei. Es darf höchstens im Schrittempo gefahren werden. Die Fussgänger haben Vortritt. Innerhalb der Fussgängerzone Altstadt dürfen Fahrzeuge grundsätzlich nur zwecks Güterumschlag abgestellt werden. Die Zu- und Wegfahrt hat auf dem kürzesten Weg zu erfolgen.

Ausserhalb der Anlieferungszeiten kann eine Spezialbewilligung eingeholt werden. Inhaber privater Garagen und Parkplätze erhalten Jahresbewilligungen.

Fahrzeuge der öffentlichen Dienste, Taxi auf Bestellung, Ärzte im Dienst sowie für Fahrten bei dringenden, nicht aufschiebbaren Einsätzen mit Start oder Ziel innerhalb der Fussgängerzone dürfen die Fussgängerzone zu jeder Zeit befahren.

Mit dem Angebot «viaVelo Wil» besteht bereits ein attraktives Angebot eines Velo-Lieferdienstes. Derzeit bieten ausgewählte Geschäfte die Möglichkeit, ihre Einkaufstaschen nach Hause liefern zu lassen. Die Geschäfte in der Altstadt sollen animiert werden, sich an diesem Angebot zu beteiligen. Die Anlieferung mit Lastenvelos ist zu jeder Zeit zugelassen möglich.

#### 5.4.10 Sichtweiten und Schleppkurven

Die Nachweise der Schleppkurven der Busse sind in Kap. 5.4.6 ersichtlich (Stufe BGK).

Die Sichtweiten bei der Fussgängerquerung über die Grabenstrasse beim Viehmarktplatz kann auch mit der Neuordnung des Car-Parkplatzes gewährleistet werden. Gleiches gilt für die Ausfahrt aus der oberirdischen Parkierung am Viehmarktplatz in Bezug auf den Veloverkehr (Sichtweite von 55m kann knapp gewährleistet werden).

#### 5.4.11 Anlässe, Veranstaltungen, Störfälle, ausserordentliche Situationen

Verschiedene Elemente des BGK können in einer ersten Phase auch temporär umgesetzt werden, beispielsweise die Sperrung beim Rosenplatz oder die Umnutzung einzelner Parkplätze bei Veranstaltungen, Märkten, etc. Dadurch können praktische Erfahrungen gesammelt und die Robustheit des Konzepts überprüft und bestätigt werden.

Die Zufahrt für Rettungsdienste in die Altstadt bleibt über das Schnetztor sowie über den Zugang bei der Oberen Bahnhofstrasse gewährleistet. Auch die Notfallzufahrten in den Vorstädten müssen weiterhin gewährleistet bleiben.

Die bestehende Ausnahmetransportroute auf der Tonhallestrasse ist bis zur Inbetriebnahme der Netzer-gänzung Ost zu gewährleisten.

### 5.5 Nachweise und Hinweise zum Gestaltungskonzept

#### 5.5.1 Öffentlicher Raum / Freiraum / Städtebau / Ortsbild

Im Rahmen des BGK Altstadt werden keine grösseren Eingriffe in die städtebauliche Konfiguration der Altstadt vorgeschlagen. Das stimmige und einheitliche Bild der Altstadt soll erhalten und gestärkt werden. Dies geschieht durch die Präzisierung der Nutzung von verschiedenen Plätzen, sowie sanften Eingriffen in der Ausgestaltung. Wichtig ist vor allem die noch vorhandene Nutzungsdurchmischung beizubehalten. Dabei sollten sich die Vorgaben vor allem auf die Altstadt selbst, sowie die Untere- und Obere Vorstadt (S5 und S8) konzentrieren. In diesen drei Gebieten ist eine öffentliche oder kommerzielle Nutzung in den Erdgeschossen zentral für die Beibehaltung einer belebten Atmosphäre. Die Stadt sollte bei zukünftigen Baugesuchen, sowie in einem Monitoring festlegen, dass in diesen Gebieten das Wohnen im Erdgeschoss unterbunden wird.

Im Gebiet der Altstadt ist neben kommerziellen Nutzungen, wie Gastronomie, Läden etc. vereinzelt auch eine Nutzung wie ein Veloraum für die Anwohnenden denkbar. Auch öffentliche Einrichtungen wie Museen, Bibliotheken etc. sind gut denkbar.

In der Oberen Vorstadt (S8) sollten die Erdgeschosse als Gewerbe-, Laden- und Werkstattflächen genutzt werden. Dies findet bereits statt. Durch die Etappen 2 und 3 (Steigerung der Attraktivität durch Fusswege und Verkehrsberuhigung) werden solche Nutzungen in Zukunft kommerziell attraktiver sein und die stimmigen historischen Räume sollten besser erlebbar werden.

Die Untere Vorstadt (S5) wird bereits gastronomisch genutzt. Zudem bietet das Haus Turm ein grosses Entwicklungspotential, welches als ein kultureller Anziehungspunkt dienen könnte.

Folgende Plätze haben ein starkes Entwicklungspotential und werden im Weiteren detaillierter beschrieben.

### Rosenplatz (S1)

Der räumlich herausfordernde Übergang von der Oberen Bahnhofstrasse zur Altstadt hat mehrere Parameter, welche schwierig zu verändern sind. Einerseits die städtebaulich versetzte Achse der Oberen Bahnhofstrasse, andererseits der starke Anstieg in die Altstadt. Eine Neugestaltung der Situation ist schwierig umsetzbar. Durch die Verbesserung der Fussgängerquerung (vgl. Kapitel 5.4.2) und einer FGSO kann die optische Anbindung verbessert werden. Bei einer kompletten Sperrung für den MIV könnte der Kopfsteinbelag der Altstadt bis hin zur Oberen Bahnhofstrasse gezogen werden, was eine starke Verbesserung bedeuten würde. Auch das Beleuchtungskonzept wird in diesem Bereich so konzipiert, dass die Verknüpfung gestärkt wird. So soll das Leuchtenmobiliar der Altstadt vom Bärenbrunnenplatz (P1) bis hin zum Rosenplatz (S1) ergänzend herausgeführt werden und hier eine Torsituation als Auftakt bilden.

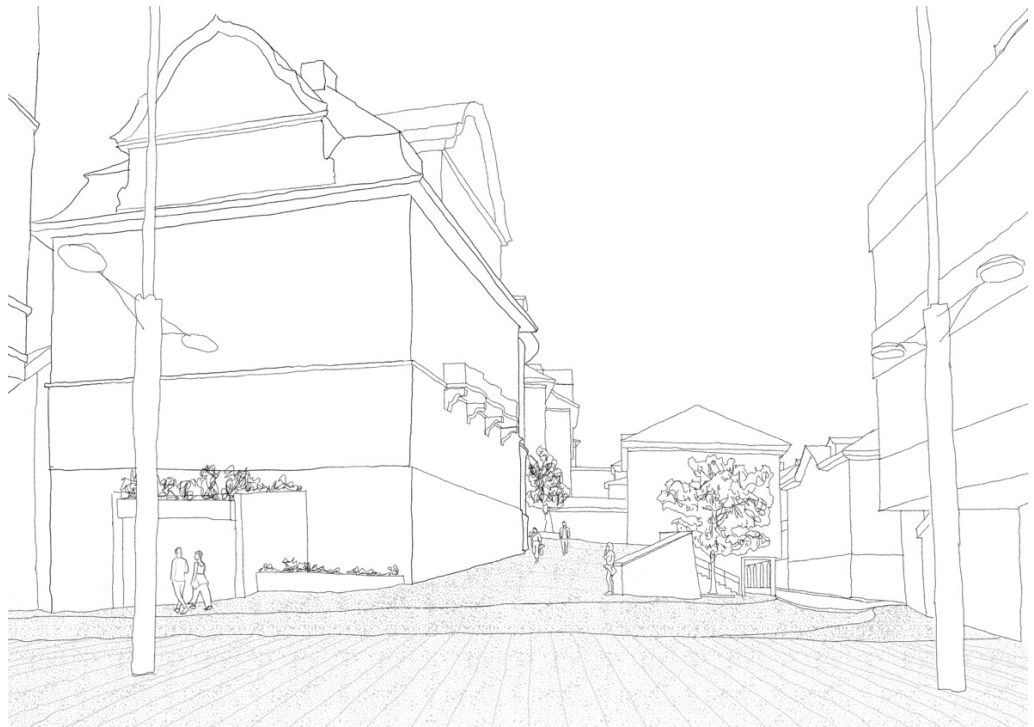


Abbildung 37: Übergang Obere Bahnhofstrasse zur Altstadt, Etappe 3 mit Sperrung für den Individualverkehr

Auch eine klare Verbesserung würde erreicht, wenn in dem Gebäude der heutigen St. Galler Kantonalbank eine öffentliche – nicht nur den Bankkunden vorbehaltene – Erdgeschossnutzung möglich wäre.

### Bärenbrunnenplatz (P1)

Auf dem Bärenbrunnenplatz befindet sich eine temporäre Holzplattform (Wettbewerb vom 13.01.2017), welche sehr gut genutzt ist und bei der Bevölkerung akzeptiert und beliebt ist (Rückmeldungen aus der Infoveranstaltung mit der Altstadtvereinigung vom 11.05.2022). Als Eingang zur Altstadt ist dieser Platz von zentraler Bedeutung. Durch die Beleuchtung in der Platzmitte wird dieser räumlich geteilt und nicht gefasst beleuchtet. Dies könnte im Rahmen einer neuen Beleuchtung verbessert werden (vgl. Kapitel 5.5.5)

Im Rahmen des BGK wird empfohlen die Nutzung des Platzes mittels einer ständigen Bebauung nutzbar zu machen. Dazu sollte ein Wettbewerb ausgeschrieben werden.

Wichtig zu beachten sind dabei Rahmenbedingungen wie die Feuerwehrzufahrt, die Schneerräumung, sowie die vorhandenen Werkleitungen.

### Kirchplatz (P2)

Der Kirchplatz dient vorwiegend dem Schulhaus als Pausenplatz, soll aber auch weiterhin als Veranstaltungsort genutzt werden können. Daher ist hier vorgesehen, auch die Beläge aus Asphalt zu belassen (vgl. Kapitel 5.5.2.). Bauliche Massnahmen sind nicht vorgesehen.

### Parkplätze an der Kirchgasse (P3)

Durch die Auflösung der Parkplätze an der Kirchgasse ist es möglich, den Platz neu zu nutzen. Aufgrund der Analyse hat sich gezeigt, dass es keinen Quartierplatz in der Altstadt gibt, welcher für eine nicht kommerzielle Nutzung vorgesehen ist. Durch die bereits vorhandenen Bäume handelt es sich um einen attraktiven Aufenthaltsort, welcher mit wenig Aufwand zu einem Sammelpunkt für die Anwohnenden mit städtischem Charakter ausgestaltet werden kann, der eine wertvolle Ergänzung zu dem Grünraum um den Weier bedeuten würde. In einem partizipatorischen Verfahren sollten in einem weiteren Schritt gewünschte Nutzungen eruiert werden. Dabei könnte es sich um Ping-Pong Tische, oder eine Boule-Bahn handeln. Mit Rundbänken um die bestehenden Bäume sowie einem Bodenbelag aus Kies könnte der Platz eine starke Aufwertung der Altstadt bedeuten. Um die genaue Bespielung des Platzes zu bestimmen, sind auch temporäre Nutzungen denkbar, welche direkt umgesetzt werden könnten.



Abbildung 38: Beispiel eines flexibel nutzbaren Platzes mit Kies in Solothurn (Kreuzackerplatz)

### Marktplatz (P4)

Mit der schrittweisen Reduktion der Parkplätze in der Altstadt wird auch der Marktplatz neu nutzbar. Der Marktplatz ist eine historische Baulücke, welche eine räumliche Verunklärung der Übergänge vom Hofplatz zu der Kirchgasse bedeutet. Der Platz wäre ideal geeignet, um verschiedene Nutzungen aufzunehmen, welche momentan in der Altstadt fehlen: Eine grössere überdachte Veloparkierung, öffentliche Toilettenanlagen, sowie eine überdachte Fläche für Veranstaltungen wie dem Markt, Flohmärkte, kleinere Konzerte, etc.

Es wird empfohlen, einen Wettbewerb auszuschreiben, um auf dem Marktplatz eine offene Halle zu gestalten, welche die beschriebenen Nutzungen aufnehmen könnte sowie eine räumliche Zonierung und Aufwertung schafft. Eine vorsichtige und gute Gestaltung im historischen Umfeld ist dabei genauso wichtig wie ein klares und sinnvolles Nutzungskonzept.

### Hofplatz (P5)

Auf dem Hofplatz werden im Rahmen des BGK keine baulichen Massnahmen vorgeschlagen. Der Platz soll weiterhin flexibel für verschiedene Nutzungen und Veranstaltungen genutzt werden können, was aufgrund seiner Grösse eine einmalige Chance ist.

#### **Böckelbrunnenplatz (P6)**

Der Bröckelbrunnenplatz wird momentan vorwiegend für Gastronomie genutzt. Dies scheint gut zu funktionieren und der Platz wird relativ intensiv genutzt. Bauliche Massnahmen werden keine vorgeschlagen.

#### **Schwertstiege (P7)**

Die Schwertstiege ist ein wichtiger Zugang zu der Altstadt, sowie aus der Altstadt zum Weier und dem angrenzenden Grünraum. Baulich kann die Situation stark verbessert werden. Einerseits muss die Treppe behindertengerecht ausgestattet werden (beidseitige Geländer, bessere Ausleuchtung, Markierung der Treppenstufen), andererseits ist die Auffindbarkeit nicht ausreichend. Dies kann durch die Beleuchtung und Signalistik verbessert werden. Es wird aber vorgeschlagen, auch architektonisch ein Projekt auszuarbeiten. Der Durchgang durch die bestehende Bausubstanz könnte gestalterisch verbessert werden (z.B. öffentlichen Charakter und Blockbezüge stärken). Zudem sollte die Treppe durchgehend geöffnet bleiben. Es ist zu prüfen, ob es möglich wäre, den Dämmperimeter des Hauses zu ändern und die bestehenden Türen zu entfernen.

#### **Viehmarktplatz (P8)**

Neben den verkehrs- und parkplatzthematischen Aspekten des Viehmarktplatzes ist auch die räumliche Nutzung ein Thema. Es wurde geprüft, ob die oberirdische Parkierung aufgelöst werden könnte und eine Begrünung, oder anderweitige Nutzung auf dem Platz möglich wäre. Aufgrund der darunter liegenden Tiefgarage stellt sich dies jedoch als schwierig heraus. Der Eingriff mittels eines Fussweges, welcher durch aufgesetzte Pflanztröge begleitet wird, verbindet den Grünraum südlich des Perimeters räumlich mit der Altstadt. In einem Direktauftrag oder einem Wettbewerb sollte die detaillierte Gestaltung des Fussweges auf dem Viehmarktplatz definiert werden.

### 5.5.2 Materialien / Randabschlüsse / Oberflächen

Die Altstädte in der Schweiz sind traditionell mit Kopfsteinpflaster ausgestattet. Dies ist ein wichtiger Bestandteil des Erlebnisses, welches man in einer Altstadt sucht. Es wird vorgeschlagen, die noch nicht gepflasterten Flächen in der Altstadt zu ergänzen. Ausgenommen davon ist einzig der Kirchplatz (P2), welcher aufgrund seiner Nutzung als Schulhausplatz asphaltiert belassen wird. Zudem der in Kapitel 5.5.1. beschriebene neue Platz an der Kirchgasse, welcher als Quartierplatz chaussiert werden soll. Auch die direkt an die Altstadt angrenzenden Trottoirs sollen mit Kopfsteinpflaster ausgebildet werden. Dies lässt die Altstadt von allen Seiten als solche erkennen. Bei der Ausführung mit Kopfsteinpflaster ist eine korrekte und möglichst ebene und fugenlose Ausführung nach SIA500 wichtig, wird laut Procap St. Gallen aber in den Altstädten akzeptiert (Begehung mit Procap vom 10.02.2022).

Die Materialisierung in den Vorstädten sowie dem Rosenplatz ist bei einer Ausgestaltung als Begegnungszone (Etappe 3) genauer zu prüfen. Auch hier wäre Kopfsteinpflaster denkbar.

In den an die Altstadt angrenzenden Gebieten gibt es gewisse bestehende Flächen – insbesondere Trottoirs – mit Kopfsteinpflasterung, andere sind asphaltiert. Eine gewisse Varianz gehört zu einem lebendigen Stadtbild dazu. Diese Flächen sollen tendenziell weiterhin asphaltiert werden, bereits bestehende Kopfsteinpflaster können aber auch als solche belassen werden.

Vor allem auf den Trottoirs entlang der Grabenstrasse ist darauf zu achten, dass sich in den Gehbereich ragende Bauten (z.B. private Treppenabgänge) optisch deutlich abheben. Diese bilden momentan eine Gefahr für Menschen mit eingeschränkter Sicht.

### 5.5.3 Bepflanzung / Vegetation / Stadtklima

Gemäss den «Richtlinien über die Möblierung in der Altstadt Wil» (per 1. Januar 2014 in Kraft) gelten folgende Regeln für Bepflanzungen im öffentlichen Raum der Altstadt Wil:

«Die Begrünung soll dem Ortsbild der Altstadt gerecht werden, punktuelle Akzente setzen und nicht als Abschrankung eingesetzt werden. Eine Belebung der Altstadt mit Pflanzen (Sommerflor) als dekorative, einzelne Elemente ist erwünscht. Fassadenbegrünungen sind nicht ortsüblich und daher nur zurückhaltend einzusetzen. Betreffend Materialisierung von Behältnissen gelten die gleichen Regeln wie für die Möblierung der Strassenwirtschaften.»

Eine stärkere individuelle Begrünung der Altstadt, für ein verbessertes Stadtklima, wäre wünschenswert und sollte von der Stadt gefördert werden. Insbesondere die vielen Brunnen in der Altstadt sollten wieder mehr begrünt werden. Dabei ist eine individuelle Ausgestaltung wünschenswert und trägt zur Lebendigkeit der Altstadt bei, solange dadurch keine anderen Nutzungen oder Menschen gestört werden.

Das Pflanzen von neuen Bäumen in der Altstadt erscheint hingegen nicht sinnvoll. Mit den zu erhaltenen Nutzungen ist der Platz innerhalb der Altstadt nicht vorhanden. Dagegen wird vorgeschlagen, auf dem neu gestalteten Adlerplatz (K4) entlang der Stützmauer zur Altstadt hin drei neue Bäume zu pflanzen. Zudem könnte entlang der Tonhallestrasse die Baumreihe entlang des Viehmarktplatzes (S6) zu einer Allee ergänzt werden, indem auf der anderen Strassenseite sechs neue Bäume gepflanzt werden.

Auf dem Weg vom Rosenplatz zum Altstadtlift (S2) muss geprüft werden, ob zwei Bäume gefällt werden müssen um die Zugänglichkeit zu erleichtern.

Eine Verbesserung des Stadtklimas könnte auch mit sickerfähigen und helleren Belägen (PP Kirchgasse mit Chaussierung, Kopfsteinpflaster anstatt Asphalt) erreicht werden.

### 5.5.4 Möblierung / Ausstattung

In der Analyse hat sich gezeigt, dass sowohl die städtische wie auch die private Möblierung in der Altstadt nicht einheitlich ausgestaltet ist. Neben einem klaren Merkblatt zur privaten Möblierung, welche grundsätzlich unterstützenswert ist, sollte auch die Stadt ein klares Gestaltungskonzept für die Stadtmöbel erstellen.

Das Erstellen von weiteren ständigen Sitzgelegenheiten in der Altstadt ist schwierig umzusetzen, da die vorhandenen Flächen für Veranstaltungen frei bleiben sollten. Durch die vorgeschlagene Neugestaltung des Bärenbrunnenplatzes (P1) mit einer permanenten Plattform, sowie dem Quartierplatz an der Kirchgasse (P3) bietet sich jedoch die Möglichkeit für neue Sitzgelegenheiten. Es wird vorgeschlagen, dass die Plattform auf dem Bärenbrunnenplatz auch ohne zusätzliche Bestuhlung als Sitzgelegenheit genutzt werden kann. An der Kirchgasse sollen um und zwischen den bestehenden Bäumen neue Bänke erstellt werden.

Bei der Neugestaltung des Viehmarktplatzes (P8) soll im Zusammenhang mit dem Carparkplatz ebenfalls an Sitzgelegenheiten gedacht werden (Wartezeiten).

Bei dem Bau von neuen Bänken ist zu beachten, dass diese auch von betagten Personen genutzt werden können, das heisst, dass sie aus «warmen» Materialien bestehen (z.B. Holz), mit Seitenlehnen ausgestattet sind und eine Rückenlehne haben.

Ein weiteres Konzept, welches sich in verschiedenen Städten der Schweiz sehr gut bewährt, ist eine Möblierung mit mobilen Stühlen im städtischen Kontext. In Zweier- oder Dreiergruppen verbundene Metallstühle geben Plätzen und Gassen eine flexible und anpassungsfähige Ausstattung, welche das Leben im Aussenraum ohne grosse bauliche Kosten fördert. Es wäre sinnvoll, ein solches Konzept auszuarbeiten und eingehend zu prüfen.



Abbildung 39: Stadtmöblierung mit mobilen Stühlen Münsterplatz Bern und Sechsiläutenplatz Zürich

### 5.5.5 Licht / Beleuchtung

Die Analyse der bestehenden Beleuchtung hat Chancen und Defizite deutlich aufgezeigt. So weist sie auf den Handlungsbedarf mit Blick auf die Erfüllung der Norm (Beleuchtungsstärken, Gleichmässigkeit) hin, veranschaulicht aber auch das Bedürfnis einer Verbesserung des Sicherheits- und Orientierungsempfindens sowie des Aufwertens von Aufenthaltsbereichen. Gleichzeitig wird die Bedeutung der Beleuchtung als wichtiges Gestaltungselement für den Erhalt eines harmonischen Gesamtbildes beschrieben. Dies nicht nur im Nachtbild – auch am Tag spielt das Leuchtenmobiliar eine wichtige Rolle im städtischen Gesamtgefüge.

Die Auswahl und Farbgebung des Mobiliars, seine (oftmals bewusst differenzierenden) Lichtpunkthöhen, die Anordnung der Leuchtenkörper als raumbildende Elemente, zur visuellen Verknüpfung oder zur Schaffung von Sichtachsen – dies alles ist in einer neuen Konzeption zu berücksichtigen und einzubinden.

Ziel ist es, die Stadt – unter Einbezug aller Verkehrsteilnehmer – aufzuwerten und ihr eine einzigartige nächtliche Identität zu verleihen. Gleichzeitig sollen veraltete Beleuchtungsanlagen ausgetauscht, Energie eingespart und die Wirtschaftlichkeit erhöht, aber auch Lichtverschmutzungen reduziert und auf Flora und Fauna Rücksicht genommen werden.

#### **Altstadt**

Als Basis der Konzeption erfolgt eine Klassifizierung der Situation nach SNR 13201-2016 und SLG 202-2016.

**Beleuchtungsklassen für Fussgänger- und verkehrsberuhigte Zonen (P)**

Parameter	Optionen & Beschreibung	Wert $V_w$
Geschwindigkeit	Tief, $V \leq 40$ km/h	1
Benutzungsintensität	Normal	0
Verkehrs- Zusammensetzung	Fussgänger, Radfahrer und motorisierter Verkehr b)	1
Parkierte Fahrzeuge	Vorhanden	0.5
Umgebungshelligkeit	Mässig	0
Gesichtserkennung	Nicht notwendig	Keine zusätzlichen Anforderungen 2.5

**b) Bei hoher Benutzungsintensität ist das Vorgehen nach C-Klassen zu prüfen, insbesondere in Konfliktzonen**

Nummer der Beleuchtungsklasse :	<b>P4</b>	$E_n \geq$	5 lx
		$E_v \geq$	
		$E_{sc} \geq$	

Abbildung 40: Klassifizierung Altstadt SNR 13201-2016 und SLG 202-2016, 20er-Zone mit motorisiertem Verkehr

Strassenklassifizierung: Beleuchtungsklasse P4

Resultierende Werte Beleuchtungsklasse P4:

Strasse:

Horizontale mittlere Beleuchtungsstärke  $E_m = 5.0$  lx

Horizontale minimal zulässige Beleuchtungsstärke  $E_{min} = 1.0$  lx

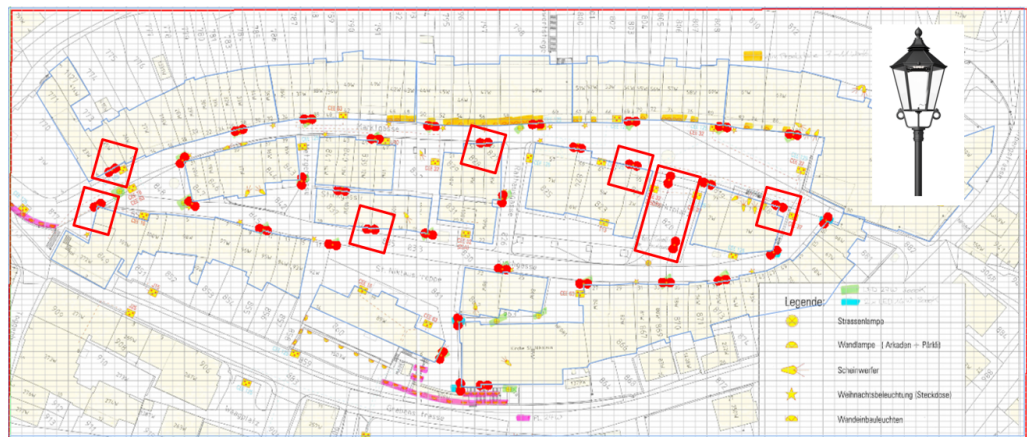
Die hier aufgeführten Werte gilt es in der Konzeption einer neuen/ optimierten Beleuchtung für die Altstadt einzuhalten.

In der Altstadt ist gemäss Analyse eine Optimierung der Beleuchtung notwendig. Dem bestehenden vielfachen Wechsel von „ausreichend Licht“ und „zu wenig Licht“, welcher als unangenehm empfunden wird und dem menschlichen Auge die Wahrnehmung erschwert, ist entgegenzuwirken.

Grundsätzlich sollen die bestehenden Standorte der Wandleuchten weitestgehend übernommen werden, um Aufwand und Kosten zu minimieren. Um die Norm zu erfüllen und eine verbesserte Gleichmässigkeit der Beleuchtung zu erreichen, müssen mancherorts zusätzliche Leuchten ergänzt werden. Auch das Beleuchtungsniveau ist in Teilbereichen (z.B. Kirchgasse) leicht anzuheben.

Um eine Annäherung an die Norm zu erreichen, wird ein Ersatz der bestehenden Wandleuchten gegen ein klassisches Altstadtmobiliar mit möglichst geringer Baugrösse und optimierten Leuchtenoptiken empfohlen.





□ notwendige Ergänzungen  
Abbildung 41: Optimieren Grundbeleuchtung; Ergänzen Leuchtenstandorte in den Lauflinien

#### Massnahmen Altstadt:

- Leuchtenmobiliar, Leuchtmittel und Lichtfarben vereinheitlichen; Vorschlag Lichtfarbe Altstadt: 2700K
- ganzheitliches Umrüsten auf LED
- Einsatz von LED-Leuchten mit asymmetrischer Lichtverteilung, um die Gleichmässigkeit der Beleuchtung zu verbessern und den Energiebedarf gering zu halten.
- Wahl einer Optik mit geringfügig seitlich abstrahlendem Licht zur Vermeidung eines Tunnelleffekts
- normgerechtes Anheben des Beleuchtungsniveaus im Bereich der Altstadtgassen/ -plätze
- Aufwerten bisher ungenutzter Bereiche in Form neuer Aufenthaltsräume (Bsp. Kirchgasse (P3))
  - Aufwerten der ehemaligen „Rückseite“
  - Bespielen mit Licht mit Hilfe von Punktstrahlern an Masten, Schaffen einer räumlichen Dynamik mithilfe von ergänzenden Lichtinseln
  - Farbe Leuchtenmobiliar (alle Bereiche): DB703 (anthrazit)

Alle Massnahmen haben zum Ziel, die räumlichen Abfolgen zu betonen, die Volumen zu fassen, das Sicherheitsgefühl zu stärken und so Wohn- und Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Synergien mit städtebaulichen Elementen und Signaletik sind hierbei hilfreich und wünschenswert.

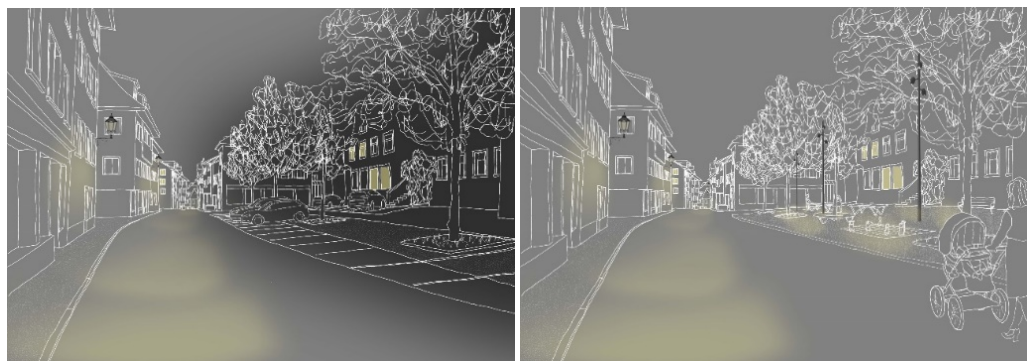


Abbildung 42: Visualisierung Kirchgasse (P3) mit PP\_bestehend (links);  
Visualisierung Kirchgasse (P3) mit Aufenthaltsraum\_optimiert (rechts)

#### Zugänge Altstadt

Die Analyse hat gezeigt, dass heute eine visuelle Verknüpfung von Innenstadt und Altstadt fehlt. Die Altstadt wirkt nahezu abgeschnitten von den an sie angrenzenden Bereichen. Dies wird zusätzlich betont durch den deutlichen Sprung der Beleuchtungsstärken von heller Innenstadt zu verhältnismässig dunkler Altstadt.

#### Massnahmen Zugänge:

- Betonnen der Zugänge in die Altstadt, Ausbilden von Torsituationen (Beleuchtung als raumbildendes Element)
- Schaffen von Übergängen der Beleuchtung von aussen (Innenstadt) nach innen (Altstadt)

Ziel ist es, durch das Ausbilden der Torsituationen Innenstadt und Altstadt in Tag- und Nachtbild stärker zu verknüpfen und eine visuelle Anbindung in beide Richtungen zu schaffen. Orientierung und Identitätsbildung werden so gefördert, räumliche Abfolgen gestärkt und sichtbar gemacht. Ausserdem ermöglichen die so geschaffenen Übergangsbereiche eine schrittweise Adaption auf ein tieferes (Altstadt) bzw. höheres (Innenstadt) Beleuchtungsniveau.

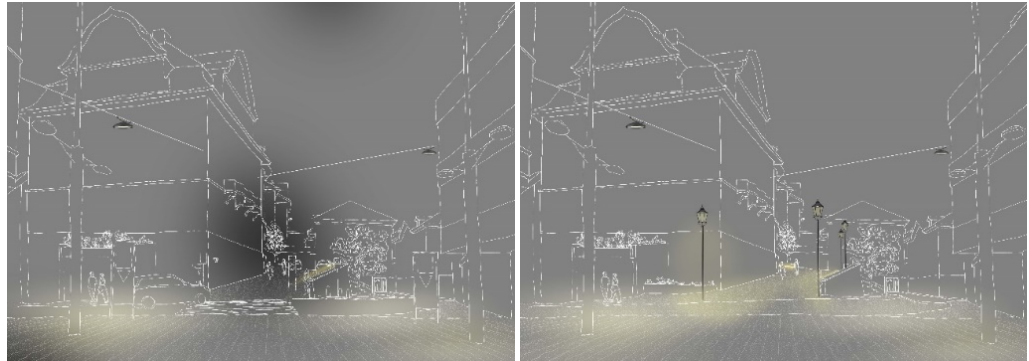


Abbildung 43: Visualisierung Zugang Rosenplatz (S1)\_bestehend (links), Visualisierung Zugang Rosenplatz (S1)\_optimiert (rechts)



Abbildung 44: Visualisierung Zugang Schnetztor\_bestehend (links), Visualisierung Zugang Schnetztor\_optimiert (rechts)

### Arkaden

Die Arkaden weisen heute ein sehr heterogenes Beleuchtungsbild auf, was zu einem räumlichen Zerfall in Einzelabschnitte führt. Das Konzept beabsichtigt, dem entgegenzuwirken.

Massnahmen Arkaden:

- Vereinheitlichen der Beleuchtung
- Abstimmen des Beleuchtungsniveaus auf die angrenzenden Gassenräume
- Einsatz eines einheitlichen Leuchtenmobiliars mit energieeffizienten LED-Leuchtmitteln und warmweisser Lichtfarbe (2700K); Erscheinungsbild, Lichtkomponenten/ Lichtrichtung abgestimmt auf die jeweilige bauliche Situation
- Einbeziehen der Schaufensterbeleuchtung
- Evaluieren der Möglichkeit einer stufenweisen Nachtabsenkung von Arkaden- und Schaufensterbeleuchtung, abgestimmt auf die Ladenöffnungszeiten

Mit Hilfe dieser Massnahmen werden innerhalb der langgestreckten Arkaden fliessende Raumfolgen geschaffen und die Tiefenwirkung betont. Durch das Absenken des Beleuchtungsniveaus wird ausserdem verhindert, dass die angrenzenden Gassenräume als «zu dunkel» empfunden werden.

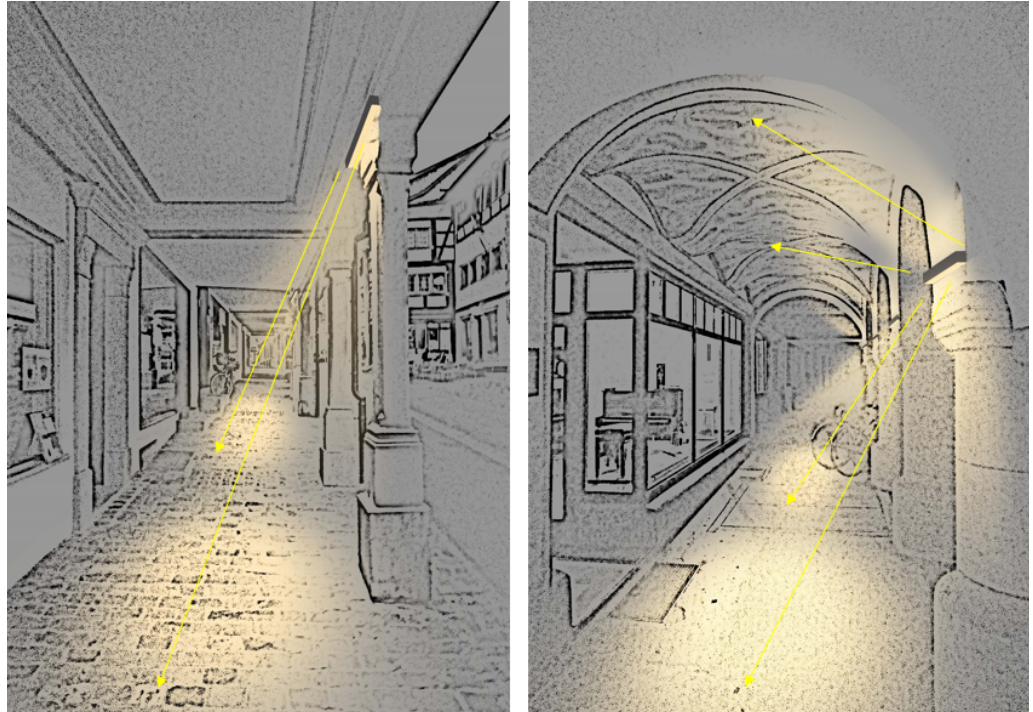


Abbildung 45: Visualisierung vereinheitlichte Beleuchtung Arkaden\_ohne Schaufensterbeleuchtung

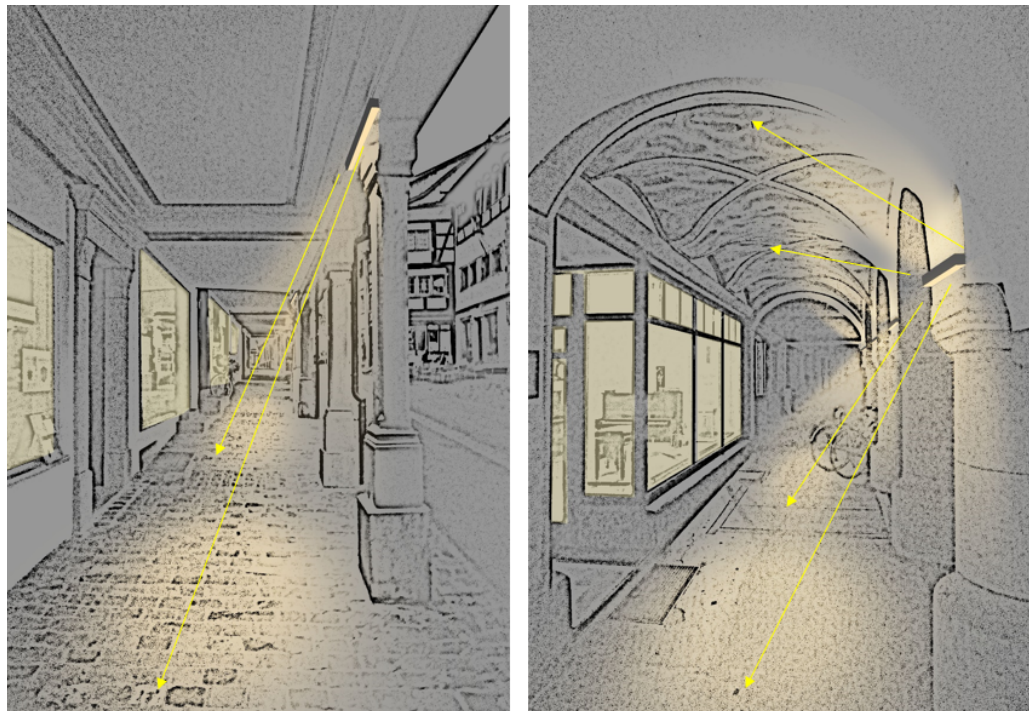


Abbildung 46: Visualisierung vereinheitlichte Beleuchtung Arkaden\_mit Schaufensterbeleuchtung

### Schaufenster

Schaufensterbeleuchtungen sind private Beleuchtungsanlagen. Dennoch beeinflussen sie in ihrem Erscheinungsbild den Gesamteindruck der Altstadt in den Dunkelstunden zu einem hohen Mass. Eine Einflussnahme auf die Ausgestaltung der Schaufensterbeleuchtungen könnte daher in Erwägung gezogen werden.

Mögliche Massnahmen Schaufenster:

- Prüfen, ob eine einheitliche Reglementierung sinnvoll wäre
  - z.B. Definition maximal zulässiger Beleuchtungsstärken auf den Gehwegen
  - z.B. Vorschlag eines einheitlichen Nachtregimes
- Durchführen von Beratungsgesprächen und/ oder Aufbau einer mustergültigen Schaufensterbeleuchtung zur Veranschaulichung der Möglichkeiten

Ziel muss sein, den Ladeninhabern zu einer optimierten, massvollen Beleuchtung ohne störende Auswirkungen auf den Aussenraum zu verhelfen. Es gilt, sich selbst bestmöglich in Szene zu setzen, ohne die anderen zu überstrahlen.

### Achse Bahnhof – Obere Bahnhofstrasse – Altstadt

Empfehlung: Auch der städtebaulich wichtigen Achse Bahnhof – Altstadt sollte bei einer Weiterentwicklung des Konzepts für die Wiler Altstadt Beachtung geschenkt werden. Hierbei könnte die Optimierung der Beleuchtung einen grossen Anteil zur visuellen An-/Verbindung und Orientierung beitragen.

### Innenstadt (Grabenstrasse, Tonhallestrasse)

Die Beleuchtung der Innenstadt wird derzeit dominiert von hohen Lichtpunkten und einer homogenen, zweckorientierten Beleuchtung.

Das städtebauliche Konzept sieht vor, im Bereich der Oberen und Unteren Vorstadt durch die Umnutzung/-gestaltung bestehender Parkplätze und verbreiterte Gehwege neue Aufenthalts- und Begegnungsflächen zu generieren.

Die Beleuchtung hat daher zwei Aufgaben: sie muss eine homogene Strassenbeleuchtung gewährleisten (nach Möglichkeit: Einsatz hoher Lichtpunkthöhen zum Erhalt einer optimalen Gleichmässigkeit der Beleuchtung) und gleichzeitig Aufenthaltsbereiche gestalten (nach Möglichkeit: niedrige Lichtpunkthöhen für das Schaffen einer intimeren Atmosphäre).

Massnahmen Innenstadt (Grabenstrasse, Tonhallestrasse)

- Ersatz und Vereinheitlichen der technischen Mast- und Seilleuchten mit hohen Lichtpunkthöhen
  - Farbe Leuchtenmobiliar analog Altstadt: DB 703 (anthrazit)
  - Lichtfarbe: 3000K (warmweiss)
- Bespielen der neuen Aufenthaltsbereiche in Oberer und Unterer Vorstadt mithilfe von ergänzenden Punktstrahlern an ausgewählten Hausfassaden

Ziel ist es, eine normgerechte Strassenbeleuchtung zu garantieren und gleichzeitig Lichtinseln zu schaffen, die zum Verweilen einladen. Die neuen Aufenthaltsbereiche sollen so belebt und ihre Aufenthaltsqualität gefördert werden.

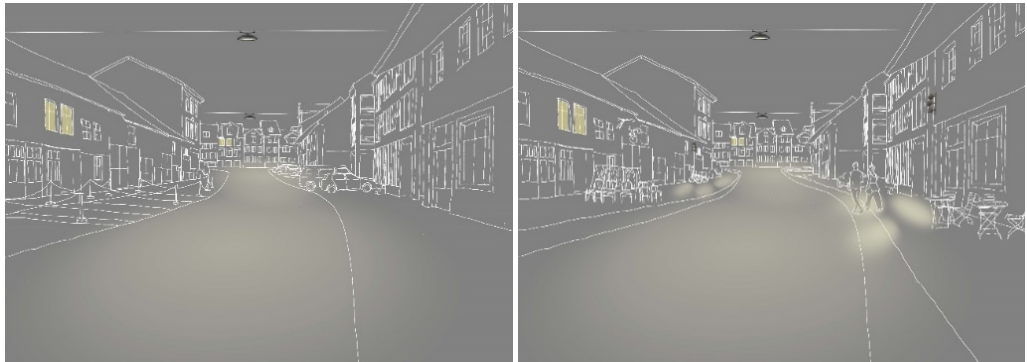


Abbildung 47: Visualisierung Obere Vorstadt\_bestehend (links), Visualisierung Obere Vorstadt\_optimiert (rechts)

Zusätzlich wird eine ergänzende Massnahme empfohlen, um die Situation für den Fussverkehr ab Schulhaus an der Tonhallestrasse bis hin zum Zugang in die Altstadt am Viehmarkt zu verbessern. Vorgeschlagen wird hier ein neu geschaffener Fussweg mit leitender Beleuchtung.

Um den visuellen Raumfluss nicht zu unterbrechen, sollte das hierfür eingesetzte Leuchtenmobiliar eine zeitlos schlichte Formensprache haben, um nicht mit Altstadtleuchten und/ oder den technischen Leuchten der Innenstadt zu konkurrieren.



Abbildung 48: Visualisierung Fussweg mit leitender Beleuchtung (Schulhaus Tonhallestrasse – Zugang Altstadt Viehmarkt)

### Anstrahlungen

Die bestehenden Anstrahlungen im Bereich der Altstadt machen Gassen- und Platzräume intensiver erlebbar. Sie sind Anziehungspunkte, bauen Sichtachsen auf und fördern so das Orientierungsvermögen. Gleichzeitig sind sie wichtig für die Identitätsbildung und tragen wesentlich zu einem harmonischen Gesamtbild bei.

Die Analyse zeigt hierbei jedoch klar die Notwendigkeit auf, die bestehenden Anstrahlungen quantitativ und qualitativ zu optimieren. Auch eine deutliche Reduktion des Energiebedarfs ist anzustreben.

### Massnahmen

- Empfehlung des Ersatzes der bestehenden Hochleistungs-Scheinwerfer gegen eine immissionsarme, energieoptimierte, möglichst homogene Beleuchtung
- Anpassen der Beleuchtungsstärken/ Leuchtdichten an die gemässigten Umgebungshelligkeiten
- Empfehlung: Einsatz von Gobo-Projektoren für die bestehenden Anstrahlungen öffentlicher Gebäude (Evaluation der Standortmöglichkeiten)
  - Hof zu Wil
  - Baronenhaus
  - Kirche St. Nikolaus



Abbildung 49: Übersicht der wesentlichen bestehenden Anstrahlungen im Perimeter BGK

Weiter wird empfohlen, die optionale Festbeleuchtung erst zu einem späteren Zeitpunkt zu sanieren und auch die Beleuchtung der halböffentlichen Gebäude zu belassen.

Generell sollte geprüft werden, ob der Wunsch besteht, ein Objektkataster anstrahlungswürdiger Gebäude zu erstellen. Die Auswahl sollte sich hierbei aus ökologischen Gründen auf ein Minimum beschränken. Ziel wäre es, mit Hilfe ausgewählter, ergänzender Anstrahlungen (in Alt- und Innenstadt), die Topografie der Stadt sowie ihre räumliche Ausdehnung erlebbar zu machen und Sichtachsen zu fördern.

### Exkurs Verfahren Gobo-Projektion:

Eine Projektionsanlage wird wie eine Flutanlage konzipiert. Wenige Projektoren werden in ausreichender Entfernung zum Objekt platziert. Berechnete Lichtmasken decken jene Zonen ab, wo Licht unerwünscht ist. Durch differenzierte Grauwerte könnten Unregelmässigkeiten der Lichtverteilung korrigiert und gewünschte Helligkeitsunterschiede realisiert werden.



Abbildung 50: Prinzip Verfahren Gobo-Projektion

### Vorteile der Projektionsbeleuchtung:

- Gesamtlösung mit konstant hoher Qualität
- keine Lichtemissionen
- optimaler Blendschutz
- energieeffizientes Verfahren (LED-Technik)
- dauerhaft witterungsbeständig
- lange Wartungsintervalle
- einfacher, präziser Bildwechsel ohne Justage
- hohe Lebensdauer
- „warmes“ Projektionslicht ab 2700 K°

### Nachtregime

Grundsätzlich ist es wünschenswert sämtliches Leuchtenmobiliar in eine übergeordnete Steuerung einzubinden. Wo immer möglich, soll eine stufenweise Nachtabsenkung der Beleuchtung unter Berücksichtigung der Norm erfolgen, um den Energieverbrauch bestmöglich zu optimieren und Anwohnern und Besuchern eine ungestörte Nachtruhe zu ermöglichen.

### 5.5.6 Signaletik

Die Grundlagenanalyse hat klar ergeben, dass es im Bereich der Signaletik/Wegleitung einen klaren Handlungsbedarf auf verschiedenen Ebenen gibt. Die aktuell unterschiedlichen Systeme können zu Desorientierung führen und die teilweise falsch angebrachten Positionierungen erschweren Nutzern die flächendeckende barrierefreie Orientierung innerhalb des Altstadtperimeters. Ein übergeordnetes und gut funktionierendes Signaletiksystem könnte dem entgegenreten und wäre ein Mehrwert für alle Nutzer der Altstadt und darüber hinaus. Die Signaletik hätte das Potential den Standort Altstadt Wil als nachhaltige Marke besser zu positionieren und zu stärken.

Signaletik ist mehr als nur Beschilderung. Ein gut funktionierendes Signaletiksystem leitet jederzeit den Weg von jeder relevanten Nutzergruppe, es bietet Sicherheit, ist ein Erlebnis, orientiert über den Perimeter hinaus und informiert über Kulturelles und Aktuelles. Gute Signaletik wertet ein Quartier, ein Stadtteil oder die gesamte Stadt auf (Stichwort Smart City). Es stellt sich aus diesem Grund und an diesem Punkt die Frage, wie weit die Stadt Wil gehen will und kann, wie gross man das Signaletiksystem denken will und welche Anknüpfungspunkte das System bilden soll (Stichwort: Standort Marketing, Tourismus, Kultur, digitale Signaletik, ...). Um das Potential schrittweise zu erklären, haben wir im zweiten Teil der Konzeption verschiedene Ausbaustandards erläutert.

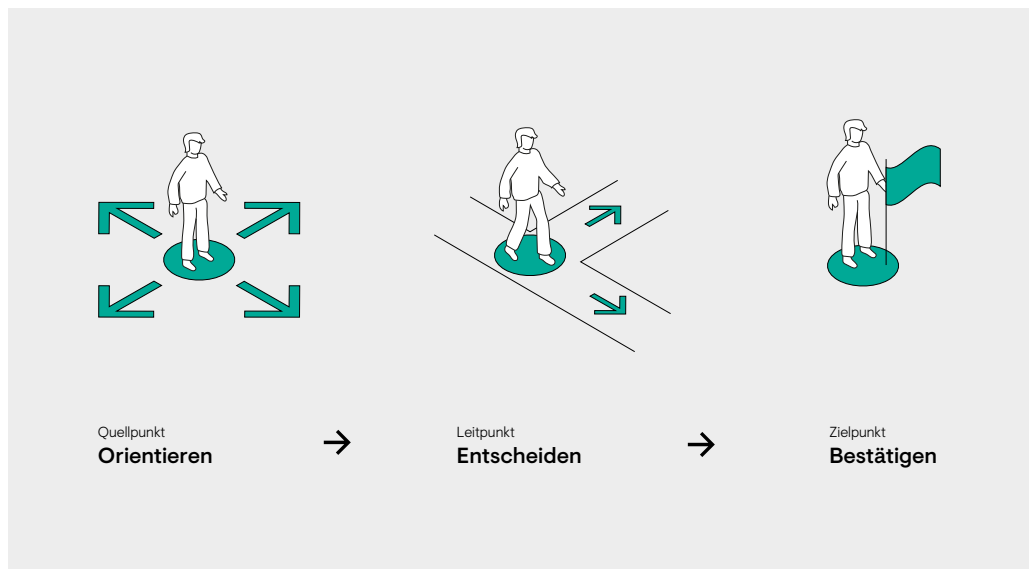


Abbildung 51: Grundsätze eines Leitsystems

Im Grundsatz ist der Auftrag der Signaletik resp. der Leitsysteme, allen Nutzern der Altstadt Orientierung bieten. Um dies in Zukunft besser zu erreichen, braucht es ein System welches drei wesentliche Punkte erfüllt (Abbildung 51):

- Orientierung von einem Quellpunkt
- Auf dem Weg an zentralen Leitpunkten die richtigen Entscheidungen treffen
- Am Zielpunkt eine Bestätigung abholen

Im Grundsatz bedeutet dies, dass die Signaletik auf flächendeckende Orientierung ausgerichtet sein muss, damit sie gut und nachhaltig funktionieren soll. Um zu begreifen, was dies für die Nutzer eines Signaletiksystems heisst, sollten wir uns in die Perspektive der Nutzer hineinversetzen. Diese starten die Orientierung aus einem Startpunkt (bspw. ÖV oder Parkplatz) und wollen an einem bestimmten Zielpunkt (bspw. Kulturgut / Laden) ankommen. Dies bedeutet, dass die Signaletik nicht erst im Altstadtperimeter startet, sondern bereits ausserhalb. Aus diesem Grund haben wir in der Konzeptionsphase und den folgenden Kapiteln auch die nahe Umgebung ausserhalb des Stadtperimeters mit aufgenommen.

#### **Orientierung beginnt ausserhalb des Perimeters**



Der Abbildung 52 ist zu entnehmen, dass die meisten relevanten Startpunkte des grün markierten Altstadtperimeters ausserhalb dieser Zone liegen. Orientierung muss dort beginnen, wo die Nutzer der Altstadt ihren Ausgangspunkt haben. Das kann einerseits eine Busstation oder Hauptbahnhof sein, falls sie mit dem ÖV reisen. Andererseits kann es ein Parkplatz sein, falls sie mit dem MIV anreisen. Die blau markierten Zonen und Linien zeigen auf, von wo aus sich Nutzer auf die Altstadt bewegen. Die rotmarkierten Zonen zeigen die umliegenden Parkplätze und die roten Linien die Zugangswege in die Altstadt.

Aus dieser Abbildung lässt sich erkennen, dass die Signaletik und deren Wegleitung bereits ausserhalb des Perimeters gedacht werden sollte.

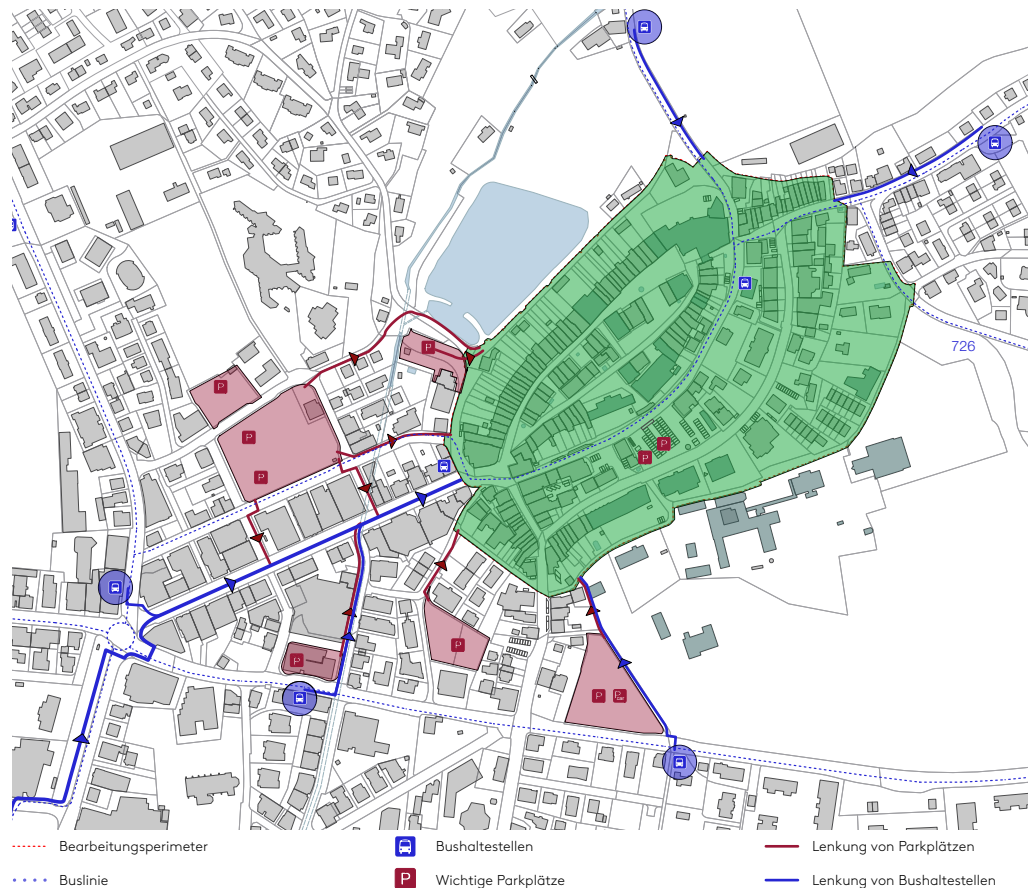


Abbildung 52: Übersicht Lenkung Richtung Altstadt

### Orientierung im Altstadt Perimeter

In der Abbildung 53 sehen wir die Bewegungen innerhalb des Altstadtperimeters. Die grünen Linien lassen die Bewegung der Nutzer erkennen. Umso höher die Strichdicke ist, umso dichter wird der Verkehr der Nutzer (Fussgänger und Velofahrer) voraussichtlich sein. In der Konsequenz haben vielgenutzte Routen eine höhere Relevanz für ein zukünftiges Signalistiksystem.



Abbildung 53: Bewegungen innerhalb des Altstadtperimeters

Dabei gilt es zu beachten, dass nicht die ganzen Flächen in der Abbildung 53 markierten Stellen die gleiche Ausprägung haben müssen. Um die wichtigsten Signaletik-Zonen innerhalb des Altstadt Perimeters aufzuzeigen, haben wir uns an die Grundprinzipien für Wegleitung (wie in Abbildung 51 aufgeführt) «Orientieren, Entscheiden und Bestätigen» gehalten.

In der folgenden Abbildung 54 sind die Fokuszonen für die Signaletik in unterschiedlich grossen Kreisen aufgeführt, die mit einer neuen Signaletik bespielt werden sollen. Umso grösser der Kreis, umso wichtiger die Zone für die Signaletik. Es handelt sich bei diese markierten Zonen hier primär um relevante Eingangstore in den Altstadt kern und um Kreuzungen, wo es Informationen für die Orientierung und Entscheidung braucht.



Abbildung 54: Fokuszonen neue Signaletik

### Vereinfachung und Schnittstellenbildung

Bevor wir den Fokus auf weitere detaillierte Ausschnitte im Altstadt Perimeter setzen, sollten wir in diesem Abschnitt klären, welche konzeptionellen Gedanken eine Voraussetzung für die neue Signaletik sind. Die Analyse hat bereits aufgeführt, welche unterschiedliche Systeme es aktuell gibt, und dass die meisten als einzelne geschlossene Systeme gedacht und umgesetzt sind. Um dieses Silodenken aufzubrechen und der organische Wachstum zu begrenzen, wäre eine Zusammenlegung diverser Systeme und eine ganzheitliche Abstimmung sinnvoll.

Mögliche Folgen eines neuen Systems wären:

- Bessere Orientierung über die ganze (Alt)stadt hinweg
- Stärkung des Standortes Wil (höhere Attraktivität bei Touristen)
- Beruhigung der Informationsdichte und Aufwertung des Informationsflusses
- Aufwertung von Plätzen, Architektur und Kulturgütern
- Zukunftsorientiertes und ausbaufähiges System
- Reduktion von mittelfristigen Kosten durch System

Aus diesem Grund schlagen wir vor, diese Systeme in ein übergeordnetes System zusammen zu führen:

- Kultur Signaletik Stadt Wil (in braun)
- Signaletik für historische Gebäude
- Signaletik für Hof zu Wil
- Signaletik für Wochenmarkt
- Signaletik wie Infopoint Stadt Wil Behörde
- Fahrradparking

Weitere Systeme, welche möglicherweise integriert werden könnten:

- Wanderwegweiser

- Rollstuhlgänger Wegweiser
- ÖV Fahrpläne
- Optional: Temporäre Plakatstelle für Feste und Ausstellungen (falls die Signaletik digitale Komponenten enthält)
- Optional: Anschlagbretter (falls die Signaletik digitale Komponenten enthält)
- Optional: Verzeichnis aller Geschäfte (falls die Signaletik digitale Komponenten enthält)

Systeme welche nicht Teil der Signaletik werden dürfen / sollen:

- Verkehrssignalisation
- Strassenbezeichnungen

Das neue System sollte nebst der Zusammenlegung auch weitere Mehrwerte bieten, damit die Chance auf allen Ebenen genutzt wird, einen Mehrwert für alle Nutzer zu generieren. Darum sollte ein solches System über folgende Informationen Auskunft geben:

- Komplette Altstadt Orientierung und auch ausserhalb Perimeter
- Kulturell und historisch wichtige Orte (bspw. Hof Wil)
- Wichtige Orte innerhalb der Stadt Wil (bspw. Bahnhof, Spital)
- Parkhäuser, Parkplätze, Bushaltestellen, ...
- Wochenmärkte
- Erholungsgebiete (See, Plätze, ...)

Weiter stellt sich Frage ob im Zuge der Aufwertung des gesamten Stadtbildes auch gewisse Werbemassnahmen von Geschäften und Restaurants eingeschränkt werden sollen (weil diese die Signaletik stören).

#### Fallbeispiel: Zugang von Obere Bahnhofstrasse

Um die Zusammenführung und das Potential eines neuen Systems aufzuzeigen, haben wir am Beispiel des Zugangs von der Oberen Bahnhofstrasse aufgeführt, was eine konkrete Umsetzung bedeuten würde. In der Abbildung 55 wird vorgestellt, was die Konzeption in der Umsetzung bedeuten könnte.

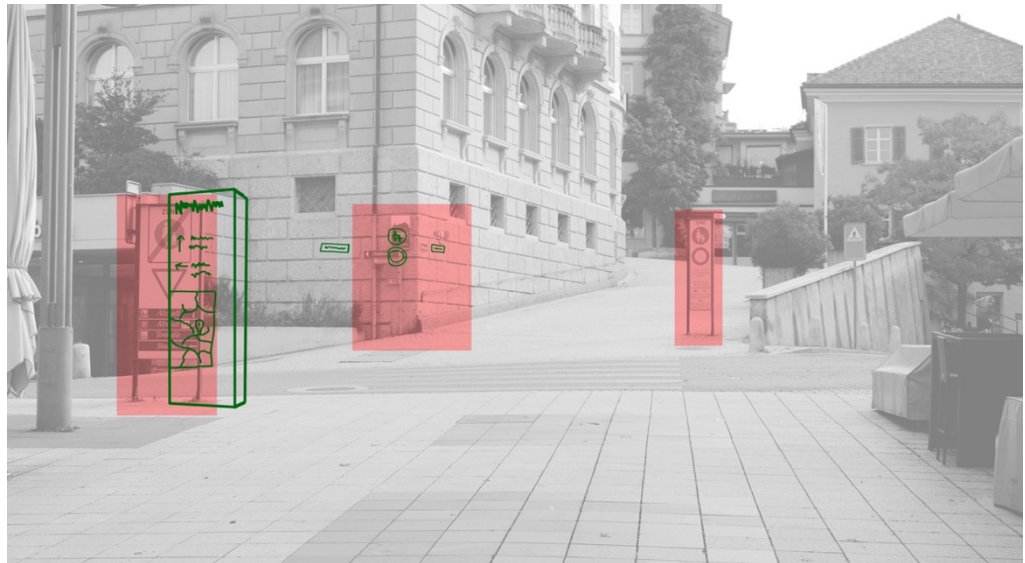


Abbildung 55: Skizze Signaletik Rosenplatz. Rot = Reduktion von verteilter Signaletik; Grün = Zentralisierung mittels mächtigem Infopylon, reduzierten Strassenschildern und Verkehrsinformationen.

## Referenzbeispiele

An den folgenden Referenzbeispiele zeigen wir auf, welche Ausbaumöglichkeiten ein neues Signaletiksystem für die Altstadt Wil mit sich bringen könnte. Die Projekte führen in unterschiedlichen Stufen auf, wie gross das Projekt konzipiert werden kann.

### Stufe 1: Vereinheitlichung des Systems am Beispiel Burgdorf

Die kleinste Stufe eines Ausbaus ist die Vereinheitlichung des Systems und Integration ins bestehende Stadtbild. An der Referenz von Burgdorf (ähnliche Grösse des Projektes) wird aufgezeigt, was durch konsequent angewendetes System im öffentlichen Bereich erreicht werden kann. Durch prägnante Farben, reduzierte Material- und Formensprache, zentralisierter und reduzierter Informationsfluss wird in allen Bereichen der Stadt das System einheitlich angewendet. Vorhandene Infrastruktur wie bspw. Busstehlen, Lichtsäulen können ins System integriert werden. Durch die Vereinfachung und Zusammenlegung entsteht ein höherer Wiedererkennungswert, die Orientierung wird besser und die Stadt stärkt ihr Image nach aussen.



Abbildung 56: Signaletikkonzept Beispiel Burgdorf

### Stufe 2: Integration von Dienstleistungen ins Signaletiksystem am Beispiel London

London gilt als Benchmark schlechthin, wenn es um ein komplexes und übergeordnetes Orientierungssystem geht. Seit Jahrzehnten arbeitet die Stadt am Ausbau und der Professionalisierung ihrer Informationsarchitektur, erweitert ihr System stetig mit neuen Inhaltskriterien und hat sehr früh begriffen, dass es um mehr geht als um ein einfaches Orientierungssystem. Das weltberühmte System von London vereint Stadtführungen (von historischen Gebäuden) mit öffentlichen Diensten (Tube und Busfahrplan) und integriert neuere Erscheinungen (wie beispielsweise Fahrradverleih der Stadtbehörde) in ihrem System.

Das Erscheinungsbild wird konsequent angewendet und auf viele verschiedene Bereiche ausgeweitet. Auch in Wil könnte durch eine Vereinheitlichung den Standort Wil stärken (Stichwort Standort Marketing).



Abbildung 57: Signaletikkonzept Beispiel London

- 1.) + 2.) Das berühmte Wegleitungssystem aus London bietet überall im öffentlichen Raum Orientierungstafel und Wegweiser
- 3.) Zusätzlich zum Orientierungssystem gibt es Strassenkarten welche von der Stadtbehörde angeboten werden (bspw. in Wil von Tourismusbehörde)
- 4.) Öffentliche Dienstleistungen wie der Veloverleih integrieren sich in das offizielle System von London
- 5.) Weiterführende Details wie bspw. Notfall Telefonnummern werden auf der Seitenleiste von Pylonen angezeigt
- 6.) Die Öffentlichen Verkehrsbetriebe und die Stadtbehörde haben Karten vereinheitlicht, damit alle Betrachter jederzeit das gleiche System vorfinden

### Stufe 3: Digitale Komponenten für eine Flexibilisierung im Signaletiksystem am Beispiel Zürich und Davos

Die Digitalisierung nimmt auf allen Ebenen immer stärker Einzug in den Alltag. Interaktive Bildschirme bietet dabei auch bei Signaletiksystemen neuen Möglichkeiten, vielschichtig auf Nutzer einzugehen. Bildschirme können als sogenannte Infohubs Informationen transportieren und Bezug auf Aktualitäten nehmen. Sie können ergänzende Nutzen herbeiführen, dabei möchten wir hier einige Vorteile aufführen:

- Mehrsprachigkeit (für Touristen)
- Ergänzende Informationen zu Kulturgütern (bspw. Ticketpreise Hof zu Wil)
- Temporäre Informationen (zu Sommerfesten, Wochenmärkten, ...)
- Individuelle Wegleitung (bspw. Wegleitung als QR Code auf Smartphone, falls jemand exklusiv historische Gebäude besuchen möchte)
- Barrierefreie Wege (Abkürzungen, Lifte, ...)
- Verkaufskanal für lokale Geschäfte (bspw. Suche für Restaurants, ...)



Abbildung 58: Signaletik

### 5.5.7 Anlässe, Veranstaltungen, Markt

Durch das Weglassen von baulichen Massnahmen auf dem Hofplatz (P5) und dem Kirchplatz (P2) sowie der Neugestaltung des Bärenbrunnenplatzes (P1) befinden sich in der Altstadt verschiedene Plätze, welche sich bestens für eine Vielzahl von Veranstaltungen eignen. Durch die schrittweise Reduktion der Parkplätze und der Befahrbarkeit der Altstadt mit dem motorisierten Individualverkehr nehmen die Nutzungskonflikte bei grösseren Veranstaltungen ab.

Mit dem vorgeschlagenen Wettbewerb für eine Markthalle auf dem Marktplatz (P4) wird zudem ein weiterer Raum geschaffen, welcher für diverse Veranstaltungen genutzt werden kann, die bisher nicht möglich waren.

Das Parkierungsangebot in Fussdistanz zur Altstadt ist dabei ausreichend, um die zu erwartende Nachfrage zu decken. Märkte und andere Publikumsmagnete sind zentral wichtig für eine gut funktionierende Altstadt. Zu beachten ist dabei die Lärmbelastung für die Anwohnenden, welche mit klaren Ruhezeiten und einer Regelung zur Anzahl von jährlichen Grossveranstaltungen gelöst werden kann.

Eine detaillierte Abklärung zu den Bedürfnissen für die geplanten Veranstaltungen wie Wasser- und Stromanschlüssen, Beschattung, Befestigungspunkte, etc. sollte von der Stadt in den weiteren Bearbeitungsschritten vorgenommen werden.

Um eine konfliktfreie und breit abgestützte Wegleitung zu den Veranstaltungen zu erstellen, sollte von der Stadt ein Detailkonzept ausgearbeitet werden.

## 5.6 Weitere Hinweise

### 5.6.1 Werkleitung, Entwässerung

Das BGK wird etappenweise umgesetzt. Nach derzeitigem Kenntnisstand besteht kein dringender Handlungsbedarf bezüglich Werkleitungen. In der weiteren Projektierung ist es jedoch eine Abstimmung mit den Technischen Betrieben zielführend, um allfällige Synergien frühzeitig zu erkennen.

Wo bauliche Eingriffe vorgenommen werden, ist in den nachgelagerten Projektbearbeitungsstufen auch die Entwässerung in die Betrachtungen einzubeziehen.

Fernwärme: Koordination mit BUV TB Wil ist sicher zu stellen, momentan ist ein Energieversorgungskonzept vom Tiefbau Wil (Stand: Entwurf vom 17.10.2022) in Arbeit mit dem Ziel im Q1 2023 der Bevölkerung präsentiert zu werden.

Fazit Bericht:

Nach den getroffenen Abklärungen ist die Erschliessung der Altstadt Wil mit Fernwärme möglich. In den betrachteten Querschnitten ist jeweils genug Platz vorhanden, um die Leitungen zu platzieren. In der strategischen Planung konnten nicht alle Engstellen betrachtet werden. Die genaue Linienführung ist in der weiteren Projektierung auszuarbeiten.

## 5.6.2 Abfallentsorgung

Eine Lösung mit Unterflurcontainer ist in naher Zukunft nicht realistisch. Möglich wäre wenigstens für die Gastronomiebetriebe eine Lösung in der Velogarage beim Lift zur Altstadt zu prüfen. Sobald die Projekte mit den vorgeschlagenen Velo-Abstellplätzen umgesetzt sind, könnte auf Kosten von Mofa-Abstellplätzen und eventuell Veloparkplätzen in dem Raum ein Container für die Abfälle der Gastronomiebetriebe der Altstadt angeboten werden. Eine weitere Möglichkeit wäre im Erdgeschoss eines Altstadthauses eine städtische Sammelstelle für den Hauskehricht einzurichten. Diese würde aufgrund der Geruchsemissionen aber bauliche Massnahmen bedingen.



## 6. Fazit / Empfehlungen

### 6.1 Zielerreichung

In der Altstadt kann das BGK zu einem grossen Teil bereits in der ersten Etappe umgesetzt werden. Für eine erfolgreiche Umsetzung in der Altstadt ist ein zielgerichtetes, einvernehmliches Vorgehen zwischen Stadt, Altstadtvereinigung und weiteren Akteuren erforderlich.

Ausserhalb der Altstadt bestehen zusätzliche Abhängigkeiten. Die Reduktion des MIV auf der Grabenstrasse (Reduktion Schleichverkehr) erfordert die Koordination auf regionaler und kantonaler Ebene (flankierende Massnahmen Flama). Die Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen auf der Tonhallestrasse kann nur zusammen mit dem Strasseneigentümer (Kanton) vorangebracht werden. Für die Umsetzung des in der Etappe 3 skizzierten Zielzustand ist die Realisierung der Netzergänzung Ost erforderlich.

	Ziele		Beurteilung
1.	<b>Historisches Zentrum erhalten und stärken.</b>	+	BGK bildet einen wichtigen Baustein für eine qualitätsvolle Weiterentwicklung der Altstadt. Für den Erhalt und die Aufwertung der Bausubstanz sind die privaten Grundeigentümer einzubeziehen. Entscheidend sind zudem Bemühungen der Altstadtvereinigung, etc.
2.	<b>Altstadt beleben.</b>	+	Die Nutzung der Plätze in der Altstadt wird differenziert und aufgewertet. Fussgängerzone in der Altstadt trägt zu einer hohen Aufenthaltsqualität bei. Spielregeln für die Nutzung werden teilweise im Nachgang zum BGK erarbeitet (vgl. Massnahmenblätter). Es sollte ein Monitoring betreffend Nutzungsmix eingerichtet werden.
3.	<b>Altstadt in Schrittgeschwindigkeit erlebbar machen.</b>	+	Durch schrittweise Ausweitung der Fussgängerzone wird der Fussverkehr in der Altstadt priorisiert und gestärkt.
4.	<b>Erreichbarkeit und Vernetzung für den Fuss- und Veloverkehr verbessern.</b>	? / +	Die Situation für den Veloverkehr auf der Grabenstrasse wird in der ersten Etappe hauptsächlich infolge Temporeduktion verbessert. In den weiteren Umsetzungsschritten soll insbesondere die Grabenstrasse vom MIV entlastet und damit die Velosituation nochmals aufgewertet werden. Die Situation für den Fussverkehr an der Tonhallestrasse wird voraussichtlich schrittweise verbessert.
5.	<b>Verkehrssicherheit und Schulwegsicherheit</b>	? / +	Temporeduktionen unterstützen Ziele der Verkehrssicherheit und Schulwegsicherheit. MIV-Aufkommen kann erst mit Unterbindung Schleichverkehr und Netzergänzung Ost deutlich reduziert werden. Kurzzeit-Parkierung wird im Endzustand beim Waagplatz angeboten (etwas abseits der wichtigsten Schulwege).
6.	<b>Autoverkehr auf Hauptachsen lenken.</b>	!	Zentrales Element für das BGK Altstadt, Reduktion MIV im Perimeter trägt dazu bei, dass die Handlungsspielräume bezüglich Fuss-/ Veloverkehr, Gestaltung der Aussenräume, etc. deutlich grösser werden.

7.	<b>Bedarfsgerechte Parkierung anbieten.</b>	+	Angebot der öffentlichen Parkplätze bleibt weiterhin in adäquatem Ausmass gewährleistet. Aussenräume können vermehrt durch die Öffentlichkeit genutzt werden. Parkierungsstandorte werden mit zusätzlichen Mobilitätsangeboten aufgewertet.
8.	<b>Funktionsfähigkeit Verkehr im Perimeter erhalten.</b>	+	Funktionsfähigkeit ÖV, Liegenschaftszufahrten, Anlieferung, Unterhalt und Betrieb bleiben gewährleistet.

Tabelle 17: Einschätzung der Zielerreichung

## 6.2 Empfehlungen

- Die etapierte Umsetzung bietet die Chance, den Mehrwert jedes Umsetzungsschrittes aufzuzeigen. Es sollen positive Botschaften formuliert werden. Beispiele: Durch die Aufhebung oberirdischer Parkplätze in der Altstadt können zusätzliche attraktive Aussenräume mit einer hohen Aufenthaltsqualität geschaffen werden.
- Umsetzungsschritte können durch temporäre Massnahmen vorbereitet und getestet werden. Beispielsweise kann der Unterbruch der «Inneren Umfahrung» für den MIV in einer ersten Phase in Zeiten erfolgen, in welchen das Fussverkehrsaufkommen auf der Achse Obere Bahnhofstrasse – Altstadt besonders hoch ist.
- Die ersten Massnahmen (in der Altstadt) sollen zeitnah angegangen und umgesetzt werden, z.B. bezüglich Möblierung, Signaletik. So wird das Vorhaben in der Realität sicht- und erlebbar.
- In der Projektbearbeitung zeigte sich, dass insbesondere in den Vorstädten Abhängigkeiten zu anderen laufenden Projekten bestehen. Empfohlen wird deshalb, das BGK Altstadt schrittweise und etappiert umzusetzen.
- Eine zielgerichtete Umsetzung des BGK Altstadt erfordert stadtintern eine offene und aktive Kommunikation und Koordination zwischen den verschiedenen Verwaltungseinheiten.
- Kantonale Stellen und weitere Akteure sind frühzeitig in die weiteren Bearbeitungsschritte einzubeziehen.
- Verschiedene Aspekte sind in Form von Merkblättern weiter zu vertiefen:
  - Gestaltungsrichtlinien Möblierung, Werbung, Bepflanzung und Ausstattung im öffentlichen Raum
  - Veranstaltungen und Nutzung des öffentlichen Raumes

## 7. Planungsprozess

### 7.1 Organigramm

Siehe Anhang

### 7.2 Sitzungen

- 21.04.2020: Startsitung
- 10.03.2021: Aussprache Altstadtvereinigung
- 20.07.2021: Begehung durch Auftragnehmer
- 26.08.2021: Kickoff-Sitzung inkl. Interviews mit Vertreter:innen verschiedener Anspruchsgruppen
- 15.11.2021: Präsentation Projektausschuss
- 09.02.2022: Verabschiedung Phase I (Leitbild) im Stadtrat
- 10.02.2022: Begehung mit Procap
- 16.02.2022: 1. Präsentation Analyse und Konzeption im Projektausschuss
- 28.03.2022: Workshop Planungskommission
- 11.05.2022: Präsentation Konzeption für Altstadtvereinigung
- 15.06.2022: 1. Sitzung Fachausschuss
- 13.07.2022: Nachbesprechung Fachausschuss, Projektleitung und Auftragnehmer
- 16.08.2022: Besprechung Projektleitung und Auftragnehmer
- 15.09.2022: 2. Präsentation Konzeption im Projektausschuss
- Nov. 2022: Bereinigung
- 10.11.2022: Abgabe Bericht

### 7.3 Partizipation

Siehe separater Bericht zum Workshop mit der Planungskommission (28.03.2022) im Anhang. Aufgrund parallel laufender Veranstaltungen (Wil Vivendo) verzichtete die Stadt Wil auf eine weitergehende Partizipation. Es fanden bilaterale Kontakte mit den verschiedenen Akteuren (Altstadtvereinigung, Procap, Schule) statt.

# Anhang

- Massnahmenblätter
- Konzeptpläne Bestand, Etappe 1, Etappe 2 und Etappe 3 (A0)
- Pläne BGK Etappe 1, Etappe 2 und Etappe 3 (A0)
- Vorschlag für Reihenfolge/Priorisierung der Massnahmenblätter
- Grobkostenschätzung +/- 25 %
- Organigramm
- Analyse Parkhaus Altstadt
- Bericht zu Workshop Partizipation
- Darstellung zu Leitbild
- Analysebericht