

Einfache Anfrage Böhi-Wil vom 24. Januar 2023

Arealentwicklung Wil West und neue Verkehrsverbindungen

Schriftliche Antwort der Regierung vom 30. Mai 2023

Erwin Böhi-Wil erkundigt sich in seiner Einfachen Anfrage vom 24. Januar 2023, welche Auswirkungen die Ablehnung des Sonderkredits für die Arealentwicklung Wil West durch die Stimmberechtigten des Kantons St.Gallen auf die Verkehrsprojekte des Gesamtprojekts Wil West hat. Er möchte wissen, welche der geplanten verkehrlichen Massnahmen nicht integraler Bestandteil des Gesamtkonzepts Wil West sind und ob die Regierung bereit ist, mit den zuständigen Stellen des Bundes, des Kantons Thurgau und der betroffenen Gemeinden einzelne geplante verkehrliche Massnahmen auch ohne Arealentwicklung zu realisieren.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Die Ursprünge des Gesamtvorhabens WILWEST liegen in den Agglomerationsprogrammen Wil, die auf Studien und Zweckmässigkeitsnachweisen aufbauen. Darin wird das Potenzial in Wil West aufgezeigt.

Das Gesamtvorhaben WILWEST in der heutigen Form entstand als zentraler Bestandteil des Agglomerationsprogramms Wil der 3. Generation. Um Bundesgelder für wichtige Verkehrsmassnahmen zu erhalten, mussten gemäss Vorgaben des Bundes die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung über die bestehenden Kantons- und Gemeindegrenzen hinweg besser aufeinander abgestimmt werden. Mit dem vorliegenden Gesamtvorhaben WILWEST wurden diese Vorgaben des Bundes erreicht. WILWEST enthält neben der Arealentwicklung auch eine Reihe von verkehrlichen Massnahmen wie den Autobahnanschluss, die Dreibrunnenallee, die Umfahrungsstrasse Netzergänzung Nord, die Verlegung der Frauenfeld-Wil-Bahn einschliesslich neuer Haltestelle und zahlreiche weitere Massnahmen wie z.B. auch die Erweiterung eines attraktiven Fuss- und Veloverkehrsnetzes. Flankiert werden diese verkehrlichen Massnahmen mit einer Reihe von weiteren Einzelmassnahmen in der Stadt und der Region Wil.

Der Bund plant, das Agglomerationsprogramm Wil und damit indirekt auch das Gesamtvorhaben WILWEST namhaft zu unterstützen, indem er einerseits den Autobahnanschluss realisiert und andererseits Massnahmen des Agglomerationsprogramms mitfinanziert. Insgesamt ist der Bund gewillt, dadurch rund 129 Mio. Franken¹ in die Region Wil zu investieren. Im Rahmen der Genehmigungen der Agglomerationsprogramme Wil hat der Bund bereits mehrfach darauf hingewiesen, dass der Autobahnanschluss nur realisiert wird, wenn auch die weiteren Massnahmen des Gesamtvorhabens WILWEST, insbesondere auch die Arealentwicklung, umgesetzt werden. Ohne Arealentwicklung lassen sich diese verkehrlichen Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den öffentlichen Verkehr (ÖV) gegenüber dem Bund deshalb kaum rechtfertigen.

Die erwähnten Zusagen des Bundes zur Mitfinanzierung des Agglomerationsprogramms Wil der 3. Generation sind grundsätzlich an Fristen gebunden. Mit den Bauarbeiten der Massnahmen im Zusammenhang mit WILWEST müsste bis spätestens im Jahr 2025 begonnen werden, damit die

¹ Der Autobahnanschluss Wil-West, die neue Haltestelle der Appenzeller Bahnen (Frauenfeld-Wil-Bahn) sowie die Verlegung des bestehenden Trassees der Appenzeller Bahnen werden mit rund 64 Mio. Franken vollumfänglich vom Bund finanziert. Mit den Bundesbeiträgen an die verschiedenen verkehrlichen Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 2. und 3. Generation finanziert der Bund rund 65 Mio. Franken mit.

in Aussicht gestellten Bundesgelder nicht verfallen. Aufgrund der laufenden politischen Diskussionen und Abklärungen zum weiteren Vorgehen im Gesamtvorhaben WILWEST, unter Würdigung der Volksabstimmung im Kanton St.Gallen, kann diese Frist nicht eingehalten werden. Die Kantone St.Gallen und Thurgau befinden sich deshalb im Gespräch mit dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), um den Handlungsspielraum für die Umsetzung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation zu erörtern. Dabei geht es insbesondere um die Möglichkeit zur Gewährung von Fristverlängerungen von gewissen Massnahmen.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Sämtliche geplanten verkehrlichen Massnahmen im Gebiet des Entwicklungsschwerpunkts Wil West im Zusammenhang mit dem MIV, dem öV sowie dem Fuss- und Veloverkehr sind integraler Bestandteil des Gesamtvorhabens WILWEST. Für die verkehrlichen Massnahmen im Zusammenhang mit dem MIV heisst dies, dass der Autobahnanschluss Wil-West, die Netzer Ergänzung Nord und die Dreibrunnenallee sowie die flankierenden Massnahmen für eine optimierte Verkehrsführung in der Stadt und der Region Wil verkehrstechnisch neu zu beurteilen sind, falls das Gesamtvorhaben WILWEST nicht zustande kommt. Allfällige Anpassungen aufgrund dieser Beurteilung wären in einem kommenden Agglomerationsprogramm neu einzugeben. Zudem wären das Zukunftsbild der Region und die Teilstrategien des Agglomerationsprogramms im Hinblick auf die neue Situation zu überprüfen.

Für den öV bedeutet dies, dass ohne Arealentwicklung Wil West kein grösseres Fahrgastpotenzial vorliegt. Die geplanten Massnahmen für den öV rechtfertigen sich somit nicht. Das bestehende öV-Angebot bleibt weiterhin bestehen. Der Wegfall der Standortentwicklung wirkt sich zudem unmittelbar auf die geplante neue Haltestelle der Appenzeller Bahnen (Frauenfeld-Wil-Bahn), längerfristig auf die zweite Haltestelle an der Thurbolinie Wil-Weinfelden und mittelfristig auf die Verdichtung zum 15-Minutentakt aus.

2. Wie bereits ausgeführt, müsste die verkehrliche Situation in der Region ohne Arealentwicklung in Wil West von Grund auf neu beurteilt werden. Beim derzeit geplanten Szenario mit der Arealentwicklung, dem Autobahnanschluss, den Netzer Ergänzungen sowie flankierenden Massnahmen handelt es sich um ein Gesamtkonzept mit entsprechender Wirkungsbeurteilung. Die verschiedenen Massnahmen im MIV wie auch im öV und im Bereich Fuss- und Veloverkehr haben unterschiedliche gegenseitige Abhängigkeiten. Bei einer Realisierung von einzelnen (vom Gesamtvorhaben losgelösten) geplanten Infrastrukturmassnahmen sind diese in jedem Fall auf Nutzen und Wirkung neu zu überprüfen. Auch müsste das bis anhin angestrebte Verkehrskonzept im Agglomerationszentrum Wil überarbeitet werden. Erst nach einer Neubeurteilung könnte die Regierung bei den zuständigen Stellen des Bundes, des Kantons Thurgau und der betroffenen Gemeinden mit dem Ziel vorstellig werden, einzelne geplante verkehrliche Massnahmen ohne Arealentwicklung zu realisieren. Da der Bund das erste Agglomerationsprogramm Wil ohne Arealentwicklung negativ bewertet hat, bestehen Zweifel, dass sich die Entwicklung von Infrastrukturen, die hauptsächlich dem MIV dienen, im Rahmen einer Neubeurteilung gegenüber dem Bund rechtfertigen lassen.