

BUD / Motion Die Mitte-EVP-Fraktion vom 9. Juni 2026

Lösung für das Verkehrschaos rund um den Autobahnanschluss Wil

Antrag der Regierung vom 25. August 2026

Nichteintreten.

Begründung:

Mit der vorliegenden Motion wird die Regierung eingeladen, im Rahmen des 19. Strassenbauprogramms für die Jahre 2029 bis 2033 die Umgestaltung des Verkehrsknotens Kantonsstrasse Nr. 8, Wil, Georg Renner-Strasse–Flawilerstrasse–Toggenburgerstrasse, vorzubereiten und das Vorhaben der Priorität A zuzuweisen. Kern der verlangten Lösung ist eine direkte Rechtsabbiegespur von Süden auf die A1 in Richtung St.Gallen. Das angrenzende kommunale und kantonale Strassennetz sei einzubeziehen; zudem seien Verhandlungen mit dem Kanton Thurgau und dem Bund zu führen.

Die Regierung anerkennt den Handlungsdruck. Das Verkehrssystem im Umfeld des Autobahnanschlusses Wil erreicht in den Spitzenzeiten seine Kapazitätsgrenzen. Regelmässige Rückstaus betreffen insbesondere die beiden Kreisel Georg Renner-Strasse und Flawilerstrasse; Rückstau auf die Nationalstrasse stellen zudem ein Sicherheitsrisiko dar. Die Problematik betrifft jedoch das gesamte, eng verflochtene Knotensystem. Eine isolierte Kapazitätserhöhung kann einen Engpass lediglich in einen benachbarten Knoten verlagern.

Der Kantonsrat genehmigte im Jahr 2013 die Kapazitätsanpassung der Kantonsstrasse Nr. 8, die in den Jahren 2015 und 2016 umgesetzt wurde. Im Rahmen der damaligen Planung wurden auch weitergehende Varianten untersucht, darunter eine direkte Rampe von der Georg Renner-Strasse aus Süden auf die A1 in Richtung St.Gallen. Diese wurde wegen ihrer geringen Entlastungswirkung auf das Gesamtknotensystem und der hohen Baukosten verworfen; die bauliche Machbarkeit wurde deshalb nicht vertieft untersucht.¹

Der Bundesrat hielt im Februar 2026 fest, dass eine solche Rampe technisch grundsätzlich möglich wäre. Bedarf, Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit müssten jedoch noch geprüft und nachgewiesen werden. Nach seiner Beurteilung liegen die Ursachen der heutigen Überlastung vor allem in den Engpässen des nachgelagerten kantonalen und kommunalen Strassennetzes. Die technische Machbarkeit allein rechtfertigt somit weder die Festlegung auf diese Lösung noch deren Zuweisung zur Priorität A.²

Die langfristig anzustrebende Lösung ist der neue Autobahnanschluss Wil West zusammen mit der Netzergänzung Nord und den weiteren Massnahmen des Agglomerationsprogramms. Mit dem positiven Abstimmungsergebnis vom 8. März 2026 können die Projektierungsarbeiten

¹ Vgl. Botschaft und Entwurf der Regierung zum Kantonsratsbeschluss über die Kapazitätsanpassung der Kantonsstrasse Nr. 8, Wil, Georg Renner-Strasse–Flawilerstrasse–Toggenburgerstrasse vom 16. Oktober 2012 (36.12.01) sowie Antwort der Regierung vom 9. Dezember 2025 auf die Einfache Anfrage 61.25.51 «Verkehrschaos rund um den Autobahnanschluss Wil».

² Antwort des Bundesrates vom 11. Februar 2026 auf die Interpellation Reimann vom 17. Dezember 2025 (25.4574 «Chaos auf der A1. Der Autobahnanschluss Wil-Toggenburg muss verbessert werden»).

weitergeführt werden; nach aktuellem Planungsstand ist eine Inbetriebnahme ab dem Jahr 2035 möglich. Das Gesamtvorhaben soll den heutigen Anschluss entlasten und wird die Verkehrsströme in der Region grundlegend verändern. Eine parallele Projektierung der von der Motion verlangten Einzelmassnahme würde dieser Gesamtbetrachtung vorgreifen und wäre mit dem Risiko einer nicht zweckmässigen Investition verbunden.

Hinzu kommt, dass die verlangte Rampe zur Nationalstrassenanlage gehört und in die Zuständigkeit des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) fällt. Der Kanton kann ein solches Vorhaben im kantonalen Strassenbauprogramm nicht eigenständig und für den Bund verbindlich der Priorität A zuweisen. Die Regierung wird die Situation am bestehenden Anschluss dennoch nicht erst nach der Inbetriebnahme von Wil West wieder beurteilen. Sie wird im Rahmen der weiteren Projektierung von Wil West und der Erarbeitung des 19. Strassenbauprogramms zusammen mit dem ASTRA, dem Kanton Thurgau, der Stadt Wil und den betroffenen Gemeinden die Auswirkungen auf den heutigen Anschluss überprüfen und entsprechende Verkehrszählungen veranlassen. Dabei sind auch kurz- bis mittelfristig realisierbare Einzelmassnahmen einzubeziehen. Ergibt die aktualisierte Gesamtbetrachtung einen zusätzlichen Handlungsbedarf, sind die zweckmässigen Varianten ergebnisoffen zu untersuchen.³

Die Motion legt demgegenüber bereits heute eine bestimmte bauliche Lösung und deren Zuweisung zur Priorität A fest, obwohl der aktuelle Wirkungs- und Wirtschaftlichkeitsnachweis fehlt, eine unmittelbare Abhängigkeit zu Wil West und der Netzergänzung Nord besteht und der Kanton darüber hinaus für das Nationalstrassenelement nicht zuständig ist. Aus diesen Gründen beantragt die Regierung dem Kantonsrat Nichteintreten auf die Motion.

³ Botschaft der Regierung zum 18. Strassenbauprogramm 2024–2028, Abschnitt 1.2 «Nationalstrassen».