Schlussbericht

Optimierung Gesamtvorhaben WILWEST

Datum	16.09.2024
Status	Freigegeben
Auftraggeber	Lenkungsausschuss WILWEST
Verfasst durch	**Kanton St.Gallen** Daniel Kern Finanzdepartement, Generalsekretariat Christof Gämperle, avo ag **Kanton Thurgau** Karin Enzler, Departement für Bau und Umwelt, Generalsekretärin David Gallati, Departement für Bau und Umwelt, Amt für Raumentwicklung Raffaele Landi, Departement für Bau und Umwelt, Tiefbauamt Thomas Kieliger, Kieliger & Gregorini AG **Regio Wil** Anne Rombach, Geschäftsstellenleiterin Regio Wil Jowita Nicolaus, Projektleiterin Regio Wil Peter Guler, Gesamtprojektleiter WILWEST
Genehmigung	16.09.2024 durch den Lenkungsausschuss WILWEST
Verteiler	Projektgremien Gesamtvorhaben WILWEST
Anhänge	A: Bisherige und neue Planung Gesamtvorhaben WILWEST Gegenüberstellung↗ B: Optimierungsmassnahmen Gesamtvorhaben WILWEST Massnahmenübersicht↗ C: Abklärungen Autobahnüberdeckung A1 Variantenbericht↗

Inhaltsverzeichnis

1	**Zusammenfassung**	**3**
2	**Einleitung**	**4**
2.1	Ausgangslage	5
2.2	Zielsetzungen	5
2.3	Aufbau Schlussbericht	5
2.4	Abgrenzung	5
3	**Vorgehen**	**6**
3.1	Prechecks SNBS-Areal und SNBS-Infrastruktur	6
3.2	Anliegen der Fraktionen	6
3.3	Weiterentwicklung Projekt	7
4	**Ergebnisse**	**8**
4.1	Nachhaltiger Umgang mit dem beschränkten Gut «Boden»: bessere Ausnutzung, weniger Flächenversiegelung, zusätzliche Kompensation von Fruchtfolgeflächen	8
4.2	Nachhaltige Mobilität: weniger Individualverkehr und weniger Parkplätze	9
4.3	Anpassung an die Klimaänderung und Förderung der Biodiversität: mehr Grünraum und mehr Wasserflächen	10
4.4	Nachhaltiger Betrieb des Areals: Adressbildung und Nutzung steuern	10
4.5	Nachhaltiges Bauen und nachhaltige Energieversorgung: Stärkeres Engagement für den Klimaschutz	11
4.6	Durchführung einer SNBS-Areal-Zertifizierung	11
4.7	Grundstückgeschäft zwischen den Kantonen Thurgau und St.Gallen: Prüfung von verschiedenen Varianten	12
4.8	Zukunftsfähige Wirtschaftsentwicklung in den Kantonen Thurgau und St.Gallen: Übergeordnete Massnahmen	13
4.9	Kommunikation: Verstärkte Beteiligung der Parlamentsmitglieder St.Gallen und Thurgau sowie der Bevölkerung beider Kantone	14
4.10	Weitere Überprüfungsergebnisse	15
4.11	Massnahmen, die nicht umgesetzt werden	15
5	**Nächste Schritte**	**19**
5.1	Ergebnisse drittes Austauschgespräch mit Fraktionsdelegationen	19
5.2	Verbindlichkeit	19
5.3	Umsetzungsplanung	19
6	**Anhang**	**21**

1 Zusammenfassung

Das Areal des Entwicklungsschwerpunkts Wil West liegt auf dem Gebiet der Thurgauer Gemeinden Münchwilen und Sirnach, steht jedoch als Land des ehemaligen Gutsbetriebs der Psychiatrie St.Gallen Wil im Eigentum des Kantons St.Gallen. Im Jahr 2022 hat die Stimmbevölkerung des Kantons St.Gallen den Sonderkredit für die Arealentwicklung Wil West abgelehnt.

Weil das Gesamtvorhaben WILWEST der wichtigste Eckpfeiler des Agglomerationsprogramms Wil ist, suchen die Kantone St.Gallen und Thurgau gemeinsam mit der Regio Wil nach einer neuen Lösung, um den Entwicklungsschwerpunkt dennoch realisieren und die Stadt Wil und die umliegenden Gemeinden vom Verkehr entlasten zu können. Weil die mit der Arealentwicklung angestrebten Ziele am besten erreicht werden können, wenn der Kanton Thurgau als Planungsträger auch Eigentümer der Grundstücke ist, sollen die Grundstücke im Eigentum des Kantons St.Gallen an den Kanton Thurgau veräussert werden. Dafür soll den beiden Kantonsparlamenten ein entsprechendes Grundstückgeschäft vorgelegt werden.

Die Projektpartner haben die Kritikpunkte an der bisherigen Planung des Gesamtvorhabens WILWEST aufgenommen, den Dialog mit den Fraktionen und Parteien beider Kantone gestärkt, das Vorhaben einer externen Nachhaltigkeitsprüfung unterzogen und punkto Nachhaltigkeit weiter optimiert. Der vorliegende Bericht fasst die Optimierungen zusammen und ist damit eine wichtige Grundlage für die weiteren Diskussionen. Umgesetzt werden die Optimierungen nach den politischen Entscheiden über das Grundstückgeschäft.

Zusammengefasst sind folgende Verbesserungen vorgesehen:

- Nachhaltiger Umgang mit dem beschränkten Gut «Boden»: bessere Ausnutzung, weniger Flächenversiegelung, zusätzliche Kompensation von Fruchtfolgeflächen
- Umweltbewusste Mobilität: weniger Individualverkehr und weniger Parkplätze
- Anpassung an die Klimaänderung und Förderung der Biodiversität: mehr Grünraum und mehr Wasserflächen
- Nachhaltiger Betrieb des Areals: Adressbildung und Nutzung steuern
- Bauen und Energieversorgung nachhaltiger ausgestalten: Stärkeres Engagement für den Klimaschutz
- Zertifizierung des Areals nach dem Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz (SNBS)

Ergänzend dazu wollen die Ostschweizer Kantone ihre Zusammenarbeit über WILWEST hinaus stärken und setzen sich gemeinsam für eine zukunftsfähige Wirtschaftsentwicklung ein.

2 Einleitung

Am 25. September 2022 hat die Stimmbevölkerung des Kantons St.Gallen den Sonderkredit für die Arealentwicklung Wil West abgelehnt[1]. Das Areal Wil West auf dem Gemeindegebiet Münchwilen im Kanton Thurgau als Teil des Entwicklungsschwerpunktes (ESP) Wil West kann deshalb nicht durch den Kanton St.Gallen entwickelt, vermarktet und veräussert werden. Der Entscheid der St.Galler Stimmbevölkerung ist zu respektieren und bei der weiteren Entwicklung des Gesamtvorhabens WILWEST[2] zu berücksichtigen. Die Regierungen der Kantone St.Gallen und Thurgau sowie die Regio Wil sind sich einig, dass das Gesamtvorhaben WILWEST als wichtigster Eckpfeiler des Agglomerationsprogramms Wil auch ohne Kanton St.Gallen als Investor der Arealentwicklung und –vermarktung fortgeführt werden soll. Die Projektpartner bekennen sich dazu, mit der vorgesehenen Entwicklung in Wil West die wirtschaftliche Eigenständigkeit der Region als Arbeitsplatzstandort zu stärken sowie die dringend notwendige verkehrliche Entlastung der Stadt Wil und der umliegenden Gemeinden voranzutreiben.

Damit das Gesamtvorhaben WILWEST unter der neuen Ausgangslage fortgeführt werden kann, sollen die Grundstücke im Eigentum des Kantons St.Gallen auf dem Gemeindegebiet Münchwilen gemäss Absicht der beiden Regierungen an den Kanton Thurgau verkauft werden (Grundstückgeschäft). Die bauliche Entwicklung und die Nutzung des geplanten Wirtschaftsareals sind auf der Grundlage der bisherigen Arbeiten fortzusetzen, sollen jedoch im Sinn einer Optimierung noch stärker auf das Prinzip der Nachhaltigkeit mit den drei Dimensionen Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft ausgerichtet werden.



Gesamtvorhaben WILWEST (Blick von Nordwesten auf die Stadt Wil):
Mit oranger Farbe markiert die neuen Wirtschaftsgebiete des Kantons Thurgau, erschlossen durch einen neuen Autobahnanschluss und die Dreibrunnenallee, durch die Frauenfeld-Wil-Bahn und später auch durch die Thurbo-Bahn, mit neuen Buslinien sowie durch separate Velo- und Fusswege.
Die Fläche des Wirtschaftsgebiets Münchwilen ist fast vollumfänglich im Eigentum des Kantons St.Gallen und soll an den Kanton Thurgau verkauft werden.

[1] Kantonsratsbeschluss über einen Sonderkredit für die Arealentwicklung Wil West↗
[2] Wil West: Wirtschaftsgebiet westlich der Stadt Wil auf dem Gebiet der Gemeinden Münchwilen und Sirnach
WILWEST: gesamtheitliches Standortentwicklungsvorhaben mit Fokus Arbeiten, Mobilität, Leben

2.1 Ausgangslage

Ausgangspunkt für die Optimierung des Gesamtvorhabens WILWEST bilden verschiedene Grundlagen. Einerseits wurde anhand einer Nachhaltigkeitsprüfung gemäss SNBS Potenzial für Optimierungen im Bereich der vorgesehenen Infrastrukturbauten und der Arealentwicklung ermittelt[3]. Andererseits wurde am ersten Austauschgespräch im Januar 2023 mit den Fraktionsdelegationen über das weitere Vorgehen informiert. Am zweiten Austauschgespräch vom 4. Mai 2023 mit den Fraktionsdelegationen beider Kantonsparlamente wurden im Rahmen eines Workshops weitere Anliegen für Optimierungen im Bereich Nachhaltigkeit erörtert und festgehalten[4]. Die Fraktionsdelegationen und die Projektpartner von WILWEST kamen zudem überein, dass das identifizierte Optimierungspotenzial unter der ganzheitlichen Betrachtung der Nachhaltigkeit soweit sinnvoll und verhältnismässig ausgeschöpft werden soll. Ebenfalls wurde der initiierte gemeinsame Dialog zur Zukunft von WILWEST begrüsst und als zweckmässig für die weiteren Projektschritte erachtet. Die verschiedenen Stossrichtungen der Optimierungsarbeiten im Bereich Nachhaltigkeit wurden im dritten gemeinsamen Austauschgespräch vom 24. April 2024 mit den Fraktionsdelegationen der Kantonsparlamente St.Gallen und Thurgau gespiegelt.

2.2 Zielsetzungen

Mit der Optimierung des Gesamtvorhabens WILWEST schaffen die Projektpartner in einem ersten Schritt die notwendigen Voraussetzungen für einen zustimmenden Entscheid über das Grundstückgeschäft zwischen den Kantonen St.Gallen und Thurgau. Der Verkauf der Grundstücke in Wil West im Eigentum des Kantons St.Gallen an den Kanton Thurgau (Grundstückgeschäft) ist abschliessend durch die Kantonsparlamente Thurgau und St.Gallen bzw. im Rahmen eines allfälligen fakultativen Referendums durch die Stimmbevölkerung des Kantons St.Gallen zu beschliessen. Im Anschluss an die Genehmigung des Verkaufs sind die Infrastrukturprojekte und die kantonale Nutzungszone Wil West (KNZ) auf der Basis der beschlossenen Optimierungen anzupassen und die entsprechenden Genehmigungsverfahren mit öffentlicher Auflage durchzuführen.

Zur Erreichung der Zielsetzungen ist zuhanden der Politik und der Bevölkerung verbindlich aufzuzeigen, in welchen Bereichen das Gesamtvorhaben WILWEST optimiert wird und wie die festgelegten Optimierungsmassnahmen umgesetzt werden sollen.

2.3 Aufbau Schlussbericht

Die Ergebnisse der Vertiefungsarbeiten zu den Optimierungen im Bereich Nachhaltigkeit werden im Kapitel 4 die Ergebnisse zusammenfassend dargelegt. Der Fokus liegt dabei auf den Massnahmen, welche die Projektpartner zur Umsetzung bzw. zur Konkretisierung in der nächsten Projektphase vorsehen. Der Anhang zu diesem Bericht enthält eine Übersicht aller untersuchten Optimierungsmassnahmen. Von der Massnahmenübersicht im Anhang kann mit Link auf die einzelnen Massnahmenblätter mit weitergehenden Informationen zugegriffen werden.

2.4 Abgrenzung

Der Schlussbericht bzw. die im Anhang enthaltene Massnahmenübersicht zur Optimierung des Gesamtvorhabens WILWEST konzentriert sich auf die Ergebnisse der Vertiefungsarbeiten im Bereich Nachhaltigkeit (Dimensionen Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft).

[3] Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz SNBS↗
[4] Fotoprotokoll 2. Austauschgespräch mit den Fraktionsdelegationen der Kantonsparlamente St.Gallen und Thurgau↗

3 Vorgehen

Um das Optimierungspotenzial vollständig aufzeigen zu können, wurde ein Vorgehen gewählt, das einerseits mit Blick auf die Dimensionen der Nachhaltigkeit möglichst alle Aspekte einer Arealentwicklung berücksichtigt und anderseits eine unabhängige Drittsicht sicherstellt, konkret:

3.1 Prechecks SNBS-Areal und SNBS-Infrastruktur

In Bezug auf die Nachhaltigkeit wurde das Gesamtvorhaben WILWEST mit den SNBS-Standards geprüft. Diese sind ein Hilfsmittel, um die Nachhaltigkeit von Hochbau- und Infrastrukturprojekten sowie Arealentwicklungen messbar und vergleichbar zu machen. Es wurde faktenbasiert aufgezeigt, wie nachhaltig WILWEST ist und in welchen Bereichen der Nachhaltigkeit das Gesamtvorhaben optimiert werden kann.

Ein Team von Expertinnen und Experten unter der Leitung des Kantons Thurgau führte eine Überprüfung und Bewertung des Areals und der Infrastruktur nach den entsprechenden Standards durch. Die Arealentwicklung erreichte eine Note von 5.09 auf einer Skala von 1 bis 6 und wäre damit zertifizierbar. Die Infrastruktur erreicht eine Bewertung von 1.3 auf einer Skala von 0 bis 2, was einem guten Wert entspricht, wobei Infrastrukturprojekte nicht nach SNBS zertifiziert werden können.

Um das erkannte Optimierungspotenzial ausschöpfen zu können, wurden die identifizierten Potenziale von Fachexpertinnen und -experten vertieft untersucht, wobei die Anforderungen in den Bereichen Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft möglichst ausgewogen berücksichtigt wurden. In einem ersten Schritt wurden gut 40 Massnahmen mit Zielen, Inhalt und Wirkung ausgearbeitet. In einem zweiten Schritt wurden die Massnahmen nach Nutzen und den Kosten beurteilt. Die Ermittlung des Nutzens der Massnahmen erfolgte anhand der drei Dimensionen der Nachhaltigkeit (Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft) und der Kriterien gemäss SNBS-Infrastruktur und -Areal. In einem dritten Schritt schliesslich erfolgte eine Empfehlung der Fachexpertinnen und – experten zur Umsetzung.

3.2 Anliegen der Fraktionen

Am zweiten Austausch mit den Fraktionen vom 4. Mai 2023 wurde eine Vielzahl von Vorschlägen zur Optimierung des Projekts eingereicht. Die Vorschläge reichen von der Kommunikation (z.B. vertiefte Informationen zum Gesamtvorhaben WILWEST und dessen Auswirkungen), raumplanerischen Anliegen (bspw. Konkretisierung der Nutzung und freiwillige Kompensation von Fruchtfolgeflächen, Ein- und Auszonungen), über die Organisation und Mitwirkung (bspw. Verankerung der Nachhaltigkeit im Projekt und neue Vorlage über einen Sonderkredit) bis zur Zusammenarbeit der Kantone und Gemeinden.

Zuerst wurden die Anliegen mit Unterstützung von externen Fachpersonen analysiert sowie Inhalt und Umfang konkret umschrieben. Um Überschneidungen mit den Prechecks SNBS-Areal und SNBS-Infrastruktur zu vermeiden, wurden Themen, die sowohl in den Prechecks eruiert als auch von den Fraktionsdelegationen eingebracht wurden, grundsätzlich den Vertiefungsarbeiten zur Nachhaltigkeit zugewiesen. In einem zweiten Schritt wurde auf Basis der bisherigen Arbeiten im Gesamtvorhaben WILWEST überprüft, ob dem Anliegen bereits Rechnung getragen wird und mit welchen Massnahmen dieses allenfalls verstärkt berücksichtigt werden könnte. In einem dritten Schritt wurden die Massnahmen – soweit diese im Rahmen des Gesamtvorhabens weiterverfolgt werden können – analog den Prechecks SNBS-Areal und SNBS-Infrastruktur beurteilt und eine Empfehlung zur Umsetzung formuliert.

3.3 Weiterentwicklung Projekt

Eine Arealentwicklung wie Wil West ist komplex und dauert Jahre bis Jahrzehnte. Neue Erkenntnisse und Veränderungen in Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft sind stets zu berücksichtigen und die Planung bei veränderten Verhältnissen anzupassen. Im Rahmen der Optimierungsarbeiten wurden deshalb unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit auch Massnahmen mit Blick auf die folgenden Wil West-Projektphasen untersucht. Konkret sind das mögliche Optimierungen, die nicht direkt auf den Prechecks SNBS-Areal und SNBS-Infrastruktur oder den Anliegen der Fraktionen aufbauen, wie bspw. die Implementierung eines Gebietsmanagements oder der Einsatz von elektrisch betriebenen Baumaschinen und Lastwagen.

Für alle erkannten Potenziale wurden analog zu den Fraktionsanliegen Massnahmen nach den Nachhaltigkeits-Dimensionen Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft (Nutzen) entwickelt, die Kosten-Nutzen beurteilt und eine entsprechende Empfehlung zur Umsetzung formuliert.

4 Ergebnisse

Mit den Vertiefungsarbeiten zeigen die Kantone St.Gallen, Thurgau und die Regio Wil, wie das Gesamtvorhaben WILWEST noch nachhaltiger wird. Die wichtigsten Ergebnisse sind hier zusammengefasst. Details dazu finden sich in den jeweiligen Verweisen zu den Massnahmenbeschrieben.

4.1 Nachhaltiger Umgang mit dem beschränkten Gut «Boden»: bessere Ausnutzung, weniger Flächenversiegelung, zusätzliche Kompensation von Fruchtfolgeflächen

Boden ist ein beschränktes Gut. Entsprechend ist haushälterisch damit umzugehen. Auf diesem Grundprinzip basiert die Entwicklung WILWEST seit Beginn weg. Bereits in der gemeinsamen Charta legten die Beteiligten fest, dass ein sorgsamer Umgang mit Ressourcen zu fördern ist, Industrie- und Gewerbeflächen auf dem Standort Wil West zu konzentrieren sind und dadurch der Zersiedlung in den Gemeinden der Region entgegengewirkt werden soll. Diese Konzentration auf den Standort Wil West und der Verzicht in den Gemeinden der Agglomeration Wil ist schon im Agglomerationsprogramm Wil der 3. Generation verbindlich festgehalten. Die konkrete Ausgestaltung der Planung fusst im Weiteren auf einem Richtprojekt: Dieses fokussiert auf städtebauliche und gestalterische Aspekte, aber auch auf eine dichte Bebauung und effiziente Erschliessung. Der beanspruchte Boden soll möglichst vielen Menschen dienen, und mit der Überbauung soll eine möglichst hohe Wertschöpfung erzielt werden. Flächenintensive Nutzungen wurden daher in den Nutzungsvorschriften ausgeschlossen.

Mit verschiedenen Massnahmen können weitere Verbesserungen erreicht werden:

- Zentral ist, dass die Zonenvorschriften der kantonalen Nutzungszone (KNZ) nebst Maximalmassen auch verbindliche Minimalmasse vorgeben. Wird das maximale Nutzungsmass (Höhe, Bauvolumen) nicht ausgeschöpft, muss im Baubewilligungsverfahren nachgewiesen werden, dass eine spätere Nachverdichtung möglich bleibt (M1.6).
- Während in der bisherigen Planung zwei oberirdische Parkhäuser erhebliche Flächen des beschränkt verfügbaren Baulandes beanspruchen, sollen neu Parkplätze auch in Untergeschossen angeordnet werden. Aufgrund der Hanglage wird der Bau von Untergeschossen das Grundwasser voraussichtlich nicht beeinträchtigen (M1.5). Die Anzahl an Parkplätzen bleibt weiterhin beschränkt.
- Weil öffentliche Aufenthalts- und Freiflächen neben Parkhäusern unattraktiv sind, soll zur Belebung der angrenzenden Flächen mit einer unterirdischen Anordnung Platz im Erdgeschoss für andere Nutzungen geschaffen werden.
- Spürbare Optimierungen sind auch punkto Flächenversiegelung möglich. Die Aussenflächen auf dem Areal dürfen maximal zur Hälfte versiegelt werden (M3.4). Bei den Erschliessungsstrassen kann die versiegelte Fläche um bis zu 30% (1’960 m^2) reduziert werden (M1.2) – in Kombination mit signalisiertem Tempo 30 statt Tempo 50 und Einbahnstrassen. Weniger versiegelte Flächen helfen darüber hinaus bei der Anpassung an die Klimaänderung und fördern die Biodiversität (siehe Kapitel 4.3). Wenn Flächen nicht versiegelt werden, bleiben sie wasserdurchlässig und der Boden kann Wasser aufnehmen und speichern. Grünflächen bieten zudem mehr Raum für Flora und Fauna.

Im Sinn der Zielsetzungen im Bereich Nachhaltigkeit des Gesamtvorhabens WILWEST sieht der Kanton St.Gallen zudem eine zusätzliche Kompensation von Fruchtfolgeflächen auf seinem Kantonsgebiet in der Region Wil vor.

Freiwillige Aufwertungen von minderwertigen Böden im Kanton St.Gallen sind möglich, dürfen jedoch nicht an die bundesrechtlich vorgeschriebene Kompensation im Kanton Thurgau angerechnet werden. Es handelt sich somit um eine zusätzliche Kompensation von Fruchtfolgeflächen bzw. eine Aufwertung von Böden zugunsten des Gesamtvorhabens WILWEST.

Die zusätzlich kompensierten Fruchtfolgeflächen gehen zudem über das Kontingent an Fruchtfolgeflächen hinaus, das der Kanton St.Gallen gemäss dem Sachplan Fruchtfolgeflächen des Bundesamtes für Raumentwicklung bereitzustellen hat. Die Vertiefungsarbeiten haben ergeben, dass in der Region Wil auf Gebiet des Kantons St.Gallen geeignete Flächen in genügendem Ausmass für eine zusätzliche Kompensation vorhanden sind (M6.3). Die freiwillige Fruchtfolgeflächen-Kompensation bedingt die Zustimmung der betroffenen Grundeigentümer, die Ausarbeitung eines Aufwertungskonzepts und die Sicherstellung der Finanzierung. Die zusätzliche Kompensation von Fruchtfolgeflächen im Kanton St.Gallen ist mit Kosten verbunden, die aufgrund der Höhe dem fakultativen Finanzreferendum zu unterstellen sind. Um eine hohe Verbindlichkeit betreffend Umsetzung der Massnahme zu erreichen, soll sie an das geplante Grundstückgeschäft zwischen den Kantonen Thurgau und St.Gallen geknüpft werden (vgl. Abschnitt 4.7).

In den nächsten Projektphasen werden zudem Massnahmen konkretisiert, um den Boden zu schützen. Dazu gehört, dass Bodenverschiebungen insgesamt möglichst schonend durchgeführt (M1.8), Materialbilanzen optimiert (M1.9) und Flächen für Baustelleninstallationen reduziert werden (M1.3).

4.2 Nachhaltige Mobilität: weniger Individualverkehr und weniger Parkplätze

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) ist flächenintensiv und belastet die Umwelt. Ein möglichst grosser Anteil des Verkehrs ist deshalb mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) oder mit dem Langsamverkehr (LV) zu bewältigen. Der öffentliche Verkehr wird mit einer Bahnhaltestelle auf der Frauenfeld-Wil-Strecke und mehreren Bushaltestellen zeitgleich mit den Strassen ausgebaut. Längerfristig ist auch eine neue Bahnhaltestelle auf der Thurbo-Linie Wil-Weinfelden vorgesehen (M2.5). Für den MIV ist die maximale Anzahl Parkplätze auf dem Areal Wil West beschränkt. Die Erstellung der Parkplätze ist mit der Arealentwicklung gekoppelt. Sie wird in Etappen realisiert, so dass die Zielsetzung zum Anteil eines Verkehrsträgers gesichert ist. Attraktive Wege und Erschliessungen fördern den Fuss- und Veloverkehr. Ziel ist es eine möglichst umweltverträgliche Mobilität zu fördern.

In den KNZ-Vorschriften war bisher festgehalten, dass der Anteil des ÖV am Neuverkehr bis zur Fertigstellung der gesamten Überbauung im Perimeter gesamthaft rund 40% erreichen muss. Für den Langsamverkehr sind rund 10% und für den motorisierten Individualverkehr (MIV) rund 50% ausgewiesen, was für ein Ostschweizer Gewerbegebiet bereits sehr ambitioniert ist. Der MIV kann unter Umständen noch weiter reduziert werden (M2.4). Konkret ist in einer nächsten Phase abzuklären, wie der Modalsplit-Anteil des MIV auf maximal 33% gesenkt werden könnte. Hierfür bietet sich primär eine Einschränkung des Parkplatzangebots an (M2.2). Je weniger Parkplätze gebaut werden, desto mehr Fahrten werden mit alternativen Mobilitätsformen durchgeführt. Voraussetzungen sind ausreichende ÖV-Kapazitäten im 1/4-Stunden-Takt. Einschränkungen des Parkplatzangebotes sind jedoch immer im Kontext der Wettbewerbsfähigkeit des Areals zu sehen. Zudem gilt es, ein Ausweichen des MIV auf benachbarte Quartiere zu verhindern.

Unabhängig vom nochmals zu überprüfenden Modal-Split werden Sharing-Angebote auf dem Areal bereitgestellt (M2.1). Um die negativen Auswirkungen des Verkehrs insgesamt zu minimieren, wird auf den Strassen ein lärmarmer Belag eingebaut (M3.2). Auf den Erschliessungsstrassen der KNZ-Münchwilen wird zusätzlich Tempo 30 gelten (M3.1). Mit Tempo 30 statt Tempo 50 werden die Lärmemissionen um rund drei Dezibel reduziert.

Zudem kann damit auch die Verkehrsfläche reduziert (siehe Kapitel 4.1) und mehr Raum für andere Nutzungen im Zusammenhang mit der Förderung der Biodiversität (siehe Kapitel 4.3) und der Aufenthaltsqualität freigespielt werden. Die betriebliche Einschränkung relativiert sich insofern, als auf den Erschliessungsstrassen ohnehin kaum Tempo 50 gefahren wird.

4.3 Anpassung an die Klimaänderung und Förderung der Biodiversität: mehr Grünraum und mehr Wasserflächen

Mit der Klimaerwärmung werden Starkregenereignisse und Hitzeperioden voraussichtlich zunehmen. Die bisherige Planung fand Antworten darauf: Ein grünes «Landschaftsband» erstreckt sich von Gloten im Süden (Chräbsbachpärkli) am westlichen Siedlungsrand entlang nach Norden. Darin integriert sind Anlagen für die Retention von Niederschlagswasser. Die Grünflächen und Bäume in den Strassen kühlen an Hitzetagen. Vor Ort wird ökologischer Ausgleich geleistet. Die Begrünung der Flachdächer ist Vorschrift und im Gebiet «Länzebüel» wird eine grosse ökologische Fläche erstellt.

Potenzial besteht im Siedlungsraum in einer hohen Wasserdurchlässigkeit (M3.4) und einer verbesserten Wasserrückhaltung (M3.7). Gleichzeitig braucht es mehr offene Wasserflächen, weil diese für ein gutes Mikroklima im Siedlungsgebiet wichtig sind und darüber hinaus die Biodiversität fördern (M3.6). In der Gestaltung der Landschaft war dies bereits in früheren Phasen berücksichtigt. Neu sind mehr Wasserflächen im überbauten Gebiet vorgesehen, u.a. Wasserelemente auf den beiden Plätzen der Dreibrunnenallee. Im öffentlichen Raum werden zudem mehr standortgerechte, wenn möglich einheimische Bäume mit grosszügigen Baumdächern Schatten spenden, damit sich das Gebiet im Sommer weniger erhitzt (M3.8, M3.9). Auch diese Massnahme fördert zugleich die Biodiversität. Für die Nutzerinnen und Nutzer des Areals tragen mehr Bäume, Grünräume und Wasserflächen zu einer höheren Aufenthaltsqualität und einer attraktiven Arbeitsumgebung bei. Der ökologische Wert des Gesamtareals lässt sich zudem weiter erhöhen, wenn in der Entwicklungsphase vorübergehende Brachflächen ökologisch genutzt werden (M3.10).

Die Verwendung von hellen Oberflächen ist eine weitere Massnahme, um die Temperaturspitzen an warmen Tagen zu brechen (M3.5).

4.4 Nachhaltiger Betrieb des Areals: Adressbildung und Nutzung steuern

Verschiedene Massnahmen zur qualitätsvollen Entwicklung des Areals waren bereits im Entwurf zum Arealentwicklungsvertrag zwischen den Kantonen St.Gallen und Thurgau vorgesehen: U.a. war ein «Sounding Board» zur Integration der übergeordneten Interessen beabsichtigt. Auch Grundsätze zur Energie und einer zweckmässigen und sachgerechten Etappierung wurden vereinbart. Da es den Vertrag in dieser Form nicht mehr geben wird, werden diese Inhalte nach Möglichkeit in die Planung überführt. Für gewisse Inhalte wird wiederum eine vertragliche Lösung mit einem künftigen Arealentwickler nötig sein (M5.2 bis 5.6). Da die Bebauung des Areals voraussichtlich mindestens 20 Jahre dauert, braucht es eine gut überlegte Etappierung und eine aktive Planung von Zwischenständen (M1.16).

Zentral sind der Einbezug aller Akteure und der Nachhaltigkeit in die Projektorganisation («Sounding Board» [M5.6]) sowie ein aktives Gebietsmanagement (M1.15) bzw. der Aufbau einer Betriebsorganisation («Community Wil West») (M5.2), die nebst der Sicherstellung des Betriebs (bspw. mit einem Bewirtschaftungskonzept [M5.3] und Kreislaufwirtschaft in der Nutzung [M5.5]) auch für eine Vernetzung mit Bildungsinstitutionen und der Forschung sowie die soziale Interaktion sorgt (M5.4]) und eine attraktive Adressbildung in allen Entwicklungsphasen (M1.16) sicherstellt. In der Betriebsphase sind eine vielfältige und multioptionale Nutzung der Aussenräume anzustreben (M1.14). Damit kann die Belebung der Aussenräume gefördert werden. Die multioptionale Nutzung macht vor allem dort Sinn, wo die öffentliche Hand als Bauherr auftritt. Bauten und Anlagen, die nicht auf eine spezifische Nutzung zugeschnitten sind, können von unterschiedlichen Nutzern verwendet werden oder einer neuen Nutzung zugeführt werden.

Einen positiven Beitrag zur Aneignung der Freiräume können gemeinsame Initiativen aus der Bevölkerung und von Gewerbetreibenden leisten. Zur gesellschaftlichen Nachhaltigkeit gehört es, soziale und kulturelle Entwicklungspotenziale zu fördern (M3.12).

Eine Etappierung ist auch bei der Feinerschliessung möglich – mit einer flexiblen und optimierten Planung bei der Erschliessung mit Werkleitungen, der Entwässerung und der Strassenraumgestaltung (M2.3).

4.5 Nachhaltiges Bauen und nachhaltige Energieversorgung: Stärkeres Engagement für den Klimaschutz

Bei einem haushälterischen Umgang mit Energie und der Reduktion der CO2-Emmissionen steht der Gebäudepark im Fokus. Der im ehemaligen Arealentwicklungsvertrag festgehaltene Grundsatz der CO2-Neutralität wird in ein neues Instrument überführt. In den Zonenvorschriften der KNZ sind bereits Bestimmungen enthalten, wonach Bauten nachhaltig erstellt und einen vorbildlich geringen Energiebedarf aufweisen müssen, der primär mit erneuerbaren Energien zu decken ist. Hierzu wird eine Schärfung erfolgen (M4.2). Zusätzlich reduziert sich der Energieverbrauch durch eine verstärkte Abwärmenutzung, was im Energiekonzept weiter zu detaillieren ist (M4.3), letztlich aber auch von der konkreten Nutzung abhängen wird.

Direkt zum Klima- und Umweltschutz tragen zudem Massnahmen wie die systematische Verwendung von Recycling-Baustoffen bei (M1.12)[5]. Der systematische Einsatz von Recyclingmaterialien ist eine klare Verbesserung. Für öffentliche Bauherren wird er verpflichtend sein, für private Investoren muss ein minimaler Anteil an Recycling-Baustoffen detaillierter geprüft werden. Generell ist im Sinne der Kreislaufwirtschaft bereits in der Projektierung ein späterer Rückbau von Materialen in die Betrachtung einzubeziehen, um Ressourcen zu sparen und Abfälle zu vermeiden (M1.13).

4.6 Durchführung einer SNBS-Areal-Zertifizierung

Eine Nachhaltige Entwicklung betrifft alle Staatsstufen und Sachbereiche. Der Bund erklärt die nachhaltige Entwicklung zu einem Staatsziel (Art. 2 Bundesverfassung). Sie berücksichtigt die drei Dimensionen – ökologische Verantwortung, gesellschaftliche Solidarität und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit – gleichwertig. Auch die Charta zur Standortentwicklung WILWEST gibt übergeordnet Vorgaben für eine nachhaltige Entwicklung.

[5] Die Herstellung von neuen Baustoffen belastet das Klima (sogenannte graue Energie). Gleichzeitig werden immer noch viele Bauabfälle entsorgt statt wiederverwendet: In der Schweiz werden jährlich rund 17 Mio. Tonnen Bauabfälle produziert, von denen 80% recycelt werden könnten.

Die Zieldimensionen sind darauf abgestimmt: Nachhaltige gesunde wirtschaftliche Entwicklung der Region, sorgsamer Umgang mit Ressourcen; sparsamer Umgang mit Boden und Verhinderung der Zersiedelung, Defizite bei Infrastrukturen beheben und hohe Attraktivität der Lebensräume anstreben. Auch aus raumplanerischer Sicht gibt es zahlreiche Herausforderungen, die es bei Planungen zu berücksichtigen gilt: gesellschaftlich (demografischer Wandel, verändernde Gewohnheiten), wirtschaftlich (bezahlbarer Boden) und ökologisch (Druck auf Landschaft, Verdichtung). Diese Ausgangslage verlangt nach einer systematischen Überprüfung der Planung, damit die Ziele der Nachhaltigkeit erreicht werden können. Bereits die Planung und später die Realisierung sowie der Betrieb sind darauf auszurichten. Mit einem anerkannten Standard kann die Qualität der Planung evaluiert, das Potenzial aufgezeigt und die langfristige Sicherung der Qualitätsziele sichergestellt werden. Die zahlreichen erforderlichen Massnahmen haben Auswirkungen auf die Kosten. Die Abwägung von Kosten und Nutzen ist auf Stufe der einzelnen Massnahmen vorzunehmen.

Der Nachhaltigkeitsstandard «SNBS-Areal» dient als Referenz und soll den Planungs- und Entwicklungsprozess als qualitätssicherndes Instrument begleiten. Die Zertifizierung SNBS-Areal stellt die Umsetzung der gesamthaft ausgelegten Nachhaltigkeitsziele wie folgt in sieben Schritten sicher:

1. Schärfung der Nachhaltigkeitsstrategie
2. Implementierung und Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie anhand SNBS-Areal
3. Implementierung SNBS-Areal in die KNZ
4. Vorzertifizierung (VZ) SNBS-Areal als Grundlage eines Gesamtleistungswettbewerbes
5. Implementierung der VZ im Gesamtleistungswettbewerb
6. Vollzug des Ablaufplans aus der VZ für die weitere Entwicklung bis zur Inbetriebnahme und definitiven Zertifizierung (DZ) des Areals
7. Einmalige Rezertifizierung des Areals 5 Jahre nach Inbetriebnahme

Vorerst ergibt sich mit der Durchführung einer SNBS-Areal-Zertifizierung (M7.1) ein wertvoller Überblick über den Stand der Planung und die Möglichkeiten zur Verbesserung der Nachhaltigkeit.

4.7 Grundstückgeschäft zwischen den Kantonen Thurgau und St.Gallen: Prüfung von verschiedenen Varianten

Im Rahmen der Optimierungsarbeiten wurden verschiedene Varianten zum Vorgehen und der Abwicklung eines möglichen Verkaufs der Grundstücke in Wil West im Eigentum des Kantons St.Gallen an den Kanton Thurgau geprüft. Es zeigte sich, dass die Abgabe der Grundstücke im Baurecht aufgrund der langen Entwicklungsdauer komplex und aufgrund des langfristigen Verlaufs insbesondere für den Baurechtsnehmer bzw. Investor mit Nachteilen behaftet ist (M7.4). Da auch die Erarbeitung einer neuen Vorlage für eine Arealentwicklung durch den Kanton St.Gallen als wenig zielführend erachtet wird und dem Entscheid der Stimmberechtigten des Kantons St.Gallen nicht vollumfänglich nachkommen würde (M7.6), stand die Ausgestaltung des Grundstückverkaufs zwischen den Kantonen Thurgau und St.Gallen im Vordergrund.

Eine Veräusserung der Grundstücke im Eigentum des Kantons St.Gallen an den Kanton Thurgau kann aufgrund des bäuerlichen Bodenrechts erst nach rechtskräftiger Einzonung als Bauland erfolgen. Der Verkauf der Grundstücke steht somit unter dem Vorbehalt, dass das geplante Wirtschaftsgebiet im Kanton Thurgau rechtskräftig eingezont wird. Unter diesen Voraussetzungen wurden zwei unabhängige Gutachten für die Ermittlung eines Marktpreises der bebaubaren Flächen erstellt. Der finale Kaufpreis sowie weitere Bestimmungen werden im Rahmen eines Vorvertrags zum Kaufvertrag zwischen den Kantonen Thurgau und St.Gallen festgehalten.

Über den Inhalt und die Bestimmungen des Vorvertrags wird im Rahmen der jeweiligen Botschaften für die Kantons- bzw. Grossratsbeschlüsse über das Grundstückgeschäft zwischen den Kantonen Thurgau und St.Gallen informiert.

Im Detail untersucht wurde, unter welchen finanz- und staatsrechtlichen Rahmenbedingungen ein fakultatives oder obligatorisches Referendum zum Grundstückgeschäft zwischen den Kantonen Thurgau und St.Gallen möglich ist, um den Einbezug der St.Galler Stimmbevölkerung zu gewährleisten (M7.5). Die betreffenden Grundstücke befinden sich gegenwärtig im Verwaltungsvermögen des Kantons St.Gallen. Für eine Veräusserung der Grundstücke ist gemäss Art. 65 und 66 des Staatsverwaltungsgesetzes (sGS140.1; abgekürzt StVG) die Regierung bis zu einem Wert von 3 Mio. Franken und der Kantonsrat bei einem höheren Wert zuständig. Da es sich beim Verkauf der Grundstücke nicht um eine Ausgabe, sondern um eine Einnahme handelt, unterliegt der Verkauf als solches in keinem Fall dem fakultativen oder obligatorischen Finanzreferendum.

Die rechtlichen Abklärungen haben jedoch ergeben, dass Kosten, die der Kanton St.Gallen in seiner Rolle als gegenwärtiger Eigentümer im Zusammenhang mit dem Grundstücksverkauf zu tragen hat, dem Finanzreferendum zu unterstellen sind, sofern diese die entsprechenden Schwellenwerte erreichen. Aufwendungen in diesem Zusammenhang betreffen die Massnahme einer zusätzlichen und freiwilligen Kompensation von Fruchtfolgeflächen im Kanton St.Gallen, die im Abschnitt 4.1 beschrieben wird. Wird die zusätzliche Aufwertung von Fruchtfolgeflächen im Kanton St.Gallen an den Verkauf der Grundstücke geknüpft, entsteht eine referendumsfähige Vorlage. Findet die zusätzliche und freiwillige Fruchtfolgeflächen-Kompensation im Kantonsrat St.Gallen oder im Rahmen einer allfälligen Volksabstimmung keine Mehrheit, wird das Grundstückgeschäft zwischen den Kantonen Thurgau und St.Gallen hinfällig und die Grundstücke verbleiben im Eigentum des Kantons St.Gallen.

4.8 Zukunftsfähige Wirtschaftsentwicklung in den Kantonen Thurgau und St.Gallen: Übergeordnete Massnahmen

In Bezug auf eine zukunftsfähige Wirtschaftsentwicklung in den Kantonen Thurgau und St.Gallen sowie der Region Wil wurden am Austausch der Fraktionsdelegationen im Frühjahr 2023 verschiedene Anliegen geäussert. Ein wesentliches Anliegen betrifft die engere Zusammenarbeit zwischen den Kantonen Thurgau und St.Gallen, insbesondere im Bereich der Raumplanung sowie der Wirtschafts- und Standortförderung (M7.9). Die Vertiefungsarbeiten haben gezeigt, dass die Zusammenarbeit unter den Ostschweizer Kantonen ein zentraler Erfolgsfaktor darstellt, um Synergien zu nutzen, um Themen effizient gemeinsam voranzubringen sowie um Gehör auf nationaler Ebene zu erhalten. Eine Herausforderung bildet aber die unterschiedliche Ausgangslage der Ostschweizer Kantone, u.a. bezüglich gesellschaftlicher und finanzieller Ausrichtung, die divergierende Interessen zur Folge haben können. Aufgrund der Heterogenität der Ostschweizer Kantone kommen gemeinsame Positionen nicht immer zustande. Künftig müssen verstärkt gemeinsame Positionen identifiziert und diese wirksam auf eidgenössischer Ebene eingebracht werden. Die in den letzten Jahren etablierte Verstärkung der interkantonalen Zusammenarbeit in diversen Themenfeldern soll gemäss Absicht der Kantone Thurgau und St.Gallen fortgeführt werden. Zu nennen sind dabei u.a. verstärkte Kooperationen zwischen den Kantonen St.Gallen, Thurgau und beider Appenzell im Bereich Wirtschafts- und Innovationsförderung, wie z.B. mit der Innovationsförderungs-Plattform für KMU «INOS». Im Bereich der gemeinde- und kantonsübergreifenden Zusammenarbeit (funktionale Räume) sind die Aktivitäten in den Agglomerationsprogrammen, insbesondere die gemeinsame Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie die Arbeitszonenbewirtschaftung hervorzuheben. Die Identifizierung von zusätzlichem Kooperationspotenzial in strategischen Bereichen soll weiter vorangetrieben werden. Eine Umsetzung ist jedoch ausserhalb des Gesamtvorhabens WILWEST vorzusehen.

Ein weiteres Anliegen, das in Zusammenhang mit einer nachhaltigen Wirtschaftsentwicklung in der Ostschweiz oft genannt wurde, ist die konsequente Umsetzung einer aktiven Arbeitszonenbewirtschaftung. Die Abklärungen in diesem Themenbereich haben gezeigt, dass in den Kantonen Thurgau und St.Gallen im Bereich der aktiven Arbeitszonenbewirtschaftung ein Verbesserungspotenzial besteht (M7.10). Neben einem verstärkten Engagement auf strategischer Ebene (z.B. durch Vorleistungen zwecks Erschliessung von Wirtschaftsarealen) ist einerseits eine aktive Bodenpolitik von Kantonen und Gemeinden ein Mittel für eine wirksame Baulandmobilisierung. Andererseits sind auch der Erhalt und die Stärkung der Arbeitsplätze in zentrumsnahen Gebieten im Rahmen von Innenentwicklungen weiter voranzutreiben. Sowohl im Kanton Thurgau als auch im Kanton St.Gallen sind in den oben genannten Bereichen bereits Projekte im Gang oder in Planung und werden unabhängig von WILWEST vorangetrieben.

Als drittes grosses Anliegen in Bezug auf eine zukunftsfähige Wirtschaftsentwicklung wurde die Verhinderung der Abwanderung von Fachkräften aus der Ostschweiz, auch bekannt als «Brain-Drain», genannt (M7.11). Die Kantone Thurgau und St.Gallen sind seit Längerem mit der Thematik konfrontiert und sind sich den Herausforderungen bewusst. In beiden Kantonen wurden mehrere Massnahmen und Projekte initialisiert, um den Brain-Drain genauer zu analysieren und konkrete Lösungsansätze eruieren, um die Abwanderung von qualifizierten Fachkräften aus der Ostschweiz zu minimieren bzw. neue Fachkräfte zu gewinnen.

Um Bewohnerinnen und Bewohner in der Ostschweiz halten zu können und neue Bewohnerinnen und Bewohner anzusiedeln, kann ein lebenswertes Wohnumfeld mit bezahlbarem Wohnraum sowie eine attraktive Arbeitsplatzumgebung einen wesentlichen Einfluss haben. Darauf kann auch die Raumplanung direkt Einfluss nehmen. Vorhaben wie WILWEST können dazu beitragen, Fachkräften eine Perspektive in ihrem bestehenden Umfeld zu bieten. Der Verlust von Fachkräften kann jedoch nicht durch ein einzelnes Projekt wie WILWEST verhindert werden. Die bereits initiierten Massnahmen und neue Lösungsansätze sind deshalb vorwiegend ausserhalb des Gesamtvorhabens WILWEST voranzutreiben.

4.9 Kommunikation: Verstärkte Beteiligung der Parlamentsmitglieder St.Gallen und Thurgau sowie der Bevölkerung beider Kantone

Seit 2018 informiert die WILWEST-Webseite die Interessierten über das Gesamtvorhaben WILWEST. Aufgezeigt wird das Zukunftsbild mit dem Themen Arbeiten und Leben in der Region, Mobilität und Umwelt. Zudem werden stetig aktuelle Projektthemen und der Projektplan abgebildet. Seit 2019 erfolgt einmal jährlich für alle Involvierten im Rahmen der Standortkonferenz WILWEST ein Wissensaustausch über Kantons- und Gemeindegrenzen hinweg. Der regionalen Bevölkerung, Politikerinnen und Politiker und Mitglieder aus Vereinen wurde das Gesamtvorhaben an verschiedenen Messen, Ausstellungen und Arealrundgängen vorgestellt. Ergänzt werden diese Aktivitäten durch Beiträge in den sozialen Medien und einem Newsletter-Versand. Unabhängig der Kommunikationsaktivitäten der Geschäftsstelle WILWEST und der weiteren Projektpartner Kanton St.Gallen, Kanton Thurgau und Regio Wil haben die regionalen Wirtschaftsorganisationen mit der regionalen Standortförderung eine eigene, selbstfinanzierte Bewegung «Wir wollen WILWEST» ins Leben gerufen.

Das Kommunikationskonzept wurde im Herbst 2023 überarbeitet und Projektinhalte, welche besonders bewegen, vertieft abgehandelt. Dazu zählen die Themen Nachhaltigkeit, Standard SNBS, Mobilität und Fragestellungen zur Wirtschaft. Ebenfalls wurden Massnahmen definiert, welche die Kommunikation greifbarer und verständlicher machen. Über den aktuellen Projektstand wird in regelmässigen Abständen informiert, z.B.im Rahmen der Austauschgespräche mit den Fraktionsdelegationen der kantonalen Parlamente, mit Medienberichterstattungen sowie über eigene Kommunikationskanäle und Veranstaltungen. Zudem werden verschiedene Dialoggefässe mit der Politik und Verbandsvertretern gepflegt und teilweise neu aufgebaut.

Die Kommunikation ist unter den verschiedenen Projektpartnern eng abgestimmt. Mit verschiedenen Kommunikationsformen soll erreicht werden, dass alle Anspruchsgruppen bedürfnisgerecht erreicht und involviert werden können. Das Kommunikationskonzept wird laufend den Entscheiden zu den weiteren Projektschritten angepasst.

4.10 Weitere Überprüfungsergebnisse

Eine erneute interne Überprüfung ergab, dass die wesentlichen Aussagen in den bestehenden Studien nach wie vor richtig sind, insbesondere zeigen sich keine wesentlichen Änderungen in den Megatrends, die einen Einfluss auf das Gesamtvorhaben WILWEST hätten, so dass zurzeit auf eine Aktualisierung verzichtet werden kann. Allenfalls ist eine Aktualisierung zu einem späteren Zeitpunkt – je nach möglichen Veränderungen in der geopolitischen und makroökonomischen Lage - angezeigt.

Eine Neupriorisierung von verschiedenen Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK) in der Stadt Wil ist in Abstimmung mit dem Kanton St.Gallen, der Stadt Wil und der Region erfolgt (M2.6). Die Einführung von Tempo 30 auf den St.Galler Kantonsstrassen in der Stadt Wil (M2.7) ist hingegen nicht Gegenstand des Gesamtvorhabens WILWEST und müsste vom Kantonsrat St.Gallen entschieden werden.

Die kantonalen Richtpläne und Nutzungspläne, das Agglomerationsprogramm Wil, die gemeinsame Haltung der Regio-Mitgliedsgemeinden (Charta Wil West) als auch der Arbeitszonenbewirtschaftung beider Kantone St.Gallen und Thurgau stellen sicher, dass eine aufeinander abgestimmte Siedlungsentwicklung und Verkehrsplanung in der Region stattfindet (M6.1 und M6.2). Innerhalb des Gesamtvorhabens WILWEST werden diesbezüglich keine Massnahmen abgeleitet. Anliegen zu bestehenden und neuen Arbeitsgebieten in den Kantonen müssten zudem auch ausserhalb von WILWEST in die entsprechenden politischen Prozesse eingebracht werden (M7.3).

Der Entwicklungsschwerpunkt Wil West wurde als Kernmassnahme des Agglomerationsprogramms seit dem Jahr 2009 partizipativ entwickelt und auf allen Stufen (Gemeinden, Kantone und Bund) genehmigt. Eine gesamthafte Neukonzeption des Entwicklungsschwerpunktes Wil West würde bedeuten, einen Grossteil der Entwicklungsergebnisse und der eingesetzten Ressourcen zu verlieren. Die in der Optimierung Gesamtvorhaben WILWEST zur Umsetzung kommenden Massnahmen gelten durchaus als geforderte Neukonzeption, basierend auf den bisherigen, gemeinsam erarbeiteten Grundlagen (M7.2).

4.11 Massnahmen, die nicht umgesetzt werden

Aus den Vertiefungsarbeiten hat sich ein breites Spektrum an Optimierungspotenzial ergeben. Dies zeigen die vorhergehenden Kapitel. Zu verschiedenen Themenbereichen wurden indessen auch Massnahmen geprüft, die sich aufgrund der vertieften Prüfung als unverhältnismässig oder wenig wirkungsvoll herausstellten und daher nicht weiter berücksichtigt werden.

a) Bodenverbrauch
In Kapitel 4.1 werden die Massnahmen aufgeführt, deren Umsetzung den Bodenverbrauch reduzieren und den beanspruchten Boden effizienter nutzen. Darunter fällt auch die Massnahme, die arealseitigen Erschliessungsstrassen in ihrer Breite zu reduzieren. Andere Massnahmen, die ebenfalls auf die Verkehrsinfrastruktur zielen, werden hingegen als nicht zielführend eingestuft.

Die übergeordneten Strassen und Wege sollen weiterhin verkehrsorientiert ausgestaltet werden. Die betrieblichen Einbussen bei einer Reduktion ihrer Fahrbahnbreite – insbesondere auf den Velorouten – stehen in einem ungünstigen Verhältnis zu den gewonnen unversiegelten Flächen (M1.1). Dies trifft auch auf die geprüfte Optimierungsmassnahme zu, auf den Bau einer Brücke für den Velo- und Fussverkehr zu verzichten (M1.4).

Damit der angestrebte Modalsplit auf dem Areal erreicht werden kann, sind betrieblich sinnvolle, attraktive, sichere und direkte Verbindungen für den Velo- und Fussverkehr zwingend erforderlich.

b) Klimaanpassung und Städtebau

Das der Planung zu Grunde liegende städtebauliche Richtprojekt hat sich als robust erwiesen. Es berücksichtigt zahlreiche Anliegen und bildet den gemeinsamen Nenner.

Detaillierte Abklärungen zu lokalen Luftströmungen als Grundlage für eine Überarbeitung des Bebauungskonzepts (M3.3) sind unverhältnismässig und führen kaum zu einem Mehrwert. Das Richtprojekt sieht am Siedlungsrand verhältnismässig eher kleinere Baukörper vor. Damit ist die Verzahnung mit der Umgebung sowie die Zufuhr von Frischluft aus der Umgebung genügend gewährleistet. Luftaustausch findet zudem über die Strassenräume statt. Die Verfasser des Richtprojekts befassten sich zudem eingehend mit den topografischen Gegebenheiten vor Ort. In einem für grosse Gewerbebauten anspruchsvollen Terrain erarbeiteten sie eine Lösung, die sowohl die Terrainanpassungen minimiert als auch städtebaulich wichtige Anforderungen erfüllt: Barrierefreier Zugang, Anschluss der Baubereiche an die Erschliessung des Gesamtareals an umliegende Infrastrukturen. Weitere Vorgaben zur landschaftlichen Integration der Bauvolumen (M3.17) sind nicht stufengerecht, respektive die Grundsätze bereits in den Zonenvorschriften geregelt.

c) Nutzung

Die bisherigen Überlegungen zum Betrieb und zur Steuerung der Ansiedlungen fussen auf Abklärungen zum Markt und auf Zielsetzungen aus der Charta zur Standortentwicklung WILWEST: Gesunde wirtschaftliche Entwicklung, neue Arbeitsplätze, sorgsamer Umgang mit Ressourcen. Einzelne Grundanforderungen sind verbindlich geregelt (z.B. Arbeitsplatzdichte); insgesamt müssen die Vorgaben mit Blick auf die lange Entwicklungsdauer jedoch flexibel ausgestaltet sein.

Es ist die Aufgabe in der Betriebsphase (durch die betriebliche Organisation) für einen nachhaltigen Nutzungsmix zu sorgen. Weitere Anpassungen oder Präzisierungen im Bereich Nutzung (M5.1) sind derzeit nicht zweckmässig. Eine völlig neue Konzeptionierung (M7.2) würde die umfangreichen bisherigen Planungen der letzten gut zehn Jahre und die damit getätigten Investitionen in Frage stellen. Die Grundkonzeption ist robust, breit abgestützt, wurde unter Einbezug zahlreicher Akteure erstellt und ist im Agglomerationsprogramm Wil verankert. Eine Neukonzeptionierung ist nicht notwendig.

d) Ökologie

Um die mit der Arealentwicklung Wil West einhergehende intensive Nutzung bzw. Nutzungsintensivierung innerhalb und ausserhalb der Siedlung zu kompensieren, wird mit diversen Massnahmen (z.B. ökologisch hochwertige Dachbegrünung auf den Flachdächern) ökologischer Ausgleich geschaffen. Weitere Vorgaben beispielsweise zur Durchgrünung des Quartiers, zur Ausgestaltung der Freiflächen und zum Energieverbrauch der Bauten führen dazu, dass die Arealentwicklung umweltverträglich und ökologisch ist. Dennoch gibt es Optimierungspotenzial, wie in den vorhergehenden Kapiteln aufgeführt ist. Einzelne der identifizierten Massnahmen sind jedoch unverhältnismässig oder nicht zweckmässig und werden daher nicht weiterverfolgt. Weitergehende Vorschriften zur ökologischen Aufwertung der privaten Umgebungsflächen (M3.16) werden angesichts der bereits getroffenen Massnahmen in diesem Bereich als von untergeordnetem Nutzen und daher als unverhältnismässige Eigentumsbeschränkung beurteilt.

Ebenfalls als unverhältnismässig eingestuft wird die Überdeckung der Autobahn (M3.15). Zwar stellt die Autobahn eine Zäsur in der Landschaft dar, die auch für Tiere und Pflanzen ein Hindernis darstellt. Vertiefte Abklärungen zu dieser Massnahme haben gezeigt, dass der Bereich zwischen den beiden Teilbereichen der Arealentwicklung kein geeigneter Standort für einen Vernetzungskorridor ist (vgl. auch Abschnitt e, Autobahn).

Auf die ökologische Vernetzung zielt zudem die Massnahme zur Förderung von landwirtschaftlichen Vernetzungsprojekten (M3.11). Für verpflichtende Massnahmen ausserhalb des Perimeters der kantonalen Nutzungszone fehlen die gesetzlichen Grundlagen.

In der Bauphase sind grössere Erdbewegungen erforderlich. Es wurde daher geprüft, ob der Abtransport per Bahn umweltverträglicher ist als über die Strasse (M1.10). Die Massnahme zum verpflichtenden Bahntransport wurde fallen gelassen, da ein Bahntransport ökologisch keinen Vorteil bringt. Die Transporte zu und von den Verladestationen müssen zwingend auf der Strasse erfolgen. Dies führt zu insgesamt längeren Transportstrecken.

Künstliche Lichtquellen beeinträchtigen die Habitate von Pflanzen und Tieren und haben daher negative Auswirkungen auf die Ökologie, und auch auf die menschliche Gesundheit. Die Thematik ist bekannt und wurde entsprechend auch in den Zonenvorschriften geregelt (Beleuchtung und Reklamen). Die Beleuchtung von Strassen ist nötig für die Sicherheit und kann daher nicht unter ein Minimalmass gesenkt werden (M3.14).
Unabhängig von der Arealentwicklung Wil West wurde eine generelle Institutionalisierung des SNBS-Standards für nachhaltige Entwicklung diskutiert. Die gesetzlichen Grundlagen ein bestimmtes Label als verbindlich zu erklären fehlen indes sowohl im Kanton St.Gallen wie auch im Kanton Thurgau.

e) Autobahn

Die Untersuchungen zeigen, dass mit dem Bau einer Grünbrücke oder einer teilweisen Autobahnüberdeckung im Raum Wil West nur wenige zusätzliche Flächen für die Ökologie, Energie oder das Kulturland (inkl. FFF) gewonnen werden können. Auch mit einer Bebauung von Gewerbe- und Industrieliegenschaften kann kein wesentlicher Mehrwert geschaffen werden. Demgegenüber stehen sehr hohe Kosten an. Auch der hohe Einsatz von Baumaterialien stellt die Nachhaltigkeit solcher Massnahmen im Raum Wil West in Frage.

Einzig eine grossflächige Überdeckung im Raum Wil (z.B. zwischen der Strassenbrücke Hubstrasse und der Brücke Bahntrassee/Bachstrasse) könnte einen wesentlichen Beitrag für verschiedene mögliche Nutzungen wie Bebauung, Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen, Bau von Photovoltaik-Anlagen, Kompensation FFF leisten. Die Investitionskosten von schätzungsweise über 100 Millionen Franken und die Betriebskosten sind allerdings so hoch, dass solche Lösungen nicht mehr wirtschaftlich sind. Zudem kann die Überdeckung nicht beliebig bebaut werden (stark eingeschränkte Nutzungsflexibilität) und allfällige Industrie- und Gewerbegebäude auf der Überdeckung würden heutigen Wohnnutzungen in der Nähe tangieren. Mit den hohen Investitions- und Betriebskosten lässt sich an geeigneteren Orten ein grösserer Mehrwert und Nutzen erzielen (vgl. Anhang B, Abklärungen Autobahnüberdeckung A1).

f) Energie

Mit der angestrebten Energiewende rücken der sparsame Verbrauch und die Produktion von Energie in den Fokus. Diesem Anliegen wird auch in der Arealentwicklung noch stärker Rechnung getragen (vgl. Kapitel 4.5). Andere Massnahmen werden aufgrund des schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses nicht weiterverfolgt: Förderung der Überbauung der Freiflächen und der Infrastrukturanlagen mit Energieanlagen (Photovoltaik) (M4.4); konsequenter Einsatz von Niedertemperatur-Asphalt (M1.7).

g) Gesellschaft und Mitwirkung

Alle sollen die Möglichkeit haben, das neue Quartier zu nutzen und mitzugestalten. Die Interessen der betroffenen Personen sind in geeigneter Form zu berücksichtigen. Dies gilt für sämtliche Planungsmassnahmen. Die kantonale Nutzungszone wird im Planungsbericht umfassend erläutert, die betroffenen Interessen aufgezeigt und abgewogen. Während der öffentlichen Mitwirkung im Sommer 2021 hatte Jede und Jeder die Möglichkeit, seine Anliegen einzubringen. Der Bericht zur Mitwirkung wird noch im Laufe des Jahres 2024 veröffentlicht. Weitere Massnahmen zum Einbezug von Bevölkerungsgruppen oder deren Interessen im Planungsprozess wurden geprüft und teilweise wieder verworfen. Eine erneute Volksabstimmung mit gleichem Inhalt (Sonderkredit für eine Arealentwicklung und -vermarktung durch den Kanton St.Gallen wird auch mit angepasstem Fokus (M7.5 und M7.6) als nicht zweckmässig und damit nicht vertretbar erachtet.

Um die Einflussnahme des Kantons St.Gallen langfristig zu sichern, wurde die Grundstücksabgabe im Baurecht geprüft (M7.4). Im Verlauf der Dauer des Baurechts würde die Nutzung aufgrund des bevorstehenden Endes des Baurechts immer unattraktiver. Für die Gesellschaft und die Umwelt ist der Nutzen eher untergeordnet, die Belastung für die Wirtschaft aber erheblich. Die Massnahme wurde daher verworfen.

Schliesslich wurde geprüft, ob die freie Zugänglichkeit (Hindernis- und Barrierefreiheit) im öffentlichen Raum des Areals gewährleistet ist (M3.13). Die Inhalte zur Barrierefreiheit gehören zum Standard des Planungsvorgangs in der Schweiz. Die einschlägigen Normen müssen mit den jeweiligen Bauvorhaben eingehalten werden. Defizite oder weitere Massnahmen konnten nicht identifiziert werden.

5 Nächste Schritte

5.1 Ergebnisse drittes Austauschgespräch mit Fraktionsdelegationen

Im Rahmen des dritten Austauschs setzten sich die Fraktionsdelegationen der Kantonsparlamente St.Gallen und Thurgau mit den präsentierten Erkenntnissen und mit den vorgesehenen Stossrichtungen der Optimierungen am Gesamtvorhaben WILWEST auseinander. Obwohl intensiv und teilweise kontrovers diskutiert wurde, waren sich die Teilnehmenden einig, dass die Abklärungen fundiert durchgeführt und alle ursprünglichen Bedenken aus den Fraktionen behandelt wurden. Der eingeschlagene Weg sei richtig und solle fortgesetzt werden. Wichtig sei, dass die zentralen Massnahmen in eine verbindliche Form gebracht würden. Diskutiert wurde auch die geforderte Volksabstimmung im Kanton St.Gallen zum Verkauf der Grundstücke. Die Regierungsvertreter des Kantons St.Gallen machten deutlich, dass dieses Anliegen aufgenommen wird und vorgesehen ist, dem Kantonsrat eine Vorlage zu unterbreiten, die dem fakultativen Referendum untersteht, indem der Verkauf der Grundstücke an zusätzliche Aufwertungs- und Bodenverbesserungsmassnahmen von Fruchtfolgeflächen durch den Kanton St.Gallen auf seinem Kantonsgebiet geknüpft wird.

5.2 Verbindlichkeit

Die beiden Regierungen der Kantone St.Gallen und Thurgau verpflichten sich, die Optimierungsmassnahmen umzusetzen und werden diese Verpflichtung in den Botschaften an ihre Parlamente entsprechend bekräftigen.

5.3 Umsetzungsplanung

Grundlage für die Umsetzung der Optimierungsmassnahmen des Gesamtvorhabens WILWEST bilden die genehmigten Massnahmenblätter im Anhang sowie die unterzeichnete Verpflichtungserklärung zwischen den Kantonen St.Gallen und Thurgau.

Der weitere Projektverlauf nach Zustandekommen des Grundstückgeschäfts zwischen den Kantonen St.Gallen und Thurgau sieht folgende Phasen vor:

Phase 1: Vorbereitung

- Vorbereitungsarbeiten und Zusammenstellung der aktuellen Grundlagen und politischen Entscheide;
- Erarbeitung der Aufgabenbeschriebe für die planerische Umsetzung der Optimierungsmassnahmen;
- Aufwandschätzung und Budgetierung der zu erbringenden Leistungen;
- Durchführung der Beschaffungen.

Phase 2: Konkretisierung:
- Vertiefung bzw. Präzisierung der Optimierungsmassnahmen auf Stufe Vorprojekt;
- Koordination der Massnahmen unter den Infrastrukturbauherren und Bestandteile der kantonalen Nutzungszone;
- Präzisierung des Nutzens und Ermittlung der Kosten der Massnahmen;
- Durchführung des Nachhaltigkeitschecks nach SNBS-Infrastruktur bzw. SNBS-Areal.

Phase 3: Aktualisierung
- Einarbeitung der Optimierungsmassnahmen in die vorhandenen Bauprojekte der Infrastruktur und Bestandteile der kantonalen Nutzungszone
- Aktualisierung der Umweltverträglichkeitsberichte;

Anschliessend folgen die Planungs- und Durchführungsphasen der öffentlichen Planauflage.

6 Anhang

A: Bisherige und neue Planung Gesamtvorhaben WILWEST
Gegenüberstellung↗

B: Optimierungsmassnahmen Gesamtvorhaben WILWEST
Massnahmenübersicht↗

C: Abklärungen Autobahnüberdeckung A1
Variantenbericht↗

WILWEST

Gegenüberstellung Optimierungsmassnahmen Gesamtvorhaben WILWEST

Inhalt

THEMA 1: BAUEN UND BETRIEB	1
THEMA 2: MOBILITÄT	3
THEMA 3: LANDSCHAFT UND UMWELT	4
THEMA 4: ENERGIE	6
THEMA 5: AREALENTWICKLUNG	7
THEMA 6: RÄUME	8
THEMA 7: VERSCHIEDENES	9

Hinweis

Die unterschiedlichen Optimierungsmassnahmen sind sieben Themen zugeordnet.
Durch Anwählen der Massnahmen-Bezeichnung (Link in der zweiten Spalte von links) kann das vertiefende Massnahmenblatt mit teilweise ergänzendem Beilagebericht geöffnet werden.

Die «Zielgrösse nach Optimierung» basiert auf den heutigen Erkenntnissen und teilweise auf Annahmen. Es ist deshalb denkbar, dass diese in den nächsten Projektierungsphasen anzupassen ist, wobei die Stossrichtung einer Massnahme beibehalten wird.

THEMA 1: BAUEN UND BETRIEB

M	Massnahmen-Bezeichnung	Kurzbeschrieb	Bisherige Planung: Ausganglage Planungsstand Juni 2021	Zielgrösse nach Optimierung	Umsetzung	Interne Ref. Nr.
1.2	**Flächenversiegelung der arealseitigen Verkehrsflächen reduzieren** (Erschliessungsstrassen)	Wasserundurchlässig bebaute Flächen können keine ökologischen Funktionen erfüllen, verhindern die Aufnahme des Niederschlagswassers und verstärken sommerliche Hitzeereignisse. Die Massnahme umfasst die Überprüfung der Verkehrsflächen der Erschliessungsstrassen auf das betrieblich Notwendige. Mit der Reduktion der versiegelten Belagsfläche kann ein Mehrwert für die Biodiversität, den Wasserhaushalt und das lokale Klima geschaffen werden.	Die arealseitigen Strassen (Ostring, Westring und Zubringer) wurden im Vorprojekt definiert und so im Richtprojekt übernommen. Die Strassen sind für kreuzende Lastwagen mit Tempo 40 (T40) ausgelegt (6.50 m).	Mit einer tieferen Projektierungsgeschwindigkeit kann das Normalprofil angepasst werden. Wird das Tempo auf T30 reduziert und ein Einbahnverkehr eingeführt, so dass nur noch eine Kreuzung von Lastwagen mit Velos berücksichtigt werden muss, können die Erschliessungsstrassen um bis zu 2.0m auf 4.50m reduziert werden. Damit kann die versiegelte Fläche um 1’960m2 bzw. 30% reduziert werden.	Auswirkungen Einbahnverkehr prüfen und maximal mögliche Reduktion der versiegelten Fläche umsetzen. Anpassung Strassenvorprojekt und die Situationspläne der kantonalen Nutzungszone sind anzupassen.	M6.2.a
1.3	**Bodenbeanspruchung minimieren: Flächen für Baustelleninstallationen reduzieren**	Mit der Massnahme sollen die zeitlichen und örtlichen Abhängigkeiten der Baustellen für Infrastrukturbauten überprüft, die Installationsflächen koordiniert und nach Möglichkeit reduziert werden. Dadurch kann der Flächenbedarf verringert und der Boden anderweitig genutzt werden (Landwirtschaft, ökologische Aufwertung etc.).	Für die Infrastrukturbauten im Projektperimeter ESP Wil West werden eine zentrale Baustelleninstallation für die die Dauer der gesamten Bauzeit und dezentrale Installationsplätze nahe den jeweiligen Baustellen bereitgestellt. Die Lage der Bauinstallationsplätze wird auf die jeweilige Baustelle optimiert. Die aktuelle Bauphasenplanung hat zum Ziel, die Bauzeit möglichst gering zu halten.	Mittels optimal aufeinander abgestimmter Bauphasen könnten Bauinstallationsflächen seriell genutzt werden. Die Flächennutzung kann verbessert und die Beanspruchung von Landwirtschaftsland verringert werden, indem z.B. Installationsflächen in Bereichen angelegt werden, die später für Infrastrukturbauten oder Ersatzmassnahmen oder Pärke genutzt werden. Die Flächen für Installationsplätze für Infrastrukturbauten können so um rund 15% reduziert werden.	Konkretisierung in nächster Phase. Eine mögliche Umsetzung wird in Zusammenhang mit der Bauphasenplanung mit dem Bauprojekt geprüft. Die Bauphasenplanung ist zu überprüfen und anzupassen. Dabei ist auf die Bedürfnisse weiterer Projektpartner Rücksicht zu nehmen (z. B. SBB).	M6.2.b
1.5	**Effiziente Baulandnutzung: Parkierung unterirdisch anordnen**	In der aktuellen Planung beanspruchen zwei Parkhäuser grosse Flächen des beschränkt verfügbaren Baulands. Mit der unterirdischen Anordnung von Parkplätzen und der damit verbundenen Stapelung von Nutzungen kann Bauland anderweitig genutzt werden	Die zwei vorgesehenen Parkhäuser bieten oberirdisch Platz für Abstellplätze.	Aufgrund der Topographie von Wil West (hüglige Landschaft) gibt es unterirdische Bauten, die sowieso in Teilen realisiert werden und zentral im Areal liegen. In den entsprechenden Untergeschossen wäre eine Nutzung für die Parkierung denkbar. Unterirdische Einstellhallen würden es erlauben, die beiden vorgesehenen Parkhäuser zu verkleinern. Dies würde eine stadträumliche Aufwertung bedeuten, indem die geplanten oberirdischen Parkhäuser entweder im Volumen verkleinert oder mit anderweitigen Nutzungen aufgewertet werden.	Konkretisierung in nächster Phase. Die Zonenvorschriften der kantonalen Nutzungszone sind wo nötig anzupassen.	M1.3.b
1.6	**Effizienter Bodenverbrauch: angestrebte Nutzungsdichte sicherstellen**	Boden ist ein beschränktes Gut, und die Ansprüche an dessen Nutzung zahlreich. Entsprechend ist haushälterisch damit umzugehen und die zulässige / verträgliche Nutzungsdichte sollte wo immer möglich ausgeschöpft werden. Mit entsprechenden Regelungen oder Anreizen soll das verfügbare Bauland möglichst effizient genutzt werden.	In den Zonenvorschriften der KNZ Münchwilen und Sirnach sind maximal zulässige und minimal zu erstellende Bauvolumen festgelegt. In der KNZ Sirnach ist zudem die minimale Arbeitsplatzdichte festgehalten.	Auch für die KNZ Münchwilen soll eine minimale Arbeitsplatzdichte vorgegeben werden. Zudem soll ein Nachverdichtungsnachweis eingeführt werden, um sicherzustellen, dass an Orten, an denen in der ersten Phase die zulässige Dichte nicht ausgeschöpft wird, die Reserven später genutzt werden können. Dies soll durch eine möglichst grosse Nutzungsflexibilität und Anpassungsfähigkeit der Bauten und Anlagen geschehen.	Umsetzung. Die Zonenvorschriften der kantonalen Nutzungszone sind zu ergänzen.	M6.2.wb

M	Massnahmen-Bezeichnung	Kurzbeschrieb	Bisherige Planung: Ausganglage Planungsstand Juni 2021	Zielgrösse nach Optimierung	Umsetzung	Interne Ref. Nr.
1.8	**Bodenverschiebungen möglichst schonend durchführen**	Eingriffe in den Boden beeinträchtigen dessen Funktion und Qualität. Die Wiederherstellung dauert lange. Auf die Rekultivierung der Installationsflächen im Bereich von zukünftigen Bauflächen kann verzichtet werden unter der Voraussetzung einer direkten Wiederverwertung des anfallenden Bodenmaterials im Rahmen einer FFF-Kompensation. Damit wird die Belastung des Bodenmaterials minimiert.	Der Boden im Bereich von künftigen Infrastrukturbauten wird vollständig abgetragen und, falls den Anforderungen genügend, direkt auf Flächen ausserhalb Wil West für die Fruchtfolgeflächen (FFF)- Kompensation wieder eingebaut. Bei temporär genutzten Flächen, z.B. für Installationsplätze, wird der Boden abgetragen und nach der temporären Nutzung wieder eingefügt, um weiterhin landwirtschaftlich genutzt werden zu können, bis die endgültige Überbauung stattfindet. Durch das mehrfache Aus- und Einbauen des Bodenmaterials verliert dieses an Qualität.	Der abgetragene Boden auch der temporär genutzten Flächen soll direkt der FFF-Kompensation zugeführt werden. Damit hat das verlagerte Material eine bessere Qualität und die neuen FFF-Flächen können schneller der vollen landwirtschaftlichen Nutzung zugeführt werden. Die temporär genutzten Flächen können nach der Nutzung als Installationsplatz bis zur endgültigen Bebauung als wertvolle ökologische Zwischenflächen zur Verfügung stehen.	Umsetzung. Der Umweltverträglichkeitsbericht ist wo nötig anzupassen.	M6.2.c
1.9	**Materialbilanz optimieren: Transport von Aushubmaterial reduzieren**	In Wil West sind für die vorgesehene Erschliessung und Bebauung bedeutende Terrainveränderungen erforderlich, denn das Gelände ist stark uneben. Die Terraingestaltung ist hinsichtlich der Minimierung des Aushubmaterials zu optimieren. Zudem sind Aushub und Ablagerung zu koordinieren. Damit können Umlagerung und Transport von Aushubmaterial verringert werden.	Innerhalb des Areals muss an verschiedenen Stellen Terrain abgetragen oder aufgefüllt werden. Das Aushubmaterial soll wo immer möglich vor Ort deponiert und wiederverwendet werden. Es fällt aber zu unterschiedlichen Zeitpunkten und nicht immer in erforderlicher Qualität an. Erste Berechnungen zeigen, dass bis zu 22'000 m^3 Material zugeführt werden müssen.	Das Materialbewirtschaftungskonzept soll optimiert und möglichst vorausschauend gestaltet werden. Nebst der Etappierung innerhalb des Areals sind dazu mögliche Materialquellen in der nahen Umgebung frühzeitig zu sondieren und zu sichern. Ein weiteres Mittel dazu ist ein "Materialbewirtschafter" vor Ort, welcher die Materialbewirtschaftung umsetzt und koordiniert. Zudem können Vorgaben zu Untergeschossen gemacht werden, um die notwendigen Aufschüttungen zu minimieren.	Konkretisierung in nächster Phase. Eine mögliche Umsetzung wird in Zusammenhang mit der Bauphasenplanung mit dem Bauprojekt geprüft.	M7.1.c
1.11	**Einsatz von elektrischen Baugeräten und LKW prüfen**	Erste elektrische Baugeräte und LkW sind erfolgreich auf Baustellen getestet worden und deren Einsatz verringert massgeblich den Ausstoss von CO2 auf der Baustelle. Zudem sind sie geruchs- und geräuscharmer als herkömmliche Baugeräte.	Über die Art der Baumaschinen wurde bisher keine Vorgabe gemacht, konventionell sind diese mit fossilen Energieträgern betrieben.	In der Planungsphase kann der Einsatz von elektrischen Baugeräten und LKW definiert werden. In den Vorgaben und Bestimmungen der Unternehmersubmissionen ist festzulegen, ob der Einsatz von elektrischen Baumaschinen ein Zuschlagskriterium ist. Weiter ist zu definieren, wie der Strom für die Baugeräte zur Verfügung gestellt werden kann.	Konkretisierung in nächster Phase. Eine mögliche Umsetzung wird im Zusammenhang mit den Ausschreibungen (Bauleistungen) geprüft.	M7.1.wc
1.12	**RC-Baustoffe systematisch anwenden**	Durch den systematischen Einsatz von Recyclingmaterialien bei allen Baustoffen kann ein wichtiger Beitrag zur Verminderung von Bauabfällen und zur Verbesserung der Kreislaufwirtschaft geleistet werden.	Die Verwendung von Recyclingmaterialien im Bau ist bereits etabliert und entsprechend dem üblicherweise angewendeten Umfang auch bei Wil West vorgesehen.	Infolge von Erkenntnissen der aktuellen Forschung können höhere Recyclinganteile in den Baumaterialien (Recycling-Beton, -Kies und -Asphalt) definiert werden, als bisher üblich. RC-Baustoffe sind als Teil der Kreislaufwirtschaft zu betrachten.	Konkretisierung in nächster Phase. Eine mögliche Umsetzung wird im Zusammenhang mit den Ausschreibungen (Bauleistungen) geprüft.	M7.1.d
1.13	**Ressourcenverbrauch minimieren: Kreislaufwirtschaft fördern**	Für den Bau von Infrastrukturanlagen werden grosse Mengen an Baumaterialien benötigt. Deren Herstellung braucht Materialressourcen und Energie. Der Ressourcen- und Energieverbrauch ist durch Beachtung der Kreislaufwirtschaft gemäss Abfallverordnung (VVEA) zu minimieren und durch die entsprechende Materialwahl zu optimieren.	Im Projekt ESP Wil West werden grundsätzlich Materialien gemäss den Vorgaben der kantonalen und schweizerischen Normen und Richtlinien eingesetzt. Im Vordergrund steht dabei die Erfüllung der normativen Anforderung der jeweiligen Bauherrschaft zur Erreichung der Gebrauchstauglichkeit über die vorgegebene Nutzungsdauer.	Für Wil West wird ein Konzept Kreislaufwirtschaft erstellt. Die eingesetzten Materialien in den Infrastrukturbauten werden auf die Zustände Sanierung und Wiederverwertung untersucht, beurteilt und optimiert. Die Planung ist dahingehend zu optimieren, dass Materialvermischungen verhindert werden können. Gegebenenfalls ist ein Materialkatalog zu erstellen, der über die Baustellen die Materialien vereinheitlicht und Grundlagen für Planung und Realisierung darstellt.	Umsetzung. Die Zonenvorschriften zu den öffentlichen Verkehrsanlagen sind mit einer Bestimmung zur Kreislaufwirtschaft zu ergänzen. Definition der eingesetzten Materialien hinsichtlich der Thematik Kreislaufwirtschaft.	M7.1.e
1.14	**Nachhaltige Nutzung: Multioptionale Bauten und Aussenräume fördern**	Umnutzbare Gebäude, flexibel bespielbare Räume und das Potenzial zur Mehrfachnutzung von Innen- und Aussenräumen tragen zur nachhaltigen Nutzung von Flächen bei. Bauten und Anlagen mit flexiblen Gebäudestrukturen ermöglichen eine effiziente Raumnutzung sowie die Anpassungsfähigkeit an sich ändernde Bedürfnisse. Künftige Projektvorhaben können in Bezug auf ihre Multifunktionalität, Umnutzbarkeit und Lebenszyklen optimiert werden.	Wil West verfügt über ein Angebot unterschiedlicher Raumtypen (u.a. Plätze Dreibrunnenallee, Gemeinschaftshöfe, Bauten mit unterschiedlichen Nutzungen), in denen eine Mehrfachnutzung interessant ist. Die entsprechenden Potenziale wurden im bisherigen Projektstand noch nicht konkretisiert.	Im privaten Freiraum können die gemeinschaftlichen Gewerbehöfe als multioptionale Flächen genutzt werden. Die gesamte Hofgemeinschaft kann sie zur Erschliessung und den Umschlag von Waren nutzen. Dies führt zu einer Steigerung der Flächeneffizienz und zu Koordination und Austausch unter den Nutzergruppen. Im öffentlichen Raum können die zwei Plätze an der Dreibrunnenallee z.B. über temporäre Nutzungen intensiver genutzt werden und das gesamte Quartier als attraktiven und lebendigen Gewerbestandort adressiert werden.	Umsetzung. Die Zonenvorschriften zu den öffentlichen Plätzen sind mit einer Bestimmung zur multioptionalen Nutzung zu ergänzen.	M2.1.wa / M2.2.wa
1.15	**Optimierung des Lebenszyklus: Gebietsmanagement etablieren**	Eine grosse Herausforderung stellt die lange Entwicklungsdauer des Areals Wil West und die gewünschte Positionierung dar. Die Entwicklung soll auch in 10 oder 20 Jahren noch entsprechend den Zielsetzungen für die Standortentwicklung erfolgen. Dazu wird ein ständiges strategisches Gebietsmanagement geschaffen.	Die Zielsetzungen für die Standortentwicklung sind langfristig gefasst, ein Gebietsmanagement war bisher im Rahmen der Arealentwicklung durch den Kanton St.Gallen angedacht, aber noch ausformuliert.	Das Gebietsmanagement pflegt die Nutzerportfolios und vermeidet Leerstände oder nicht passende Nutzungen. Weiter soll eine Identität aufgebaut und gepflegt werden, in der sich eine Community mit gemeinsamer Corporate Identity und mit einer möglichst starken Verbindung zum Areal entwickeln und bestehen kann.	Umsetzung. Die Massnahme ist in der Projektorganisation zu berücksichtigen und im Pflichtenheft für einen späteren Arealentwickler aufzunehmen.	M4.1.wa
1.16	**Identität und Wahrnehmung des Areals fördern: Attraktive Adressen in allen Entwicklungsphasen sicherstellen**	Die Bebauung des Areals dauert voraussichtlich rund 20 Jahre. Neu entstehende Bauten und Eingriffe ins Terrain werden das Bild über längere Zeit prägen. Mit der Massnahme soll die Wahrnehmung von Wil West positiv beeinflusst werden. Mit einer durchdachten Etappierung und geeigneten Zwischennutzungen kann eine positive Adressierung erreicht werden.	In den Zonenvorschriften sowie im bisher vorgesehen Arealentwicklungsvertrag ist vorgegeben, dass der Ausbau in zweckmässigen Etappen zu erfolgen hat und Zwischennutzungen erlaubt sind. Sie sind befristet und müssen rückgebaut werden. Vor der ersten Baufreigabe soll eine Fläche von 30 – 50% des Gesamtareals erschlossen werden.	Das Gebietsmanagement hat die Aufgabe, dass die Zwischenzustände sinnvoll gestaltet werden	Umsetzung Die Massnahme ist im Aufgabenheft des Gebietsmanagements umzusetzen.	M2.1.a

THEMA 2: MOBILITÄT

M	Massnahmen-Bezeichnung	Kurzbeschrieb	Bisherige Planung: Ausganglage Planungsstand Juni 2021	Zielgrösse nach Optimierung	Umsetzung	Interne Ref. Nr.
2.1	**Mobilstation mit Sharing-Angeboten bereitstellen**	Der Verkehr beeinträchtigt den Raum und die Umwelt (Platz, Emissionen, Energie). Der von Wil West induzierte Verkehr ist daher möglichst umweltfreundlich auszugestalten. Zudem sind Anreize zur Vermeidung von Verkehr zu schaffen. Dadurch kann sowohl das Areal als auch die gesamte Region darum herum entlastet und attraktiver gemacht werden. Eine Mobilstation mit Sharing-Angeboten (Vermietung von Elektroautos, E-Bikes und normale Fahrräder, E-Lastenräder) sowie ergänzenden Fahrradservices (Fahrrad-Reparaturstation mit Pumpe und Werkzeug) soll das geplante Angebot des Mobilitätshubs (Abstellplätze und ÖV-Angebot) ergänzen.	Mobilstationen mit Sharing-Angebot waren bisher im Projekt vorgesehen, für die zukünftigen Bauherren und Betreiber jedoch nicht verbindlich vorgeschrieben.	Die Mobilstation mit Sharing-Angeboten und der Mobilitätshub Wil West als Ganzes wurde präzisiert und dargelegt, aus welchen Elementen sich der Mobilitätshub zusammensetzt. Die Erstellung des Mobilitätshubs mit Sharing-Angebot aller Art wird verpflichtender Bestandteil der Zonenvorschriften.	Umsetzung. Die Zonenvorschriften der kantonalen Nutzungszone sind zu ergänzen.	M2.1.cd
2.2	**Autoparkplätze einschränken**	Mit einer Reduktion der aktuell festgelegten maximalen Anzahl Parkplätze (KNZ) kann die relative Attraktivität des öffentlichen Verkehrs gesteigert und das Umsteigen auf Alternativen zum Auto gefördert werden. Damit können das Verkehrsaufkommen reduziert und die Mobilität umweltfreundlicher ausgestaltetet werden.	Vorgesehen sind maximal 1700 Parkfelder. Um einen wirtschaftlichen Betrieb der Parkhäuser zu gewährleisten, wird in den Zonenvorschriften für die Nutzenden eine Einkaufspflicht für eine bestimmte Anzahl Parkfelder festgelegt.	Da der effektive Parkplatzbedarf kleiner sein kann als angenommen, wird eine Verringerung der Anzahl Pflichtparkplätze mit einem Mobilitätskonzept ermöglicht. Zudem ist im Rahmen eines Monitorings die Auslastung der Parkhäuser und damit der effektive Parkplatzbedarf laufend zu überprüfen. Ist die Nachfrage geringer als erwartet, kann im Hinblick auf die Realisierung des zweiten Parkhauses die Zahl der Parkplätze verringert werden.	Konkretisierung in nächster Phase. Die Zonenvorschriften der kantonalen Nutzungszone sind anzupassen, so dass die Pflicht für die Betriebe zum Einkauf von Parkplätzen unter bestimmten Bedingungen aufgehoben oder reduziert ist. Finanzierungsmodelle für die zentrale Parkierung sind in einer nächsten Projektierungsphase zu überprüfen.	M6.1.ab
2.3	**Nachhaltige Entwicklung des Areals durch optimierte Bauabläufe und Etappierungen ermöglichen**	Die Etappierung der Infrastruktur ist so zu optimieren, dass sie den Grundsätzen der Nachhaltigkeit entspricht. Nicht der angestrebte Endzustand, sondern der Schutz der natürlichen Ressourcen, die Entwicklung eines attraktiven Aussenraumes, der Einbezug von Bedürfnissen von Nutzenden Fuss- und Veloverkehr, Gewerbe- und Dienstleistungsbetreibende oder die Berücksichtigung von Bedürfnissen künftiger Generationen sollen im Zentrum der Überlegungen stehen.	Für die Groberschliessung ist eine Etappierung nicht sinnvoll, da sie eine zwingende Voraussetzung für ein Funktionieren des Verkehrssystems Wil West ist und als Verkehrsentlastung von Wil dient. Für die Feinerschliessung ist eine Etappierung geplant, abgestimmt auf die Arealentwicklung.	Platzbedarf und Grundabmessungen der Feinerschliessung sind in den Zonenvorschriften vorgegeben. Mit der Entwicklung einer Bauetappe sind die Bedürfnisse der künftigen Nutzergruppen bekannt. Die Feinerschliessung kann anhand der Bedürfnisse von Fuss- und Veloverkehr und den Anforderungen der Gewerbe- oder Dienstleistungsbetreibenden definiert werden. Z.B. können Strassenbreiten verringert werden, falls bei Dienstleistungsbetrieben keine direkte Anlieferung notwendig ist.	Konkretisierung in nächster Phase. Eine mögliche Umsetzung wird in Zusammenhang mit der Bauphasenplanung mit dem Bauprojekt geprüft. Da die KNZ den fertigen Zustand abbildet, ist die Etappierung und genaue Ausgestaltung des Strassenraumes auf Stufe Bauprojekt zu bestimmen.	M1.3.c
2.4	**Motorisierten Individualverkehr reduzieren**	Der motorisierte Individualverkehr (MIV) ist flächenintensiv und belastet die Umwelt. Ein möglichst grosser Anteil des Verkehrs ist mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) oder mit dem Langsamverkehr zu bewältigen. Der Anteil MIV ist zu minimieren, damit der Verkehr nachhaltiger ausgestaltet werden kann.	In den KNZ-Vorschriften Wil-West ist festgehalten, dass der Anteil des ÖV am Neuverkehr bis zur Fertigstellung der gesamten Überbauung im Perimeter gesamthaft 40% zu erreichen hat. Für den Langsamverkehr sind rund 10% und für den motorisierten Individualverkehr (MIV) rund 50% ausgewiesen. Gemäss Mobilitätskonzept liegt der Anteil des MIV bei 48%, dazu sind rund 1700 Parkplätze für Mitarbeitende und Besucher/Kunden geplant.	Der Anteil des MIV kann weiter auf 33% gesenkt werden, insbesondere durch eine starke Reduktion des Parkplatzangebots für Mitarbeitende von 1’230 auf 850 Abstellplätze.	Konkretisierung in nächster Phase. Weitere Einschränkungen des Parkplatzangebotes sind im Kontext der Wettbewerbsfähigkeit des Areals, Ausweichparkierung und ÖV-Angebot zu beurteilen. Die nötigen Grundlagen hierzu bestehen noch nicht und sind in einer nächsten Phase zu erarbeiten und in den Zonenvorschriften der kantonalen Nutzungszone anzupassen.	M2.1.wb
2.5	**Vollwertige ÖV-Erschliessung von Anfang an**	Eine vollwertige ÖV-Erschliessung soll bereits bei Fertigstellung der ersten Gebäude vorhanden sein. Die vorgesehene Haltestelle der Thurbo-Linie Wil–Weinfelden soll zu diesem Zeitpunkt auch in Betrieb genommen werden.	Im Bauablauf ist geplant, dass vor Realisierung des Autobahnanschlusses Wil West die Trasseeverlegung und neue Haltestelle der Frauenfeld-Wil-Bahn realisiert und bei Erstellung der Infrastruktur die neuen Bushaltestellen eingerichtet werden. Die Erschliessung von Wil West mit der Thurbo-Linie ist erst in einem späteren Bahnausbau (STEP) geplant.	Um die Erreichbarkeit mit dem ÖV von Anfang an weiter zu verbessern, wird eine vorzeitige Erschliessung des Areals mit der Thurbo-Linie angestrebt.	Umsetzung. Die Projektpartner setzen sich für eine Anmeldung der neuen Haltestelle Thurbo-Linie Wil–Weinfelden im Rahmen des nächsten Bahnausbauschritts STEP 2040 beim Bundesamt für Verkehr ein.	5.8, 8.10
2.6	**Priorisierung der BGK's in der Stadt Wil**	Die Betriebs- und Gestaltungskonzepte der Stadt Wil (BGK) sind als Bestandteile der Flankierenden Massnahmen Wil und Umgebung (FlaMa) neu zu priorisieren.	Rund ein Dutzend BGK's bzw. Flankierende Massnahmen werden in der Stadt Wil für die Zentrumsentlastung vorgesehen und sind im Agglomerationsprogramm Wil (verschiedene Programmgenerationen) enthalten.	Die vorgesehenen Massnahmen (BGK's und Strassengestaltungsprojekte) werden neu priorisiert und terminiert und aufgrund ihrer Abhängigkeiten neu zur Aufnahme ins Agglomerationsprogramm 5. Generation oder spätere Generationen vorgesehen. Das Stadtzentrum von Wil soll damit baldmöglichst vom Durchgangsverkehr entlastet, dem Bus- und Veloverkehr mehr Bedeutung zugemessen und gesamthaft die Lebensqualität in der Stadt Wil erhöht werden.	Umsetzung. Im zur Eingabe vorgesehen Agglomerationsprogramm Wil 5. Generation ist eine Neupriorisierung vorgesehen.	5.7

THEMA 3: LANDSCHAFT UND UMWELT

M	Massnahmen-Bezeichnung	Kurzbeschrieb	Bisherige Planung: Ausganglage Planungsstand Juni 2021	Zielgrösse nach Optimierung	Umsetzung	Interne Ref. Nr.
3.1	**Strassenlärm mit Anpassung des Geschwindigkeitsregimes reduzieren**	Je höher die zulässige Geschwindigkeit, desto mehr Lärm produziert der Verkehr. Lärm beeinträchtigt die Lebensqualität und Gesundheit. Mit der Verkehrsanordnung Tempo 30 soll der Strassenlärm auf den arealseitigen Strassen der KNZ-Münchwilen reduziert werden. Zudem sollen, aufgrund der langsameren Fahrweise, die Verkehrsflächen minimiert und falls möglich Grünflächen (natürliche Lärmabsorber) geschaffen werden. Damit wird die Aufenthaltsqualität im Areal verbessert.	Auf den arealseitigen Strassen der KNZ-Münchwilen (Ostring, Westring sowie Zubringer) ist bisher eine Signalisation Tempo 50 (T50) vorgesehen.	Auf den arealseitigen Strassen wird das Tempo auf T30 und dadurch die verkehrsinduzierten Lärmemissionen um rund drei Dezibel reduziert. Aufgrund des geringeren Tempos werden die Rollgeräusche und (bei geeigneter Strassenraumgestaltung) durch eine konstantere Fahrweise die Brems- und Beschleunigungsgeräusche (Motorengeräusche) vermindert.	Umsetzung. Anpassung Strassenbauprojekte betreffend Anordnung T30 auf den arealseitigen Strassen der KNZ-Münchwilen und zusätzliche Begrünung des durch die Reduktion der Verkehrsflächen gewonnen Platzes.	M2.1.e
3.2	**Strassenlärm mit dem Einbau von lärmarmen Belägen reduzieren**	Lärm beeinträchtigt die Aufenthaltsqualität und die Gesundheit. Mit betrieblichen Massnahmen kann der Lärm reduziert werden. Nebst Temporeduktion (vgl. Massnahme 3.1) kommt der Einbau von lärmarmen Belägen in Frage. Dies reduziert den Lärm und erhöht die Aufenthaltsqualität im Areal.	Bisher waren auf den Erschliessungsstrassen konventionelle Beläge vorgesehen.	Die Aufenthaltsqualität im Umfeld der Infrastrukturbauten und der Schutz vor Strassenlärm soll durch den Einsatz von lärmarmen Belägen verbessert werden. Mit dem Einbau lärmarmer Strassenbeläge kann der Lärm gegenüberherkömmlichen Belägen um ein bis drei Dezibel verringert werden. Die Kombination von lärmarmen Belägen mit einer Temporeduktion auf Strassen bringt eine optimierte Lärmreduktion an der Quelle.	Umsetzung. Anpassung Strassenbauprojekte betreffend Anwendung von Lärmarmem Belag auf geeigneten Strassen und Festsetzung in den jeweiligen Nutzungsvereinbarungen.	M2.1.f
3.4	**Ökologie und Hitzeminderung fördern: Arealseitige Bodenversiegelung reduzieren**	Die Bodenversiegelung soll mit geeigneten Massnahmen auf den privaten Umgebungsflächen reduziert werden. Wasserdurchlässige Böden können das Wasser bei Starkniederschlägen besser aufnehmen und speichern, dadurch wird der Abfluss verringert und der Vorfluter entlastet, sowie durch die Verdunstung eine Kühlung an Hitzetagen ermöglicht.	Gemäss Zonenvorschriften (Art. 36 Abs 2) ist die Versiegelung auf das Minimalmass zu beschränken, Parkierungsflächen und Vorplätze mit sickerfähigen Belägen auszubilden und Fuss- und Radwege über die Schulter zu entwässern.	Angestrebt wird ein Richtwert von 50% versiegelten Flächen für die unbebauten, privaten Flächen. Dies kann durch den Einsatz von sickerfähigen Belägen in Zufahrts- und Stellplatzbereichen von Fahrzeugen, den Einsatz von Rasenwaben in Erschliessungs- und Fahrbereichen sowie die Konzentration und Stapelung von Nutzungen erreicht werden.	Umsetzung. In den Zonenvorschriften der kantonalen Nutzungszone wird eine geeignete minimale Grünflächenziffer festgelegt.	M2.2.b
3.5	**Hitzeminderung fördern: Helle Oberflächenmaterialien verwenden**	Im Gegensatz zu dunklen, stark wärmeabsorbierenden Materialien wie Asphalt erwärmen sich helle Materialien wesentlich geringer, speichern weniger Wärme und geben sie nachts weniger stark ab. Insgesamt zielt diese Massnahme auf die Erhöhung der Reflexion des Sonnenlichts von Strassen-, Platz- und Gebäudeoberflächen ab, z. B. durch Spezialfarben oder eine helle Pflasterung.	Das Richtprojekt macht keine konkreten Aussagen zu Art der Materialien, welche in den jeweiligen Projekten eingesetzt werden. Bezüglich der Farbenwelt der Oberflächen werden Aussagen im Richtprojekt getroffen.	Es wird ein Albedowert von 0,2 für versiegelte Flächen inkl. Asphalt und Pflästerungen und Gebäudefassaden vorgeschlagen. Wenn immer möglich sollen helle Materialien für Platten und Steine verwendet werden. Durch den konsequenten Einbau von Materialen mit einer hohen Albedo wird ein Kühlungseffekt von 1.5°C (Median Tagsituation PET) erreicht.	Umsetzung. In den Zonenvorschriften der kantonalen Nutzungszone werden ergänzt hinsichtlich Ausgestaltung mit möglichst hellen Farben von Gebäuden, Plätzen und Strassen / Wegen.	M2.2.c
3.6	**Umfeld- und Aufenthaltsqualität fördern: Offene, bewegte Wasserflächen schaffen**	Wasserflächen gleichen Temperaturgänge aus, sind attraktives Gestaltungselement und fördern die Biodiversität. Wasserflächen und ihre Uferbereiche sind besonders schützenswert. Wo möglich sollte diesbezüglich Entwicklungsraum geschaffen und die Gewässer vergrössert und erlebbar gemacht werden. Sie leisten einen wichtigen Beitrag für die Aufenthaltsqualität, die Ökologie und beeinflussen das Mikroklima. Potenziale sind einerseits innerhalb der Gestaltung des “Landschaftsbandes” vorhanden, andererseits in der Integration von Wasserelementen auf öffentlichen Plätzen.	Offene Fliessgewässer gibt es innerhalb des Perimeter Wil West im Bereich Münchwilen aktuell keine. Dennoch sucht der “Landschaftspark” den Anschluss als Feuchtlebebereich zum Chräbsbach auf der Seite KNZ Sirnach. Das Richtprojekt macht Aussagen zu den Zielen für den Chräbsbach und fordert für die Plätze Springbrunnen oder Wasserspiele als kühlende Elemente. Die Anforderungen an die Retention enthalten ein Potenzial für die Offenlegung und das Sichtbarmachen des Wassers.	Das Ziel ist potenzielle zusätzliche bewegte Wasserflächen zu identifizieren und aufzuwerten bzw. zu renaturieren. Im Sinne der arealübergreifenden Planung der Retention als offenes Wasserelement sollte als konkrete Massnahme das Landschaftsband als Retentionsbereich für die Baufelder H, I und K integriert werden, um diese zu entlasten und ein zusammenhängendes Ökosystem zu erstellen. Zudem soll je ein Wasserelement auf den beiden Plätzen der Dreibrunnenallee integriert werden.	Umsetzung. Erstellung Retentionsplan mit Definition der Flächen, die je Baufeld in einer offenen Retention erforderlich sind und Anpassung Planwerke KNZ.	M3.6
3.7	**Lokalklima verbessern: Wasserrückhaltung erhöhen**	Das anfallende Regenwasser kann bei geeigneter Oberfläche versickern. Aber das genügt nicht. Relevant ist auch der Untergrund. Bäume und Grünflächen brauchen genügend Volumen für die Durchwurzelung, und die Bodenschicht muss für die Wasseraufnahme geeignet sein (Schwammstadt). So kann Wasser im Areal zurückbehalten werden und steht später wieder zur Verfügung. Dazu sollen Schwammstadt-Substrate eingesetzt werden, die Speichervolumen bieten und auch Druckbeständig im Strassenraum sind. Zudem können speicherfähige Klimasteine in versiegelten Bereichen eingesetzt werden, um auch hier lokal Retentionsvolumen zu bieten und zur Kühlung beizutragen.	Gemäss Richtprojekt soll immer überprüft werden, ob das Niederschlagswasser offen und landschaftlich integriert auf dem eigenen Grundstück abgeleitet, versickert und filtriert werden kann. Auch alle Strassenräume können einen wesentlichen Beitrag zum Regenwassermanagement leisten. Alle Trottoirbereiche sollen wo möglich sickerfähig ausgestaltet und lokal in strassenbegleitenden Grünflächen (Allee Dreibrunnenallee, Baumpakete Ringstrassen) entwässert werden. Dies sorgt einerseits für grössere und vitalere Bäume und beugt andererseits einer Überlastung der Kanalisation vor. Wo möglich soll das Schwammstadt-Prinzip angewendet werden.	Das Prinzip der Schwammstadt hat zum Ziel, dass das Meteorwasser nicht abgeleitet oder versickert, sondern den Grünflächen über eine längere Zeit zur Verfügung steht. Zusätzliche Speichervolumen können mit speziellen Pflanzsubstraten geschaffen werden, die in dichten Stadtbereichen auch druckbeständig für Überfahrt sind. Damit können auf versiegelten Flächen durch den Einsatz sog. “Klimasteine” ein Retentionsvolumen geschaffen werden das zeitversetzt zur Kühlung des Aussenraums beiträgt.	Umsetzung. Anpassung Strassenbauprojekte resp. bei der Projektierung der Strassen und Plätze ist das Untergrundmaterial so zu wählen, dass möglichst viel Wasser gespeichert werden kann.	M2.2.e

M	Massnahmen-Bezeichnung	Kurzbeschrieb	Bisherige Planung: Ausganglage Planungsstand Juni 2021	Zielgrösse nach Optimierung	Umsetzung	Interne Ref. Nr.
3.8	Hitzeminderung fördern: grosszügige Baumdächer in den Aussenräumen realisieren	Die Pflanzung grosswüchsiger Bäume ist mittel- bis langfristig wirkungsvoll: Die Bäume beschatten, kühlen durch Verdunstung, sind Lebensraum für Flora und Fauna und attraktives Gestaltungselement. Prädestiniert für die Pflanzung von grossen Bäumen ist der öffentliche Raum. Ziel dieser Massnahme ist ein möglichst grosszügiges Baumdach über ganz Wil West zu realisieren und dabei traditionell kaum bepflanzten Gebieten besondere Aufmerksamkeit zu schenken.	Zu den Bäumen im Aussenraum und ihre positive Wirkung auf das Mikroklima und die Verbesserung der Luftqualität gibt es im Richtprojekt vereinzelt Verweise. Doch werden keine quantitativen Aussagen zu diesen gemacht. Klare Vorgaben oder Ziele sind nicht formuliert.	Für ganz Wil West gilt die Vorgabe, dass das Baumdach mindestens 30% der Freiflächen bedecken muss. Es besteht ein Spielraum für die einzelnen Bauherrschaften insofern, dass gesamtheitlich 30% Baumdach erreicht werden müssen aber nicht für jedes Baufeld. Ein spezieller Fokus ist auf die Strassenräume, Spielflächen und alle anderen Freiflächen zu legen, welche vermehrt von Kindern und Senioren genutzt werden. Auch auf den privaten Gewerbe- und Industrieparzellen ist zu beachten, dass ein ausgewogener Baumbestand erstellt wird. Im Bereich der öffentlichen Platzräume ist ein nahezu vollständiges Baumdach anzustreben.	Umsetzung. Die Bäume auf dem öffentlichen Grund sind in der kantonalen Nutzungszone abzubilden. Für die Bäume auf privatem Grund sollte mit einem Anreizsystem und Beratung gearbeitet werden.	M7.2.a
3.9	Hitzeminderung fördern: Langlebigkeit und Vitalität der Bäume als Beitrag zur Hitzeminderung sichern	Einige der heimischen Baumarten haben Mühe mit künftig vermehrt auftretender Hitze und Trockenheit. Es sind hierfür geeignete Arten zu wählen, damit die Überlebensfähigkeit gegeben ist. So kann der Effekt der Bepflanzung langfristig erhalten werden.	Im Richtprojekt wird ausgesagt, dass die Bäume nach Trockenheitsverträglichkeit und Hitzeresistenz auszuwählen sind. In Gewerbegebieten und Strassenräumen müssen sie zusätzlich stressresistent sein. Standortgerechten Bäumen soll Vorrang gegenüber einheimischen gewährt werden. Die Baumpflanzung für Strassenräume sollten unbedingt interdisziplinär und mithilfe von Fachkräften geplant werden.	Neben der Anpassung der Kronenfläche und der Baumanzahl als quantitative Vorgabe, bedarf es qualitativer Vorgaben, um das Baumdach über die Zeit sichern zu können und die Bauentwicklungen besser mit den Zielen bezüglich Baumdach kombinieren zu können. Durch ein Pflichtenheft für die Planung, Umsetzung und Pflege der Baumpflanzungen kann die Investition in die Baumpflanzungen langfristig gesichert werden.	Umsetzung. Die Nutzungsvorschriften sind zu ergänzen: Die Wahl von Bäumen im öffentlichen Raum hat in Absprache mit der Abt. Natur und Landschaft zu erfolgen. Bei der Projektierung des Strassenraumes und der Plätze ist darauf zu achten, dass den Bäumen ausreichender Durchwurzelungsraum zur Verfügung steht. Der Unterhalt ist nach der Pflanzung zu gewährleisten. Private Bauherren sind bei der Planung der Umgebungsgestaltung zu beraten.	M7.2.b
3.10	Biodiversität verbessern: Ökologische Zwischennutzung im Bestand umsetzen	Arealentwicklungen können sich über mehrere Jahre erstrecken und sollten keine leeren ungenutzten Brachen (z.B. nicht mehr landwirtschaftlich nutzbare Flächen oder heutige Parkplätze) in einem städtischen Gerüst bilden. Zwischenzustände sollten sowohl für die Ökologie/Biodiversität als auch für als Aufenthaltsmöglichkeiten genutzt werden können.	Zu temporären Begrünungen werden im Richtprojekt keine Aussagen getroffen. Auch bezüglich möglicher Etappierung von temporären Begrünungen der Abschnitte wurde noch keine Aussagen gemacht. Ein Etappierungsplan mit damit verbunden Deponie - / Umschlagsflächen ist die Grundlage für die Planung von Zwischennutzungen. Im Bestand ist der Grossteil der Flächen als Kulturlandschaft genutzt und aktiv bewirtschaftet.	Auf temporären Brachflächen sollen mit gezielten Zwischennutzungen bzw. Übergangsnutzungen oder auch Pioniernutzungen Potenziale getestet und Grünoasen etabliert werden. Heutige Parkplatzflächen im Projektperimeter bilden ein grosses Potential, durch Entsiegelung (von Teilen oder der Gesamtfläche) und Bepflanzung einen Beitrag zum Stadtklima sowie zur Biodiversität zu leisten.	Konkretisierung in nächster Phase . Die Zonenvorschriften werden hinsichtlich Gestaltung von Brachflächen ergänzt.	M7.1.wd
3.12	Partizipation bzw. Mitwirkung im öffentlichen Raum: soziale und kulturelle Entwicklungspotenziale fördern	Die Akzeptanz und Nutzung der öffentlichen Freiflächen kann mittels Partizipation bzw. Mitwirkung in Zusammenarbeit mit gezielt ausgewählten Nutzergruppen (Bevölkerung, Arbeitende, etc.) verbessert werden. Das Potential für grössere öffentliche Mitwirkungsverfahren in Wil West erscheint aufgrund der Arealnutzung und der nur begrenzt vorhandenen Nutzergruppen insgesamt gering. Die Möglichkeit der gemeinschaftlichen Entwicklung der Sozialräume auf den privaten Baufeldern/ "Hofgemeinschaften" kann jedoch mit geringem Aufwand zu einem frühen Austausch der sozialen Nutzergruppen führen und Synergien im Umgang mit Infrastruktur und die Flächeneffizienz erhöhen.	Mit dem Richtprojekt wurde ein öffentliches Mitwirkungsverfahren der KNZ durchgeführt. Dabei war man auch mit dem betroffenen Grundeigentümer stets im Austausch. Partizipation und andere soziale Themen werden aber nicht mehr explizit in der KNZ / dem Richtprojekt behandelt.	Die Akzeptanz und Nutzung der öffentlichen Freiflächen kann mittels Partizipation bzw. Mitwirkung in Zusammenarbeit mit gezielt ausgewählten Nutzergruppen (Bevölkerung, Arbeitende, etc.) verbessert werden. Die Möglichkeit der gemeinschaftlichen Entwicklung der Sozialräume auf den privaten Baufeldern/ "Hofgemeinschaften" kann jedoch mit geringem Aufwand zu einem frühen Austausch der sozialen Nutzergruppen führen und Synergien im Umgang mit Infrastruktur und die Flächeneffizienz erhöhen	Konkretisierung in nächster Phase. Auf die Massnahme ist auf Stufe Planung zu verzichten. Mitwirkungsverfahren auf Projektierungsstufe sind während der Arealentwicklung durchaus möglich und sinnvoll. Dies könnte ein Aufgabenbereich des Gebietsmanagements sein. Die Massnahme ist im Aufgabenheft des Gebietsmanagements umzusetzen.	M2.1.wc

THEMA 4: ENERGIE

M	Massnahmen-Bezeichnung	Kurzbeschrieb	Bisherige Planung: Ausganglage Planungsstand Juni 2021	Zielgrösse nach Optimierung	Umsetzung	Interne Ref. Nr.
4.1	E-Mobilität mittels geeigneten Ladeinfrastrukturen fördern	Die E-Mobilität ist eine weltweite Erweiterung unserer Mobilitätformen. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur zur E-Mobilität ist eine logische Konsequenz dieser Mobilitätsform und soll in Form von Elektroladeplätzen in den Parkhäusern, im Umfeld von Gebäuden für Besucher und bei den Sharing-Angeboten bedürfnisgerecht in die Arealentwicklung integriert werden.	Die E-Mobilität und demzufolge auch deren Ladeinfrastruktur sind im aktuellen «Mobilitätskonzept KNZ Wil West» nicht berücksichtigt.	Auf der Grundlage des Mobilitätskonzepts, in welchem die konkreten Anforderungen zur E-Mobilität phasengerecht aufzunehmen sind, soll die Ladeinfrastruktur bei der Arealentwicklung berücksichtigt werden.	Konkretisierung in nächster Phase Im Zusammenhang mit der Konkretisierung des Energiekonzepts detailliert prüfen. Der konkrete Bedarf und sachgerechte Standorte können derzeit nicht abgeschätzt werden. Dies ist auf Stufe Bauprojekt festzulegen. Die Ladeinfrastruktur und die E-Mobilität sind zudem in den Grundlagen (Mobilitäts-, Betriebs- und Energiekonzept) zu berücksichtigen.	M6.1.d M6.1.wa M6.1.wb M6.1.wc
4.2	Energieverbrauch über den gesamten Lebenszyklus durch energieeffiziente Gebäude reduzieren	Um die hohen Ziele hinsichtlich CO2-Neutralität und dgl. zu erreichen, ist eine Steigerung der Energieeffizienz mit hohen Anforderungen an die Gebäude (Grundversorgung für die Betriebsenergie, Erstellung der Gebäude, gebäudeinduzierte Mobilität) und die Optimierung der Industrieprozesse zweckmässig. Mit ergänzenden Energieeffizienzmassnahmen in den Bereichen Grundversorgung für die Betriebsenergie (z.B. hohe Anforderungen an die Gebäudehülle), Erstellung Gebäude (z.B. Re-Use von Baumaterialien), gebäudeinduzierte Mobilität (z.B. möglichst wenig Parkplätze) und Industrieprozesse (z.B. Abwärmenutzung) kann der Energieverbrauch und die Treibhausgasemissionen (THGE) weiter gesenkt werden.	In den Zonenvorschriften sind Bestimmungen enthalten, wonach Bauten in nachhaltiger Bauweise zu erstellen und einen vorbildlich geringen Energiebedarf aufweisen müssen, der primär mit erneuerbaren Energien zu decken ist. Die Formulierung wurde absichtlich offen gewählt, um dem langen Entwicklungszeitraum des Areals Rechnung tragen zu können. Zu den Betriebsprozessen und deren Energiebedarf gibt es keine Vorgaben. Der künftige Energiebedarf hängt davon ab, welche Nutzungen sich in Wil West ansiedeln.	Verschiedene Handlungsfelder sind abzudecken: a) Grundversorgung für die Betriebsenergie Gebäude: Vorgaben für Investoren machen, z.B. in Gestaltungsplan und Konkurrenzverfahren; Umsetzung Minergie-P b) Erstellung Gebäude: Definition eines klaren Budgets von kg Treibhausgasemissionen/ m2 Energiebezugsfläche. c) Gebäudeinduzierte Mobilität: Vorgaben gemäss SIA-Merkblättern 2039 / 2040 bzw. den Kriterien des SNBS. d) Industrieprozesse: Energieeffizienzvorgaben an Firmen (erneuerbare Energieversorgung, interne Abwärmenutzung aus industriellen Prozessen, Optimierung hinsichtlich Energieeffizienz).	Umsetzung Das Energiekonzept ist entsprechend anzupassen. Es ist im Planungsbericht aufzuzeigen, unter welchen Bedingungen die Vorgaben zur nachhaltigen Bauweise aus heutiger Sicht (geltende Labels, z. B. Minergie-P, SIA MB 2040) erfüllt sind. Der im Arealentwicklungsvertrag festgehaltene Grundsatz der CO2-Neutralität des Areals und energieautarker Gebäude soll weiterhin Gültigkeit haben und ist in ein geeignetes Instrument zu überführen.	M6.1.wd
4.3	Energieverbrauch durch Abwärmenutzung reduzieren	Die Energieeffizienz des Areals kann durch Abwärme aus Kälteerzeugung, Abwärme aus Hochtemperaturprozessen der Industrie sowie aus Abwärme aus Abwasser erhöht werden. Sie kann aber voraussichtlich die Grundversorgung des Areals mit Wärme nicht abdecken. Die zusätzliche Nutzung von Abwärme soll, wo zweckmässig, vorgeschrieben werden.	Bisher gab es keine Untersuchung zur Abwärmenutzung.	Es wird die Pflicht zur Abwärmenutzung im Grundsatz festgelegt. Solange die einzelnen Industrieprozesse auf dem Areal unbekannt sind, ist nur eine sehr grobe und allgemeine Abschätzung möglich.	Konkretisierung in nächster Phase. Im Zusammenhang mit der Konkretisierung des Energiekonzepts detailliert prüfen. Verbindliche Vorgaben in den Zonenvorschriften sind aufgrund des Planungsstands nicht möglich und daher in der kantonalen Nutzungszone nicht stufengerecht bzw. nicht zweckmässig. Die Thematik ist im Energiekonzept zu vertiefen. Die Grundsätze zur Energieautarkie und CO2-Neutralität behalten ihre Gültigkeit und sollen in ein geeignetes Instrument überführt werden.	M6.1.e

THEMA 5: AREALENTWICKLUNG

M	Massnahmen-Bezeichnung	Kurzbeschrieb	Bisherige Planung: Ausganglage Planungsstand Juni 2021	Zielgrösse nach Optimierung	Umsetzung	Interne Ref. Nr.
5.2	Anliegen und Verbesserungspotenziale zur Nutzung (Bereich Räume sozialer Interaktion)	Räume sozialer Interaktion im Arbeitsumfeld stehen in direktem Zusammenhang mit der Bindung an den Arbeitsort, der Arbeitszufriedenheit und der Entwicklung zukunftsweisender Formen der Zusammenarbeit. Es kann sich hierbei um Begegnungsorte im Freiraum handeln sowie um gemeinschafts- oder publikumsorientierte Räume im Gebäudeinneren, die von unterschiedlichen Parteien genutzt werden. Schwellenräume setzen Frei- und Innenräume in Beziehung zueinander, fördern die zufällige Begegnung und ein Kennenlernen unterschiedlicher Gruppen von Nutzenden, sorgen für Orientierung und betten das Arbeitsumfeld in den übergeordneten Kontext ein.	Richtprojekt, KNZ und der bisherige Entwurf zum Arealentwicklungsvertrag enthalten zahlreiche und hohe Anforderungen an die Qualität der Bebauung des Areals, begonnen bei der Erschliessung, den öffentlichen und privaten Plätzen und Vorzonen einschliesslich Mikroklima, über das Erfordernis von Studien- und Varianzverfahren für Gebäude an städtebaulich wichtigen Standorten, der Beurteilung von Nutzung und Gestaltung durch besonders qualifizierte Gremien, die Nachhaltigkeit von Gebäuden bis zum Betrieb durch die «Community Wil West». Noch nicht definiert sind die Begegnungsorte in Gebäuden, die Schwellenräume sowie Möglichkeiten zur Veränderung und Anpassung der Räume im Betrieb.	Mit Blick auf die Elemente von SNBS-Areal bietet es sich an, auch die noch fehlenden Elemente der sozialen Interaktion wie Begegnungsorte in Gebäuden und Schwellenräume sowie die Möglichkeiten zur Anpassung und Veränderung der Räume im Betrieb (Flexibilität) in der weiteren Planung zu berücksichtigen.	Umsetzung.	3.1 3.2 3.4-3.10 3.16 3.20 4.3 4.9 8.8
5.3	Anliegen und Verbesserungspotenziale zur Nutzung (Bereich Bewirtschaftung)	Eine bewirtschaftungsgerechte Planung unter Berücksichtigung der Nutzerbedürfnisse und Betreiberanforderungen ermöglicht eine effiziente und optimierte Bewirtschaftung auf Arealebene. Das Ziel ist es, ein nutzungsgerechtes Areal zu entwickeln, mit einer hohen Qualität für Nutzung und Betrieb, der Sicherung nachhaltiger Werte für die Eigentümer sowie einer effizienten Bewirtschaftung durch optimierte Bewirtschaftungskosten und einen nachhaltigen Ressourceneinsatz.	Im Rahmen der Strukturüberlegungen beabsichtigte der Kanton St.Gallen eine Betriebsgesellschaft zu gründen, die nach und nach von den künftigen Nutzern übernommen werden sollte. Zu den Aufgaben der Betriebsgesellschaft hätten insbesondere Bau und Betrieb der zentralen Parkierungsanlagen, die Vernetzung mit Lehre und Forschung sowie die Schaffung einer eigentlichen «Community Will West» gehört. Ein eigentliches Bewirtschaftungskonzept wurde noch nicht erarbeitet.	Im Rahmen der weiteren Planungsschritte – abhängig von den noch zu erarbeitenden Grundlagen für die vom Kanton Thurgau geplante Investorenausschreibung – sind auch die Leitplanken für das Bewirtschaftungskonzept festzulegen.	Umsetzung mit Konkretisierung in der nächsten Phase.	3.1 3.2 3.4-3.10 3.16 3.20 4.3 4.9 8.8
5.4	Anliegen und Verbesserungspotenziale zur Nutzung (Bereich Konnektivität)	Im Vordergrund stehen soziale und wirtschaftliche Verbindungen durch physische und digitale Gefässe. Es geht um die Vernetzung der Menschen und ihrer sozialen und wirtschaftlichen Aktivitäten. Dabei werden physische und digitale Netzwerke gleichwertig betrachtet. Soziale Medien spielen dabei eine genauso grosse Rolle wie räumliche Einrichtungen für Zusammenkünfte und Treffen.	Nicht berücksichtigt	Mit Blick auf die Zertifizierung nach SNBS-Areal ist es sinnvoll, die Konnektivität in der weiteren Planung zu berücksichtigen. Die Konnektivitätsbedürfnisse und -möglichkeiten hängen stark von den anzusiedelnden Betrieben ab und diese sind noch nicht bekannt. Im Grund-satz ist allerdings festgelegt, dass eine «Community Wil West» etabliert werden soll, die genau diese Konnektivität schafft und weiterentwickelt.	Umsetzung.	3.1 3.2 3.4-3.10 3.16 3.20 4.3 4.9 8.8
5.5	Anliegen und Verbesserungspotenziale zur Nutzung (Bereich Kreislaufwirtschaft)	Gute Anlieferungs- und Entsorgungsbedingungen im Areal tragen massgeblich dazu bei, dass Stoffkreisläufe geschlossen werden können. Das gilt für Möglichkeiten der Wiederverwertung von Abfällen genauso wie für Verpackungsmaterial angelieferter Ware. Eine gute Organisation der Anlieferung und Abfallentsorgung ist vor allem bei komplexeren Nutzungen im Areal wichtig.	Mit der Vorschrift einer nachhaltigen Bauweise ist im Grundsatz sichergestellt, dass beim Rückbau Rohstoffe und Abfälle recycliert und wiederverwendet werden. Auf weitere Vorschriften wurde verzichtet, weil die Entwicklung in diesem Bereich aufgrund der Klimadiskussion und der Energieknappheit rasant voranschreitet. Noch nicht festgelegt wurden bisher die Anlieferungs- und Entsorgungsbedingungen.	Es ist sinnvoll, die Kreislaufwirtschaft auch auf die Nutzung auszudehnen.	Konkretisierung in nächster Phase.	3.1 3.2 3.4-3.10 3.16 3.20 4.3 4.9 8.8
5.6	Organisation der Arealentwicklung	Wesentliche und kritisch gestimmte Anspruchsgruppen sollen besser in die Aufbau- und Ablauforganisation des Gesamtvorhabens WILWEST inkl. der Entwicklung des Wirtschaftsareals einbezogen werden.	Schon in der bisher vorgesehenen Organisationsstruktur war vorgesehen, die Stakeholder und die Nachhaltigkeit in die Aufbau- und Ablauforganisation zu integrieren, sei es im «Sounding Board Wil West», sei es in den Beiräten. Es besteht kein Anlass, davon abzuweichen. Nicht vorgesehen war bisher, dass Projektkritiker oder Umweltverbände Einsitz in den entsprechenden Gremien nehmen.	Diesem Anliegen der Einbindung von Projektkritikern und/oder Umweltverbänden soll in der weiteren Entwicklung Rechnung getragen werden. Ob die entsprechenden Anliegen durch eine einzelne Person in den Gremien vertreten sein sollen oder darauf geachtet wird, dass die Anliegen inhaltlich ausreichend vertreten sind, kann in der weiteren Planung festgelegt werden.	Umsetzung.	6.1 6.3-6.6

THEMA 6: RÄUME

M	Massnahmen-Bezeichnung	Kurzbeschrieb	Bisherige Planung: Ausganglage Planungsstand Juni 2021	Zielgrösse nach Optimierung	Umsetzung	Interne Ref. Nr.
6.3	Kompensation Fruchtfolgeflächen im Kanton St.Gallen	Prüfung der Möglichkeit einer Kompensation von Fruchtfolgeflächen (FFF) im Kanton St.Gallen zugunsten des Gesamtvorhabens WILWEST.	Nicht berücksichtigt.	Der Erhalt von Kulturland (FFF) ist rechtlich vorgegeben. Vorauszuschicken ist deshalb, dass der Kanton Thurgau in einem separaten und bereits weit fortgeschrittenen Projekt eine vollständige Kompensation der benötigten Fruchtfolgeflächen in den Teilgebieten Münchwilen und Sirnach des Areals Wil West plant, an der sich der Kanton St.Gallen im Rahmen der Umzonung mit rund CHF 7.5 Mio. beteiligt. Ein Handel mit FFF zwischen den Kantonen Thurgau und St.Gallen oder eine Kompensation der Fruchtfolgeflächen für das Gesamtvorhaben WILWEST im Kanton St.Gallen anstatt im Kanton Thurgau ist nicht zulässig. Es ist jedoch möglich, zusätzliche FFF auf Gebiet des Kantons St.Gallen auszuscheiden. Entsprechend ist vorgesehen, dass der Kanton St.Gallen entsprechende Böden zu FFF aufwertet. Mögliche Flächen sind in im Umkreis von 10 km zum Areal Will West ausreichend vorhanden.	Umsetzung.	2.8

THEMA 7: VERSCHIEDENES

M	Massnahmen-Bezeichnung	Kurzbeschrieb	Bisherige Planung: Ausganglage Planungsstand Juni 2021	Zielgrösse nach Optimierung	Umsetzung	Interne Ref. Nr.
7.1	**Durchführung einer SNBS-Areal-Zertifizierung**	Der Nachhaltigkeitsstandard «SNBS-Areal» dient als Referenz und soll den Planungs- und Entwicklungsprozess als qualitätssicherndes Instrument begleiten.	In den KNZ-Vorschriften wird gefordert, dass Neubauten und wesentliche Umbauten in nachhaltiger Bauweise erstellt werden und dass die Gebäude einen vorbildlich geringen Energiebedarf aufweisen, der primär mit erneuerbarer Energie zu decken ist. Ein spezifischer Nachhaltigkeitsstandard wird nicht genannt.	Für die Entwicklung von Wil West soll der zertifizierbare Nachhaltigkeitsstandard «SNBS Areal» angewendet werden. SNBS-Areal soll gezielt als Kontroll- und Monitoring-Instrument für die Umsetzung der formulierten Nachhaltigkeitsziele in der Planungs- und Entwicklungsphase wie auch in der Umsetzungs- und auch Betriebsphase dienen.	Umsetzung. Die Massnahme ist im Pflichtenheft für den Arealentwickler verbindlich festzuhalten.	MÜ.a M1.1.a; M1.2.c; M1.2d; M1.2.e; M1.2.e; M1.2.f; M1.3.d;
7.5	**Einbezug Stimmbevölkerung für Grundstückgeschäft zwischen den Kantonen Thurgau und St.Gallen**	Prüfung, unter welchen finanz- und staatsrechtlichen Rahmenbedingungen für das Grundstückgeschäft zwischen den Kantonen Thurgau und St.Gallen eine Vorlage an den Kantonsrat möglich ist, die einem fakultativen oder obligatorischen Referendum untersteht (Einbezug St.Galler Stimmbevölkerung).	-	Möglichkeit, die St.Galler Stimmbevölkerung einzubeziehen, wurde neu geschaffen. Das Grundstückgeschäft unterliegt im Kanton St.Gallen dem fakultativen Finanzreferendum.	Umsetzung.	3.12
7.7	**Aktualisierung volkswirtschaftliche Analyse**	Aufgrund der veränderten Ausgangslage im Gesamtvorhaben WILWEST sowie der Veränderung der markökonomischen Rahmenbedingungen seit dem Jahr 2020 ist eine Aktualisierung der volkswirtschaftlichen Analyse des Gesamtvorhabens WILWEST angezeigt.	Die bestehenden Studien gehen sowohl auf direkte als auch indirekte Effekte des Gesamtvorhabens WILWEST für die Standortgemeinden, die Region Will sowie die Kantone Thurgau und St.Gallen ein und beziffern diese, wo dies möglich ist. Jedoch zeigt sich, dass für gewisse Bereiche der Studien eine Aktualisierung bzw. Abstimmung auf die aktuellen Gegebenheiten angezeigt ist. Zudem gehen die bestehenden Analysen aus den Jahren 2013/2016 sowie 2020 noch von anderen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen aus, als sie heute mit dem akuten Fachkräftemangel, den höheren Energie-, Material und Personalkosten aufgrund der Teuerung oder den veränderten Bedürfnissen von Unternehmern und Arbeitskräften nach der Covid19-Pandemie vorherrschen. Zudem ist in einer aktualisierten Studie zu den volkswirtschaftlichen Auswirkungen von WILWEST auch zu berücksichtigen, dass sich die Ausgangslage des Projekts nach der Ablehnung des Sonderkredits für die Arealentwicklung Wil West im Kanton St.Gallen wesentlich verändert hat.	Eine erneute interne Überprüfung ergab, dass die wesentlichen Aussagen in den bestehenden Studien nach wie vor richtig sind, insbesondere zeigen sich keine wesentlichen Änderungen in den Megatrends, die einen Einfluss auf das Gesamtvorhaben WILWEST hätten, so dass zurzeit auf eine Aktualisierung verzichtet werden kann. Allenfalls ist eine Aktualisierung zu einem späteren Zeitpunkt – je nach möglichen Veränderungen in der geopolitischen und makroökonomischen Lage - angezeigt.	Umsetzung (bei Bedarf).	4.14
7.9	**Stärkere Zusammenarbeit zwischen den Kantonen Thurgau und St.Gallen**	Die Kantone Thurgau und St.Gallen sollen insbesondere in den Bereichen der Wirtschafts- und Standortförderung und in der Raum- und Infrastrukturplanung eine engere Zusammenarbeit prüfen.	Um ihre Interessen möglichst wirksam zu vertreten, arbeiten die Kantone Thurgau und St. Gallen bereits heute eng unter sich, mit anderen Kantonen, dem Bund und weiteren Partnern zusammen. Insbesondere in der Wirtschafts- und Innovationsförderung sowie der Standortförderung gibt es zahlreiche Projekte, die bereits heute über die Kantonsgrenzen hinweg koordiniert werden.	Am 4. Juli 2024 haben die Regierungen der Kantone St.Gallen, Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden und Thurgau heute eine Erklärung zur engeren strategischen Zusammenarbeit unterzeichnet. Die vier Kantone heben die Zusammenarbeit damit auf die strategische Stufe. Die Regierungen diskutieren jährlich Handlungsfelder für eine Zusammenarbeit und legen das Potenzial einer Kooperation fest. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verwaltungen können Vorschläge einbringen und werden bei der Auswahl miteinbezogen. Mögliche strategische Handlungsfelder sind nebst der Raumentwicklung auch Fragen zum Verkehr, die Bereiche Bildung und Kultur, die Innovation und Digitalisierung, die Abwehr von Naturgefahren sowie die Krisenbewältigung oder die Wahrung der Sicherheit. Von der strategischen Zusammenarbeit erhoffen sich die vier Kantone effizientere und wirkungsstarke Lösungen für gemeinsame Herausforderungen. Die Zusammenarbeit kann unterschiedliche Formen annehmen: Je nach Bedürfnis und Situation können Lösungen gemeinsam durch alle vier Kantone umgesetzt werden oder auch durch zwei oder drei Kantone. Zudem sollen sich auch andere Kantone – insbesondere aus der Ostschweiz – an einem Projekt beteiligen können. Jeder Kanton entscheidet für sich, ob eine gemeinsame Lösung für ihn sinnvoll ist und einen Mehrwert bietet.	Umsetzung ausserhalb des Gesamtvorhabens WILWEST.	8.3 8.13 8.14 8.15

M	Massnahmen-Bezeichnung	Kurzbeschrieb	Bisherige Planung: Ausganglage Planungsstand Juni 2021	Zielgrösse nach Optimierung	Umsetzung	Interne Ref. Nr.
7.10	Aktive Arbeitszonenbewirtschaftung	Es braucht in den Kantonen Thurgau und St.Gallen entsprechende Reserveflächen, damit das Wachstumspotenzial bestehender lokaler und regionaler Unternehmen ausgeschöpft werden kann. Dafür ist eine aktive Arbeitszonenbewirtschaftung notwendig. In Bezug auf die aktive Arbeitszonenbewirtschaftung bzw. aktive Bodenpolitik laufen bereits heute verschiedenen Massnahmen und Initiativen in den beiden Kantonen. In Bezug auf ein koordiniertes Vorgehen in dieser Thematik besteht jedoch noch ein gewisses Verbesserungspotenzial.	In Bezug auf die aktive Arbeitszonenbewirtschaftung bzw. aktive Bodenpolitik laufen bereits heute verschiedenen Massnahmen und Initiativen in den beiden Kantonen. In Bezug auf ein koordiniertes Vorgehen in dieser Thematik besteht jedoch noch ein gewisses Verbesserungspotenzial.	Damit die Arbeitszonenbewirtschaftung auf Stufe Kanton, Agglomeration oder Gemeinde sowie über die Kantonsgrenzen hinweg aktiver angegangen wird, sind die bereits bestehenden Massnahmen sowie neue Lösungsansätze ausserhalb des Gesamtvorhabens WILWEST zu ergreifen (siehe dazu insbesondere Massnahme 7.9 Stärkere Zusammenarbeit zwischen den Kantonen Thurgau und St.Gallen).	Umsetzung ausserhalb des Gesamtvorhabens WILWEST.	8.6 8.9
7.11	Verhinderung der Abwanderung von Fachkräften	Die Abwanderung von qualifizierten Fachkräften aus der Ostschweiz nach dem Abschluss ihrer Ausbildung ist soweit als möglich zu verhindern. In den Kantonen Thurgau und St. Gallen wurden verschiedene Massnahmen initialisiert, um den Brain-Drain genauer zu analysieren und konkrete Lösungsansätze zur Verhinderung der Abwanderung von Fachkräften der Thematik zu eruieren. Um Bewohnerinnen und Bewohner in der Ostschweiz halten zu können und neue Bewohnerinnen und Bewohner anzusiedeln, kann ein lebenswertes Wohnumfeld mit bezahlbarem Wohnraum sowie eine attraktive Arbeitsplatzumgebung einen wesentlichen Einfluss haben.	Projekte wie WILWEST können mögliche Ansätze sein, um Fachkräfte in der Region zu behalten. Der Verlust von Fachkräften kann jedoch nicht durch ein einzelnes Projekt wie WILWEST verhindert werden.	Die Arbeiten, die in diesem Themengebiet bereits initiiert wurden, sowie zukünftige Aufträge aus der Politik und Verwaltung in diesem Bereich sind daher ausserhalb von WILWEST weiter voranzutreiben.	Umsetzung ausserhalb des Gesamtvorhabens WILWEST.	8.7

WILWEST

Übersicht Optimierungsmassnahmen Gesamtvorhaben WILWEST

Inhalt

THEMA 1: BAUEN UND BETRIEB	1
THEMA 2: MOBILITÄT	7
THEMA 3: LANDSCHAFT UND UMWELT	10
THEMA 4: ENERGIE	17
THEMA 5: AREALENTWICKLUNG	19
THEMA 6: RÄUME	21
THEMA 7: VERSCHIEDENES	22

Hinweis

Die unterschiedlichen Optimierungsmassnahmen sind sieben Themen zugeordnet.
Durch Anwählen der Massnahmen-Bezeichnung (Link in der zweiten Spalte von links) kann das vertiefende Massnahmenblatt mit teilweise ergänzendem Beilagebericht geöffnet werden.

THEMA 1: BAUEN UND BETRIEB

M	Massnahmen-Bezeichnung	Kurzbeschrieb	Kernaussage	Entscheid	Begründung	Interne Ref. Nr.
1.1	**Flächenversiegelung der Verkehrsflächen reduzieren**	Die Massnahme überprüft die Reduktion der versiegelten Belagsfläche auf dem übergeordneten Strassennetz auf das betrieblich Notwendige. Damit soll ein Mehrwert für die Biodiversität, den Wasserhaushalt und das lokale Klima geschaffen werden.	Auf den übergeordneten Strassen ist eine Reduktion der versiegelten Belagsfläche von max. 6% (1'800 m^2) möglich. Der maximale Umfang wird hauptsächlich vom Betrieb (Ausnahmetransport und Winterdienst) bestimmt. Bei den Flächen mit Langsamverkehr ist bei den separat geführten Abschnitten im Bereich der Dreibrunnenstrasse, entlang der Thurbo-Linie, der Frauenfeld-Wil-Bahn und der Sirnacherstrasse mit einem ungebundenen Oberbau eine weitere Entsiegelung von max. 68% (6'500m^2) möglich. Eine Einschränkung des Nutzungskomforts muss dabei in Kauf genommen werden.	keine Umsetzung	Die gewonnen versickerungsfähigen Flächen entsprechen einem Anteil von 2,5 % an der Gesamtfläche des Areals. In der bestehenden Planung (kantonale Nutzungszone) sind bereits rund 23 % der Arealfläche als unversiegelter Grünraum oder ökologische Ersatzfläche vorgesehen. Der zusätzliche Gewinn an unversiegelter Fläche ist von relativ geringer Bedeutung. Jedoch fallen die Komforteinbussen auf dem Rad- und Gehweg ins Gewicht. Die Vorgaben zum Modalsplit mit entsprechender Förderung des Langsamverkehrs wird durch diese Massnahme gefährdet. Auf dem übergeordneten Strassen- und Wegnetz steht ein zweckmässiger und sicherer Betrieb im Vordergrund. Die Massnahme wir nicht umgesetzt.	M1.3.a
1.2	**Flächenversiegelung der arealseitigen Verkehrsflächen reduzieren** (Erschliessungsstrassen)	Wasserundurchlässig bebaute Flächen können keine ökologischen Funktionen erfüllen, verhindern die Aufnahme des Niederschlagswassers und verstärken sommerliche Hitzeereignisse. Die Massnahme umfasst die Überprüfung der Verkehrsflächen auf das betrieblich Notwendige auf den Erschliessungsstrassen. Mit der Reduktion der versiegelten Belagsfläche kann ein Mehrwert für die Biodiversität, den Wasserhaushalt und das lokale Klima geschaffen werden.	Auf den geplanten Erschliessungsstrassen können Lastwagen kreuzen. Durch Anpassung des Tempo- und Verkehrsregimes (Einbahnstrassen ausgenommen Velo) können die Verkehrsflächen um bis zu 2 m Breite reduziert werden. Teilweise entstehen dadurch Umwegfahrten. Die versiegelte Fläche kann um max. 30% (1'960 m^2) reduziert werden.	Umsetzung	Der Flächengewinn für unversiegelte Flächen ist gemessen am Gesamtareal eher gering: Mit einer Reduktion der Strassenbreite der Erschliessungsstrassen auf 4.50 m werden rund 2'800 m^2 weniger Fläche versiegelt. Dies entspricht einem Flächenanteil von 0,9 % gemessen am Gesamtareal. Jedoch kann der Strassenraum der Erschliessungsstrassen aufgewertet und die Platzverhältnisse für die Bepflanzung verbessert werden. Durch den Verdunstungseffekt kann die Umgebung im Sommer gekühlt werden. Die Einbahnführung und die Reduktion der zulässigen Maximalgeschwindigkeit verbessern zudem die Sicherheit der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmenden. Die Baukosten und Materialverbrauch können substanziell reduziert werden. Hingegen wird das Manövrieren mit grossen Fahrzeugen schwieriger und umständlicher. Für die Erschliessungsstrassen ist die Massnahme dennoch verhältnismässig: Sie soll weiterverfolgt werden. Die Situationspläne der kantonalen Nutzungszone sind anzupassen.	M6.2.a

M	Massnahmen-Bezeichnung	Kurzbeschrieb	Kernaussage	Entscheid	Begründung	Interne Ref. Nr.
1.3	Bodenbeanspruchung minimieren: Flächen für Baustelleninstallationen reduzieren	Mit der Massnahme sollen die zeitlichen und örtlichen Abhängigkeiten der Baustellen überprüft, die Installationsflächen koordiniert und nach Möglichkeit reduziert werden. Dadurch kann der Flächenbedarf verringert und der Boden anderweitig genutzt werden (Landwirtschaft, ökologische Aufwertung etc.).	Die Infrastrukturbauten werden nicht alle zur selben Zeit erstellt. Die Eingriffe erfolgen über fünf Jahre und teilweise in einer definierten Abfolge. Dadurch können Installationsplätze grundsätzlich mehrfach genutzt und die hierfür beanspruchten Flächen um rund 15% reduziert werden. Die Aufhebung von zentralen Installationsplätzen verringern die Flexibilität im Bauablauf und führen zu einem erhöhten Koordinationsaufwand zwischen den Bauherrschaften (zeitliche Bauphasenabstimmung, Landerwerbsthemen, Kostenabgrenzungen).	Konkretisierung in nächster Phase	Durch Mehrfachbelegung und optimierte Platzierung der Installationsplätze können die Landwirtschaftsflächen geschont werden. Die Quantifizierung des Flächensparpotenzials ist noch nicht im Detail möglich. Das Potenzial ist abhängig von den zeitlichen Staffelungsmöglichkeiten. Die Standorte der Installationsplätze sollen aus betrieblichen Gründen möglichst nahe an der Baustelle sein, es gibt jedoch Spielraum. Dieser ist konsequent zu nutzen. Es sollen keine Installationsplätze auf Böden errichtet werden, die zu einem späteren Zeitpunkt wieder landwirtschaftlich genutzt werden. Mit der Massnahme entstehen positive Effekte auf die Landwirtschaft und den Bodenschutz. Auch kann der Energiebedarf reduziert werden. Die Massnahme ist verhältnismässig, sofern auch betriebliche Aspekte gebührend berücksichtigt werden. Die Bauphasenplanung ist zu überprüfen und anzupassen. Dabei ist auf die Bedürfnisse weiterer Projektpartner Rücksicht zu nehmen (z. B. SBB)	M6.2.b
1.4	Flächenverbrauch reduzieren: Verzicht auf den Bau einer Brücke für den Langsamverkehr	Mit dem Bau von Infrastrukturen werden Flächen und Ressourcen verbraucht. Mit der Massnahme soll das Einsparpotenzial beim Verzicht auf den Bau einer der beiden Brücken für den Langsamverkehr (LV) und die Auswirkung auf die Attraktivität des LV-Netzes dargestellt werden. Durch den Verzicht einer Brücke liessen sich Fläche und Ressourcen einsparen.	Mit dem Verzicht von einer der beiden Brücken können 100 m^2 (LV-Brücke Nord) bzw. 400 m2 (LV-Brücke Süd) Grünflächen erhalten werden. Der Brückenschlag über der Autobahn ist nicht relevant, da aufgrund der darunterliegenden Fahrbahn keine anderweitige Nutzung möglich ist. Relevant sind die gesamten Brückenkonstruktionen für den Ressourcenverbrauch. Beim Verzicht auf die LV-Brücke Nord können rund 1'100 t Beton und 90 t Stahl eingespart werden. Beim Verzicht auf die LV-Brücke Süd beträgt die Einsparung 1'600 t Beton und 120 t Stahl. Die resultierenden Einsparungen bei den Erstellungskosten (ohne Einsparungen Landerwerb) betragen bei der LV-Brücke Nord rund 3.5 Mio. CHF, bei der LV-Brücke Süd rund 4.7 Mio. CHF. Durch den Verzicht von einer der beiden LV-Brücken wird die Attraktivität des LV-Netzes für Wil-West und das regionale Umfeld reduziert.	keine Umsetzung	Die Flächenersparnisse durch den Verzicht auf die Brücken für den LV sind eher untergeordnet. Das Sparpotenzial bei Finanzen und Material ist hingegen ausgewiesen. Mit dem Verzicht der Brücken wird jedoch der LV empfindlich beeinträchtigt, denn der alternative Autobahnkreisel dient ausschliesslich dem motorisierten Verkehr. Die übergeordneten Vorgaben sehen die Förderung des LVs vor. Das Areal soll gut erschlossen sein und dies insbesondere auch mit dem LV. Im Hinblick auf den angestrebten Modalsplit ist diese Massnahme kontraproduktiv und wird daher nicht weiterverfolgt.	M7.1.a
1.5	Effiziente Baulandnutzung: Parkierung unterirdisch anordnen	In der aktuellen Planung beanspruchen zwei Parkhäuser grosse Flächen des beschränkt verfügbaren Baulands. Mit der unterirdischen Anordnung von Parkplätzen und der damit verbundenen Stapelung von Nutzungen kann Bauland anderweitig genutzt werden.	Zusätzliche unterirdische Parkplätze ermöglichen eine effiziente Baulandnutzung (u.a. unter anderem im Bereich von Untergeschossen, die aufgrund der Topografie in gewissen Bereichen sowieso in Teilen erstellt werden) und eine bessere stadträumliche Integration der Parkhausgebäude. Jedoch sind auch Risiken in Bezug auf Betrieb, Wirtschaftlichkeit, Umnutzbarkeit, Freiraumqualität, zusätzliche Verkehrsbelastung im Areal, Einschränkung beim Rückbaupotenzial, Energieverbrauch und Kosten zu beachten.	Konkretisierung in nächster Phase	Mit der Stapelung der Nutzungen kann das zur Verfügung stehende Bauland effizient genutzt werden. Nebst mit Bauen in die Höhe kann dies mit Anlagen unter fertigem Terrain erreicht werden. Da sich das Areal in Hanglage befindet, fällt bei der Nutzung des Untergrunds verhältnismässig wenig Aushubmaterial an. Die oberirdischen Bauvolumen können für höherwertige Nutzungen verwendet werden. Am zentralen Parkierungskonzept ist jedoch grundsätzlich festzuhalten. Dies ist nötig, damit der Verkehr auf dem Areal bewältig und der angestrebte Modalsplit erreicht werden kann. Die detaillierte Umsetzung der Massnahme ist näher zu prüfen. Die Zonenvorschriften der kantonalen Nutzungszone sind wo nötig anzupassen.	M1.3.b

M	Massnahmen-Bezeichnung	Kurzbeschrieb	Kernaussage	Entscheid	Begründung	Interne Ref. Nr.
1.6	**Effizienter Bodenverbrauch: angestrebte Nutzungsdichte sicherstellen**	Boden ist ein beschränktes Gut, und die Ansprüche an dessen Nutzung zahlreich. Entsprechend ist haushälterisch damit umzugehen. Mit entsprechenden Regelungen oder Anreizen soll das verfügbare Bauland möglichst effizient genutzt werden.	Mit Nutzungsbestimmungen werden in der Regel die maximal mögliche bauliche Dichte auf einem Areal grundeigentümerverbindlich geregelt. Mit weitergehenden Regelungen kann sichergestellt werden, dass das mögliche Nutzungsmass auch genutzt wird: Es können minimale Höhen- oder Dichtemasse sowie ein Nachverdichtungsnachweis im Baugesuchsverfahren festgelegt werden. Mit dem Nachweis wird verhindert, dass eine spätere Nachverdichtung verunmöglicht wird.	Umsetzung	In der Regel sind Bauvorschriften auf Maximalmasse beschränkt. Der Grundeigentümer ist nicht verpflichtet, das Maximalmass auszuschöpfen. Die Grundstücke sind dann unternutzt. Die Zonenvorschriften der kantonalen Nutzungszone enthalten nebst dem Maximalmass auch verbindliche Minimalmasse. Für die Differenz dazwischen fehlen Bestimmungen. Zusätzliche zweckmässige Bestimmungen (Nachverdichtungsnachweis) lassen sich mit den bundesrechtlichen Vorgaben zur Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen durch Einzonungen rechtfertigen. Der Eigentümer ist in seiner Handlungsfreiheit nicht übermässig eingeschränkt. Die Massnahme ist verhältnismässig und daher umzusetzen. Die Zonenvorschriften der kantonalen Nutzungszone sind zu ergänzen.	M6.2.wb
1.7	**Niedertemperaturasphalt anstelle von Heissmischgut einsetzen**	Für die Herstellung von Niedertemperaturasphalt wird gegenüber dem Heissmischverfahren 25% der Herstellungsenergie eingespart. Auch entweichen bei der Produktion und dem Einbau weniger Dämpfe und die Geruchsemmissionen werden verringert.	Durch den Einsatz von Niedertemperaturasphalt lassen sich im Vergleich zum Heissmischgut bis zu 25% der Herstellungsenergie einsparen mit dem entsprechenden Einfluss auf die CO_2-Bilanz. Zudem verbessern sich die Arbeitsbedingungen sowohl auf der Produktionsanlage wie auch beim Einbau auf der Baustelle durch die Verringerung der Dämpfe und Gerüche bei Herstellung und Einbau. Jedoch sind beim Einsatz von Niedertemperaturasphalt Anpassungen im Herstellungsprozess notwendig und die Einbaubedingungen ändern sich. Zudem reduzieren chemische Zusatzstoff die Rezyklierbarkeit des Materials.	keine Umsetzung	Mit der Massnahme lässt sich der Anteil grauer Energie beim Bau der Strassen verringern. Dies hauptsächlich, weil die Temperatur beim Einbau des Asphalts um rund 40°C gesenkt werden kann. Die Herstellungsenergie lässt sich damit um 25% reduzieren. Das Verfahren ist bisher wenig verbreitet und benötigt entsprechende Infrastrukturen. Die schlechtere Verfügbarkeit dürfte kostentreibend sein und die Beschaffung zumindest einen Teil der eingesparten Energie wieder kompensieren. Es fehlen langfristige Erfahrung mit den Eigenschaften des Belags und der Möglichkeit zum Recycling aufgrund der nötigen Beigabe von Zusatzstoffen. Aufgrund der hohen Risiken und der unsicheren Einschätzung zum tatsächlichen Nettonutzen der Massnahme darauf verzichtet. Sollte sich das Niedertemperatur-Verfahren in den nächsten Jahren durchsetzen, kann stets wieder auf diesen Entscheid zurückgekommen werden. Der Entscheid zur Materialwahl wird vorerst nicht umgesetzt. Er wird evtl. zu einem späteren Zeitpunkt (Vergabe Bauleistungen) wieder aufgegriffen.	M7.1.b
1.8	**Bodenverschiebungen möglichst schonend durchführen**	Eingriffe in den Boden beeinträchtigen dessen Funktion und Qualität. Die Wiederherstellung dauert lange. Auf die Rekultivierung der Installationsflächen im Bereich von zukünftigen Bauflächen kann verzichtet werden unter der Voraussetzung einer direkten Wiederverwertung des anfallenden Bodenmaterials im Rahmen einer Fruchtfolgeflächen-Kompensation. Damit wird die Belastung des Bodenmaterials minimiert.	Wertvolle landwirtschaftliche Böden werden durch Abtrag, Zwischenlagerung und Wiedereinbau in ihrer Struktur gestört. Auch Belastungen von Böden durch aufgeschüttete Bodendepots verringern die Qualität. Die Wiederherstellung der ursprünglichen Eigenschaften dauert lange. Durch eine direkte Verwendung der abgetragenen Böden im Bereich der temporären Nutzungen als Fruchtfolgeflächen-Kompensations-Material werden die Böden nur einmal gestört und ihrer künftigen Funktion direkt wieder zugeführt. Die Flächen mit abgetragenen Böden können jedoch bis zum Start der Hochbauprojekte nicht landwirtschaftlich genutzt werden und werfen keinen Ertrag mehr ab. Da sie je nach Bauvorhaben mehrere Jahre brach liegen, können sie während der Entwicklungszeit des Entwicklungsschwerpunkts Wil West wichtige Übergangsreservate und ökologische Nischen bilden.	Umsetzung	Da die Ressource Boden wiederverwendet werden kann, ist ihr Sorge zu tragen. Mit einer guten Vorbereitung und Organisation kann verhindert werden, dass der abgetragene Boden mehrmals umgelagert werden muss und Schaden nimmt. Eine erfolgreiche Rekultivierung am neuen Bestimmungsort setzt einen sachgerechten Umgang zuvor voraus: - Ober- und Unterboden müssen getrennt zwischengelagert werden. - Zwingend notwendige Depots sind locker zu schütten und niedrig zu halten. - Grundsätzlich verlangt bereits die Umweltschutzgesetzgebung, dass die langfristige Bodenfruchtbarkeit nicht beeinträchtigt werden darf. - Die abgeschälten Böden am Standort Wil West, die aufgrund späterer Überbauung nicht mehr rekultiviert werden, sollen als ökologisch hochwertige Zwischenflächen dienen. Die Massnahme ist verhältnismässig und umzusetzen. Der Umweltverträglichkeitsbericht ist wo nötig anzupassen.	M6.2.c

M	Massnahmen-Bezeichnung	Kurzbeschrieb	Kernaussage	Entscheid	Begründung	Interne Ref. Nr.
1.9	**Materialbilanz optimieren: Transport von Aushubmaterial reduzieren**	In Wil West sind für die vorgesehene Erschliessung und Bebauung bedeutende Terrainveränderungen erforderlich, denn das Gelände ist stark uneben. Die Terraingestaltung ist hinsichtlich der Minimierung des Aushubmaterials zu optimieren (Materialbilanz; Bezug zu Massnahme M8.2wb) Zudem sind Aushub und Ablagerung zu koordinieren. Damit können Umlagerung und Transport von Aushubmaterial verringert werden.	Die vorgesehene Terraingestaltung ist in erster Linie auf die Erschliessung und Gebäudedisposition abgestimmt. Dadurch entstehen grössere Differenzen zwischen bestehendem und künftigem Terrain: Im Nordwesten des Areals sind beispielsweise Aufschüttungen von bis zu 4 m erforderlich. In der Bilanz von Abtrag und Aufschüttung ist die Zufuhr von rund 22'000 m3 Aushubmaterial nötig. Mit Vorgaben zur Etappierung der Erschliessung und Bebauung kann die Materialbewirtschaftung optimiert werden. Aushub kann direkt vor Ort wieder für Auffüllungen verwendet werden. Die gesamthaft nötige Zufuhrmenge kann reduziert werden, wenn unterirdische Bauten und Anlagen erstellt werden. Mit entsprechenden Nutzungsbestimmungen ist die bauliche Nutzung des Untergrunds zu fördern. Es bestehen Zielkonflikte mit der ortsbaulichen Erscheinung (Richtprojekt) und der Nutzungsflexibilität.	Konkretisierung in nächster Phase	Die Differenz zwischen gewachsenem Terrain und der projektieren Oberfläche soll möglichst gering sein. Damit können Transporte und somit Energie eingespart werden. Da das Gelände nicht eben ist, sind Bodenverschiebung für einen Industrie- und Gewerbestandort mit entsprechend grossen Bauvolumen unerlässlich. Nach heutigen Berechnungen wird die Differenz negativ sein. Sprich: Es muss Material zugeführt werden. Je mehr Bauvolumen unter fertigem Terrain erstellt wird, desto weniger Material muss beschafft werden. Es sind Anreizsysteme hierfür zu prüfen. Mit organisatorischen Massnahmen und geeigneter Etappierung kann verhindert werden, dass Material abgeführt und später wieder zugeführt werden muss. Die Massnahme ist grundsätzlich zweckmässig. Es bestehen jedoch Abhängigkeiten zur Etappierung, die in einer nächsten Phase zu vertiefen ist. Beides muss aufeinander abgestimmt werden.	M7.1.c
1.10	**Erdmaterial mit Bahnverlad umweltfreundlich transportieren**	Für die vorgesehene Terraingestaltung muss Aushubmaterial zugeführt werden. Auf der anderen Seite wir das Bodenmaterial für die Kompensation der Fruchtfolgeflächen abgeführt. Die Materiallogistik ist möglichst umweltfreundliche auszugestalten. Mit der Massnahme können der Energieverbrauch, die Luftverschmutzung und die Lärmemissionen reduziert werden.	Für die Realisierung von Wil West müssen rund 72'000 m^3 Erdmaterial zu- oder abgeführt werden. Bahntransporte sind gegenüber LKW-Transporten insbesondere über längere Distanzen umweltfreundlicher. Es können mit wenigen Zugeinheiten sehr grosse Mengen Material transportiert werden. Im Projekt Wil West wird nur Erdmaterial ausserhalb des Baustellenperimeters transportiert, da das Aushubmaterial für Aufschüttung genutzt wird. Die fehlende Bahninfrastruktur, das mehrmalige Umladen von Bodenmaterial und der sehr ungleichmässige Anfall des Bodenmaterials müssen in der Gesamtbetrachtung eines Bahnverlads berücksichtigt werden.	keine Umsetzung	Insbesondere über längere Distanzen ist der Bahntransport gegenüber dem LKW-Transport umweltverträglicher und auch wettbewerbsfähig. Der nächste Bedienpunkt von SBB Cargo für Güter befindet sich am Bahnhof Wil. Die Bestimmungsorte des Bodenmaterials liegen dispers im Thurgau verteilt, dort wo das Material für Bodenaufwertungen eingebaut wird. Es handelt sich entsprechend um kurze Transportwege. Sowohl am Anfang (bis zum Bahnhof Wil) wie im Schluss für die Feinverteilung ist ein Transport auf dem LKW zwingend erforderlich. Das Bodenmaterial muss daher zweimal umgeladen werden, wenn es mit der Bahn transportiert wird. Der totale Transportweg wird dabei deutlich höher ausfallen als bei einem reinen Transport mit LKW. Das angestrebte Ziel, den Transport mit möglichst wenig Energie und Emissionen auszugestalten kann mit der Massnahme nicht erreicht werden. Die Umweltbilanz des Strassentransports wird in Zukunft mit aufkommender E-Mobilität zudem besser ausfallen. Schliesslich ist ein mehrfaches Umlagern des Bodenmaterials aus Gründen des Bodenschutzes nicht erwünscht. Die Massnahme wird nicht weiterverfolgt.	M7.1.wb
1.11	**Einsatz von elektrischen Baugeräten und LKW prüfen**	Erste elektrische Baugeräte und LKW sind erfolgreich auf Baustellen getestet worden und deren Einsatz verringert massgeblich den Ausstoss von CO_2 auf der Baustelle. Zudem sind sie geruchs- und geräuscharmer als herkömmliche Baugeräte.	Elektrische Baugeräte wie Bagger, Dumper, Walzen oder elektrische LKW sind noch sehr selten auf Baustellen anzutreffen. Sie produzieren im Gegensatz zu herkömmlichen Geräten keine direkten Emissionen durch den reinen Betrieb und tragen zur Verringerung von Luftverschmutzung und Treibhaushausgasen bei. Voraussetzung ist, dass der Strom für den Betrieb der Geräte aus erneuerbaren Energien geliefert wird. Die Anschaffungskosten sind aktuell noch höher als bei dieselbetriebenen Geräten, doch auf die Lebensdauer betrachtet können erhebliche Einsparungen durch geringere Betriebskosten erreicht werden. Da Geräte auf Baustellen einen sehr hohen Energieverbrauch haben, muss diese Energie vor Ort durch Batterien, Ladestation oder Direkteinspeisung vorhanden sein. Entsprechende Installationen sind zu planen und bereitzustellen.	Konkretisierung in nächster Phase	Elektrisch angetriebene Baumaschinen sind gegenüber herkömmlichen Geräten leiser und scheiden im Betrieb kein CO_2 aus, sofern der Strom aus CO_2-neutraler Produktion stammt. Die Massnahme ist grundsätzlich umsetzbar und mit dem Vergaberecht vereinbar. Nicht abschätzbar ist der finanziellen Mehraufwand. Dieser ist im Vergabeverfahren zu evaluieren. Die Massnahme macht v.a. dort Sinn, wo die öffentliche Hand als Bauherr auftritt (z. B. Strassenbau). Unverhältnismässig und schwierig überprüfbar ist der Einsatz von elektrischen Baumschienen bei privaten Bauvorhaben. Eine mögliche Umsetzung wird im Zusammenhang mit den Ausschreibungen (Bauleistungen) geprüft.	M7.1.wc

M	Massnahmen-Bezeichnung	Kurzbeschrieb	Kernaussage	Entscheid	Begründung	Interne Ref. Nr.
1.12	**Recycling-Baustoffe systematisch anwenden**	Durch den systematischen Einsatz von Recyclingmaterialien bei allen Baustoffen kann ein wichtiger Beitrag zur Verminderung von Bauabfällen und zur Verbesserung der Kreislaufwirtschaft geleistet werden.	In der Schweiz werden jährlich rund 17 Mio. Tonnen Bauabfälle produziert, von denen rund 80% recycelt werden könnten. Noch immer wird das vorhandene Potential nicht vollumfänglich ausgenutzt, da einerseits das Vertrauen in Recyclingmaterialien fehlt und andererseits das Fachwissen über die Eigenschaften von Baustoffen mit Recyclinganteilen sich erst im Aufbau befindet. In den Infrastrukturprojekten Wil West ist der Einsatz von Recycling -Kies, Recycling -Beton und Asphalt mit hohen Recycling -Anteilen pro Bauwerk zu prüfen und entsprechend in Planung und Ausführung zu berücksichtigen. Dies würde einen wesentlichen Beitrag zur Kreislaufwirtschaft leisten und zudem die CO_2-Bilanz des Gesamtprojektes massiv verbessern. Die Umweltvorgaben v.a. im Bereich Gewässerschutz können limitierenden Einfluss auf den Einsatz von Recyclingbaustoffen haben.	Konkretisierung in nächster Phase	Mit dem Einsatz von Recyclingmaterialien können Ressourcen (Material und graue Energie) geschont und Abfälle minimiert werden. Wo möglich ist entsprechendes Material einzusetzen. Es ist mit Mehrkosten in der Planung und Nachweisführung von Recycling -Bauteilen zu rechnen. Die Massnahme macht v.a. dort Sinn, wo die öffentliche Hand als Bauherr auftritt. Unverhältnismässig (Wahlfreiheit und Wettbewerbsfähigkeit) und schwierig überprüfbar ist ein minimaler Anteil an Recycling-Baustoffen bei privaten Bauvorhaben. Im Teil Münchwilen kann der Fachbeirat (Art. 5) hierzu beraten. Eine mögliche Umsetzung wird im Zusammenhang mit den Ausschreibungen (Bauleistungen) geprüft.	M7.1.d
1.13	**Ressourcenverbrauch minimieren: Kreislaufwirtschaft fördern**	Für den Bau von Infrastrukturanlagen werden grosse Mengen an Baumaterialien benötigt. Deren Herstellung braucht Materialressourcen und Energie. Der Ressourcen- und Energieverbrauch ist durch Beachtung der Kreislaufwirtschaft gemäss Abfallverordnung (VVEA) zu minimieren und durch die entsprechende Materialwahl zu optimieren.	Für den Bau der Infrastruktur werden v.a. Beton, Asphalt, und Kies benötigt. Im Bereich Infrastrukturbauten sind mit einer bewussten Materialwahl Optimierungspotenzial vorhanden. Im Vordergrund stehen eine einfache Demontierbarkeit, eine Trennung der Materialien ohne Zusatzaufwand, Reduktion von Zuschlagstoffen mit schädlichen Eigenschaften und die Wiederverwertbarkeit. Die öffentliche Hand hat bei der Beschaffung darauf zu achten. Dabei ist der gesamte Lebenszyklus zu betrachten. Schon bei der Planung sind die Grundsätze der Kreislaufwirtschaft konsequent anzuwenden, da insbesondere Verbundwerkstoffe oder die Mischung von Primär- und Recycling-Material vermieden werden sollte.	Umsetzung	Bereits in der Projektierung soll ein späterer Rückbau in die Betrachtung miteinbezogen werden. Möglichst viel Material soll recyclebar sein. Damit können Ressourcen gespart und Abfälle vermieden werden. Es ist mit Mehrkosten in der Planung und Implementierung der Grundsätze der Kreislaufwirtschaft zu rechnen. Die Massnahme macht v.a. dort Sinn, wo die öffentliche Hand als Bauherr auftritt. Unverhältnismässig (Wahlfreiheit und Wettbewerbsfähigkeit) und schwierig überprüfbar ist die Massnahme bei privaten Bauvorhaben. Im Teil Münchwilen kann der Fachbeirat (Art. 5) hierzu beraten. Die Zonenvorschriften zu den öffentlichen Verkehrsanlagen sind mit einer Bestimmung zur Kreislaufwirtschaft zu ergänzen.	M7.1.e
1.14	**Nachhaltige Nutzung: Multioptionale Bauten und Aussenräume fördern**	Umnutzbare Gebäude, flexibel bespielbare Räume und das Potenzial zur Mehrfachnutzung von Innen- und Aussenräumen tragen zur nachhaltigen Nutzung von Flächen bei. Mehrfachgenutzte Räume bieten insgesamt eine Vielzahl von Vorteilen, sowohl in wirtschaftlicher als auch in funktionaler Hinsicht. Sie tragen zur Flexibilität, Platzersparnis, Diversität, Gemeinschaftsbildung, Anpassungsfähigkeit an sich wechselnde Bedürfnisse, Kreativität und Innovation, effizienten Nutzung von Ressourcen und je nachdem auch zur Kosteneffizient bei. Gleichzeitig tragen sie zur Verlängerung der Lebensdauer von Bauwerken bei und fördern die Aktivität und Attraktivität des gesamten Areals.	Durch Nutzungsüberlagerungen und nutzungsneutralen Flächen in Aussen- und Innenräumen ist eine Mehrfachnutzung von Flächen möglich. Die öffentlichen Platzräume haben Potenzial Aneignungsraum für unterschiedliche Nutzende zu sein. Zusammen mit den Gemeinschaftshöfen der privaten Baufelder können sie als multioptionale Räume konzipiert werden. Auch Bauten und Anlagen sind möglichst so zu konzipieren, dass sie ohne grossen Aufwand an ändernde Bedürfnisse angepasst werden können. Die Koordination der unterschiedlichen Nutzerbedürfnisse ist dabei sicherzustellen.	Umsetzung	Bauten und Anlagen, die nicht auf eine spezifische Nutzung zugeschnitten sind, können von unterschiedlichen Nutzern verwendet oder mit geringem Aufwand kann der Raum einer neuen Nutzung zugeführt werden. Damit lassen sich Flächen und Ressourcen sparen. Die Kosten stehen in einem sinnvollen Verhältnis zum Nutzen. Die Massnahme macht v.a. dort Sinn, wo die öffentliche Hand als Bauherr auftritt. Unverhältnismässig (Wahlfreiheit) und schwierig überprüfbar ist die Massnahme bei privaten Bauvorhaben. Im Teil Münchwilen kann der Fachbeirat (Art. 5) hierzu beraten. Die Zonenvorschriften zu den öffentlichen Plätzen sind mit einer Bestimmung zur multioptionalen Nutzung zu ergänzen.	M2.1.wa / M2.2.wa
1.15	**Optimierung des Lebenszyklus:**	Eine grosse Herausforderung stellt die lange Entwicklungsdauer des Areals Wil West und die gewünschte Positionierung	Ein ständiges strategisches Gebietsmanagement pflegt die Nutzerportfolios und vermeidet Leerstände oder nicht passende Nutzungen. Weiter soll eine Identität aufgebaut und	Umsetzung	Mit einem Gebietsmanagement kann die Entwicklung des Gebiets aktiv gesteuert werden: Die Positionierung des Areals definiert die gewünschte Zielgruppe. Die Bedürfnisse der Nutzer	M4.1.wa

M	Massnahmen-Bezeichnung	Kurzbeschrieb	Kernaussage	Entscheid	Begründung	Interne Ref. Nr.
	Gebietsmanagement etablieren	dar. Die Entwicklung soll auch in 10 oder 20 Jahren noch entsprechend den Zielsetzungen für die Standortentwicklung erfolgen. Damit soll die Attraktivität des Areals langfristig gesichert werden.	gepflegt werden, in der sich eine Gemeinschaft mit gemeinsamer Identität/Positionierung und mit einer möglichst starken Verbindung zum Areal entwickeln und bestehen kann. Es werden verschiedene öffentliche und private Anforderungen aufeinander abgestimmt und damit möglichst attraktive Rahmenbedingungen geschaffen. Eine entsprechende Stelle ist zu schaffen.		können auch in der Betriebsphase berücksichtigt und die Standortattraktivität erhalten werden. Die Massnahme wird als kostenneutral angesehen. Die Kosten für einen Gebietsmanager sollten durch die Attraktivität und entsprechende Zahlungsbereitschaft der Nutzer gedeckt werden. Die Massnahme ist umzusetzen. Sie ist in der Projektorganisation zu berücksichtigen und im Pflichtenheft für einen späteren Arealentwickler/Arealentwicklerin aufzunehmen.	
1.16	Identität und Wahrnehmung des Areals fördern: Attraktive Adressen in allen Entwicklungsphasen sicherstellen	Die Bebauung des Areals dauert voraussichtlich rund 20 Jahre. Neu entstehende Bauten und Eingriffe ins Terrain werden das Bild über längere Zeit prägen. Mit der Massnahme soll die Wahrnehmung von Wil West positiv beeinflusst werden. Mit einer durchdachten Etappierung und geeigneten Zwischennutzungen kann eine positive Adressierung erreicht werden.	Das Gebiet Wil West ist heute grösstenteils nicht erschlossen. Das Areal wird Schritt für Schritt zugänglich gemacht und in der Region positioniert. Zwischenzustände werden die Identität des Areals über eine lange Zeit prägen und sind entsprechend gut zu planen. Ansonsten besteht die Gefahr, dass das Areal als «ewige Baustelle» adressiert wird. Sobald die erste(n) Etappe(n) bekannt ist/sind, soll eine begleitende Planung zur Gestaltung der Zwischenzustände erfolgen. Auch geeignete Zwischennutzungen sind aktiv zu suchen.	Umsetzung	Die aktive Planung von Zwischenständen und eine überlegte Etappierung prägen das Gesicht von Wil West in der Anfangsphase und somit auch die langfristige Adressierung des Areals. Vergleichbar mit der Massnahme “Optimierung des Lebenszyklus” soll die Attraktivität des Areals in allen Phasen gewahrt werden. Die Massnahme ist im Aufgabenheft des Gebietsmanagements umzusetzen.	M2.1.a

THEMA 2: MOBILITÄT

M	Massnahmen-Bezeichnung	Kurzbeschrieb	Kernaussage	Entscheid	Begründung	Interne Ref. Nr.
2.1	**Mobilstation mit Sharing-Angeboten bereitstellen**	Der Verkehr beeinträchtigt den Raum und die Umwelt (Platz, Emissionen, Energie). Der von Wil West induzierte Verkehr ist daher möglichst umweltfreundlich auszugestalten. Zudem sind Anreize zur Vermeidung von Verkehr zu schaffen. Dadurch kann sowohl das Areal als auch die gesamte Region entlastet und attraktiver gemacht werden.	Zur Förderung einer effizienten und möglichst umweltfreundlichen Verkehrsabwicklung des von Wil West induzierten Verkehrs sind verschiedene Massnahmen notwendig. Unter dem Begriff «Mobilitätshub WilWest» subsummiert, gehören dazu die geplanten zwei Parkhäuser, eine umfassende Anzahl an Motorrad- sowie Fahrradabstellplätzen und das erweiterte ÖV-Angebot (Bahnhaltestellen Frauenfeld-Wil-Bahn und Thurbo, zwei Bushaltestellen). Eine Mobilstation mit Sharing-Angeboten (Vermietung von Elektroautos, E-Bikes, Fahrräder und E-Lastenräder) sowie ergänzenden Fahrradservices (Fahrrad-Reparaturstation mit Pumpe und Werkzeug) soll das geplante Angebot des Mobilitätshubs ergänzen. Die Sharing-Angebote der Mobilstation stehen primär für die angesiedelten Unternehmen und ihren Beschäftigten für die Durchführung von umweltfreundlichen oder gelegentlich mit dem Auto notwendigen Geschäftsfahrten zur Verfügung. Die Mobilstation ist vorzugsweise in die beiden Parkhäuser zu integrieren.	Umsetzung	Das vielfältige ÖV-Angebot (Bahn und Bus) auf dem Areal ist eine wichtige Voraussetzung für eine umweltfreundliche Verkehrsabwicklung. Ergänzende Angebote (Sharing-Fahrzeuge) tragen dazu bei, dass das Potenzial des ÖV im vorgesehenen Umfang (Modalsplit) genutzt wird. Auf einen Geschäfts- oder Privatwagen kann verzichtet werden. Verkehr und umweltschädliche Emissionen lassen sich minimieren. Auch weniger Parkplätze werden benötigt. Das Sharing-Angebot sollte nach Möglichkeit selbstfinanziert betrieben werden. Möglichkeiten zur Deckung allfälliger Defizite sind zu klären. Sie soll umgesetzt und die nötigen Regelungen in den Zonenvorschriften festgelegt werden.	M2.1.cd
2.2	**Autoparkplätze einschränken**	Mit einer Reduktion der aktuell festgelegten maximalen Anzahl Parkplätze (KNZ) kann die relative Attraktivität des ÖVs gesteigert und das Umsteigen auf Alternativen zum motorisierten Individualverkehrs (MIV) gefördert werden. Damit können das Verkehrsaufkommen reduziert und die Mobilität umweltfreundlicher ausgestaltetet werden.	Der Anteil des ÖV am Neuverkehr soll in der KNZ Wil West, Teilgebiet Münchwilen im Endzustand 40% betragen. Die maximale Anzahl der Parkfelder wurde auf diesen Wert ausgelegt und mit der daraus generierten Anzahl Fahrten wird die verkehrliche Leistungsfähigkeit des Strassennetzes nicht überschritten. Um den Anteil des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs weiter zu erhöhen, ist mit entsprechenden Anreizen eine zusätzliche Verringerung der Anzahl Parkplätze anzustreben. Derzeit sind insgesamt 1'700 Parkplätze in zwei Parkhäusern vorgesehen. Zwecks Finanzierung wurde ein Konstrukt zur verpflichtenden Abnahme von Parkplätzen für sämtliche Betriebe festgelegt. Mit einem Mobilitätskonzept sollen die Vorgaben zur Anzahl und Finanzierung der Pflichtparkplätze unterschritten werden können. Dabei gilt es die allgemeine Finanzierung der Parkhäuser zu berücksichtigen. Vor Baubeginn des zweiten Parkhauses ist der effektive Bedarf zu verifizieren. Es besteht ein möglicher Zielkonflikt zur Thematik der Standortattraktivität und Finanzierbarkeit der Parkhäuser.	Konkretisierung in nächster Phase	Je weniger Parkplätze gebauten werden, desto mehr Fahrten werden mit alternativen Mobilitätsformen durchgeführt. Die Umweltbelastung und das Verkehrsaufkommen auf der Strasse sinken. Auch die Investitionskosten fallen geringer aus, und der nicht beanspruchte Platz steht für anderweitige Nutzungen zur Verfügung. Ein allfälliger entgangener Nutzen durch Standortnachteile (Deckelung Parkplätze und Nachfrage grösser als Angebot) kann nicht beziffert werden. Hingegen können mit den ÖV-Anschlüssen und Sharing-Angeboten attraktive Alternativen geboten werden. Die Wirtschaftlichkeit des Parkhauses muss trotz reduzierter Nachfrage gegeben sein. Eine gesicherte abschliessende Beurteilung kann zum heutigen Zeitpunkt nicht vorgenommen werden. Die Massnahme soll insofern umgesetzt werden, dass die Pflicht für die Betriebe zum Einkauf von Parkplätzen unter bestimmten Voraussetzungen aufgehoben wird. Die Nutzungsvorschriften werden angepasst. Die Finanzierung und allfällig weitere Massnahmen sind zum Zeitpunkt der Projektierung der Parkhäuser näher zu betrachten. Die in den Zonenvorschriften vorgegebene Wirkungskontrolle zum Modalsplit wird ebenfalls Aufschluss geben über das Mobilitätsverhalten auf dem Areal. Die Massnahme hat Abhängigkeiten zur Finanzierung und Realisierung des Grundkonzepts einer zentralen Parkierung. Entsprechende Finanzierungsmodelle sind in einer nächsten Projektierungsphase zu überprüfen.	M6.1.ab

M	Massnahmen-Bezeichnung	Kurzbeschrieb	Kernaussage	Entscheid	Begründung	Interne Ref. Nr.
2.3	Nachhaltige Entwicklung des Areals durch optimierte Bauabläufe und Etappierungen ermöglichen	Die Bauablaufsplanung und die Etappierung des Arealausbaus sind so zu optimieren, dass die Grundsätze der Nachhaltigkeit (wie Schutz der natürlichen Ressourcen, die Berücksichtigung der sozialen Gerechtigkeit und die Förderung der lokalen wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit) auch für künftige Generationen möglich ist.	Die Groberschliessung kann ihre Funktion der Entlastung von Wil, sowie die Erschliessung der Areale KNZ Münchwilen und Sirnach erst bei vollständiger Erstellung entfalten. Eine Etappierung erübrig sich somit. Jedoch kann mit einer Optimierung der Feinerschliessung und einer flexiblen Etappierung besser auf die Bedürfnisse der künftigen Nutzer eingegangen werden und Zwischennutzungen werden attraktiver. Mittels einer flexiblen Planung kann die Erschliessung mit Werkleitungen, die Entwässerung und die Strassenraumgestaltung diesem Bedürfnis angepasst werden.	Konkretisierung in nächster Phase	Strassen sind prägende Elemente in der Siedlungslandschaft. Eine gute Strassenraumgestaltung mit sinnvollen Querungsmöglichkeiten und die Schaffung von Begegnungsmöglichkeiten zeichnen nutzergerechte Quartiere aus. Mit der Etappierung von Strassenabschnitten kann besser auf künftige Bedürfnisse reagiert werden. Die Investitionskosten werden zudem auf längere Zeitabschnitte verteilt und Fehlinvestitionen können unter Umständen vermieden werden. Jedoch ist die Aufwärtskompatibilität jederzeit zu gewährleisten, damit das gewünschte Gesamtresultat erreicht werden kann und nicht mit Zwischenständen ungünstige Sachzwänge geschaffen werden. Es sind keine überwiegenden Interessen gegen ein etappiertes und auf die Bedürfnisse abgestimmtes Vorgehen ersichtlich. Die Massnahme ist umzusetzen. Da die KNZ den fertigen Zustand abbildet, ist die Etappierung und genaue Ausgestaltung des Strassenraumes auf Stufe Bauprojekt zu bestimmen.	M1.3.c
2.4	Motorisierten Individualverkehr (MIV) reduzieren	Der MIV ist flächenintensiv und belastet die Umwelt. Ein möglichst grosser Anteil des Verkehrs ist mit dem ÖV oder mit dem LV zu bewältigen. In den KNZ-Vorschriften Wil-West ist festgehalten, dass der Anteil des ÖV am Neuverkehr bis zur Fertigstellung der gesamten Überbauung im Perimeter gesamthaft rund 40% zu erreichen hat. Für den LV sind rund 10% und für den MIV rund 50% ausgewiesen. Der Anteil MIV ist zu minimieren, damit der Verkehr nachhaltiger ausgestaltet werden kann.	Der Modalsplit-Anteil des MIV kann von 48% auf maximal 33% insbesondere durch eine starke Reduktion des Parkplatzangebots (Reduktion um gut 20%) gesenkt werden. Voraussetzungen sind, dass das Angebot ÖV wie geplant im 1/4-Stunden-Takt angeboten wird und die ÖV-Kapazitäten ausreichen. Den durch die Massnahme erreichbaren positiven Effekt, insbesondere in den Bereichen der Treibhausgasemissionen und des Flächenbedarfs, stehen negative Effekte im Bereich von potenziellen Verkehrsverlagerungen in Nachbargebiete und bei der Attraktivität des Gebiets für MIV-orientierte zukünftige Investoren gegenüber. Insbesondere im Vergleich mit anderen Arbeitsgebieten in der Region (wo solche Zielsetzungen nicht bestehen) würden sich die Einschränkungen in der Benützung des MIV deutlich bemerkbar machen und die Standortattraktivität beeinträchtigen.	Konkretisierung in nächster Phase	Die Analysen im Mobilitätskonzept zeigen, dass mit dem vorgesehenen Parkplatzangebot ein Modalsplit-Anteil von 50 % für den MIV erreicht werden kann. Für einen Anteil von 33 % wären entsprechend die angebotenen Parkplätze weiter zu reduzieren. Damit könnte der Anteil der übrigen Verkehrsträger erhöht werden. Die schädlichen Emissionen aus dem Verkehr und der Energiebedarf sinken. Auch die Investitionskosten werden reduziert. Es werden zudem Flächen freigespielt, die einer alternativen Nutzung zugeführt werden können. Jedoch sinkt die Nutzungsflexibilität hinsichtlich Verkehrsmittelwahl, was sich negativ auf die Attraktivität des Areals auswirken kann. Zudem besteht die Gefahr von Ausweichverkehr in Nachbargebiete. Der bisher angestrebte Modalsplit ist mit rund 50% MIV für ein Ostschweizer Gewerbegebiet bereits sehr ambitioniert. Weitere Einschränkungen des Parkplatzangebotes sind im Kontext der Wettbewerbsfähigkeit des Areals, Ausweichparkierung und ÖV-Angebot zu beurteilen. Die nötigen Grundlagen hierzu bestehen nicht und sind in einer nächsten Phase zu erarbeiten.	M2.1.wb
2.5	Vollwertige ÖV-Erschliessung von Anfang an	Eine vollwertige ÖV-Erschliessung soll bereits bei Fertigstellung der ersten Gebäude vorhanden sein. Die vorgesehene Haltestelle der Thurbo-Linie Wil–Weinfelden soll zu diesem Zeitpunkt auch in Betrieb genommen werden.	Die neue Haltestelle der Frauenfeld-Wil-Bahn sowie die neuen Bushaltestellen werden gleich zu Anbeginn gebaut. Das Erschliessungskonzept des Areals Wil West mit allen Verkehrsträgern gilt als ausgewogen und zukunftsorientiert. Wil West könnte auch als Vorzeigeprojekt für andere Arealentwicklungen dienen. Die Erstellung der Haltestelle Thurbo-Linie Wil–Weinfelden erfolgt im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) des Bundes und der SBB. Die technische, fahrplanmässige und wirtschaftliche Machbarkeit dieser S-Bahnhaltestellen ist noch aufzuzeigen. Bei einem positiven Ergebnis ist die Haltestelle für den nächsten Bahnausbauschritt STEP 2040 beim Bundesamt für Verkehr anzumelden. Eine Behandlung durch das Bundesparlament erfolgt voraussichtlich im Jahr 2031. Eine Realisierung der Haltestelle ist in den späten 30iger-Jahren möglich.	Umsetzung	Es soll von Beginn an sichergestellt werden, dass Beschäftigte und Besuchende auf Autos verzichten können. Es sind Möglichkeiten vorzusehen, um den angestrebten Modalsplit zu erreichen. Um die verkehrstechnisch hervorragende Lage von Wil West vollumfänglich ausnützen zu können, setzen sich die Projektpartner für eine Anmeldung der neuen Haltestelle Thurbo-Linie Wil–Weinfelden im Rahmen des nächsten Bahnausbauschritt STEP 2040 beim Bundesamt für Verkehr ein.	5.8, 8.10

M	Massnahmen-Bezeichnung	Kurzbeschrieb	Kernaussage	Entscheid	Begründung	Interne Ref. Nr.
2.6	**Priorisierung der Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) in der Stadt Wil**	Die BGKs der Stadt Wil sind als Bestandteile der Flankierenden Massnahmen Wil und Umgebung (FlaMa) neu zu priorisieren.	Eine Neupriorisierung ist in Abstimmung mit dem Kanton St.Gallen, der Stadt Wil und der Region erfolgt. Massnahmen wurden entweder bestätigt, wurden neu terminiert, mussten verworfen werden oder wurden neu zur Aufnahme ins Agglomerationsprogramm 5. Generation vorgesehen.	Umsetzung	Im zur Eingabe vorgesehen Agglomerationsprogramm Wil 5. Generation (prov. Stand Dezember 2023) ist eine Neupriorisierung vorgesehen. Die partizipative Entwicklung des Agglomerationsprogramms erfolgt in stetiger Abstimmung zum Entwicklungsschwerpunkt Wil West (Kernmassnahme Agglomerationsprogramm 3. Generation) und den dazugehörenden FlaMas. Die Genehmigung des Agglomerationsprogramms erfolgt durch die Mitgliedgemeinden der Regio Wil und den beiden Kantonen. Die mit dem Kanton St.Gallen und der Stadt Wil erfolgten Neupriorisierungen berücksichtigen den aktuellen Projektstand rund um das Gesamtvorhaben WILWEST und die FlaMas	5.7
2.7	**Tempo 30 auf den Kantonsstrassen der Stadt Wil**	Auf den St.Galler-Kantonsstrassen der Stadt Wil soll Tempo 30 km/h eingeführt werden.	Die Planung der Infrastrukturen Wil West berücksichtigt die geltenden Rechtsgrundlagen. Würden die Grundlagen so angepasst werden, dass Tempo 30 km/h möglich sein sollte, könnten die Planungsaufträge für den Projektperimeter Wil West entsprechend angepasst werden.	-	Das Gesamtvorhaben WILWEST kann für das Anliegen, Tempo 30 auf Kantonsstrassen der Stadt Wil einzuführen, nicht beigezogen werden. Die geforderte Einführung von Tempo 30 km/h auf den Kantonsstrassen der Stadt Wil wäre auf dem politischen Weg zu erwirken.	5.9

THEMA 3: LANDSCHAFT UND UMWELT

M	Massnahmen-Bezeichnung	Kurzbeschrieb	Kernaussage	Entscheid	Begründung	Interne Ref. Nr.
3.1	**Strassenlärm mit Anpassung des Geschwindigkeitsregimes reduzieren**	Je höher die zulässige Geschwindigkeit, desto mehr Lärm produziert der Verkehr. Lärm beeinträchtigt die Lebensqualität und Gesundheit. Mit der Verkehrsanordnung Tempo 30 soll der Strassenlärm auf den arealseitigen Strassen der KNZ-Münchwilen reduziert werden. Zudem sollen, aufgrund der langsameren Fahrweise, die Verkehrsflächen minimiert und falls möglich Grünflächen (natürliche Lärmabsorber) geschaffen werden. Damit wird die Aufenthaltsqualität im Areal verbessert.	Mit einer signalisierten Tempo 30 statt Tempo 50, werden die Lärmemissionen um rund drei Dezibel reduziert. Mit einer langsameren Fahrweise wird v.a. das Rollgeräusch reduziert. Zudem wird bei einer geeigneten Strassenraumgestaltung konstanter gefahren und damit lästige Brems- und Beschleunigungsgeräusche (Motorengeräusch) vermindert. Auf der anderen Seite wird die maximal zulässige Bewegungsgeschwindigkeit eingeschränkt.	Umsetzung	Gemäss Umweltschutzgesetz (Art. 11, Abs. 1 USG) muss die Lärmbekämpfung in erster Linie an der Quelle erfolgen. Die Lärmschutz-Verordnung (LSV) stellt u.a. Anforderungen an den Lärmschutz und an den Schallschutz. Diese gelten sowohl für Neubauten und wesentliche Änderungen bestehender Bauten als auch für die Ausscheidung neuer Bauzonen. Im ganzen Geltungsbereich der KNZ Wil West Münchwilen sind Industrie-, Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungsbetriebe, Bildungseinrichtungen und kulturelle Betriebe (bspw. Museen) gestattet. Ebenfalls sind Betriebe für die kurzzeitige Beherbergung von Gästen wie Hotels, Motels, Jugendherbergen und dergleichen. erlaubt. Damit diese Nutzungen nicht unnötig eingeschränkt werden, sind Massnahmen zur Bekämpfung von Lärm sinnvoll. Weitere positive Auswirkungen sind die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr und erweiterte Gestaltungsmöglichkeiten im Strassenraum. Kosten fallen keine an. Die betriebliche Einschränkung relativiert sich insofern, da auf den Erschliessungsstrassen ohnehin kaum je Tempo 50 gefahren wird. Die Massnahme ist verhältnismässig und wird umgesetzt. Die kantonale Nutzungszone wird darauf ausgerichtet (z. B. Baumpflanzungen).	M2.1.e
3.2	**Strassenlärm mit dem Einbau von lärmarmen Belägen reduzieren**	Lärm beeinträchtigt die Aufenthaltsqualität und die Gesundheit. Mit betrieblichen Massnahmen kann der Lärm reduziert werden. Nebst Temporeduktion (vgl. Massnahme M2.1.e) kommt der Einbau von lärmarmen Belägen in Frage. Dies reduziert den Lärm und erhöht die Aufenthaltsqualität im Areal.	Mit dem Einbau lärmarmer Strassenbeläge kann der Lärm gegenüber herkömmlichen Belägen um ein bis drei Dezibel verringert werden. Es ist daher eine geeignete Massnahme, die Aufenthaltsqualität im Strassenraum und angrenzend zu erhöhen. Die Massnahme ist jedoch im gesamten Lebenszyklus der Infrastrukturanlage zu betrachten. Lärmarme Beläge weisen infolge des grössere Hohlraumgehaltes eine erhöhte Empfindlichkeit auf Strukturschäden auf. Dies führt grundsätzlich zu einer verringerten Lebensdauer der lärmarmen Beläge.	Umsetzung	Gemäss Umweltschutzgesetz (Art. 11, Abs. 1 USG) muss die Lärmbekämpfung in erster Linie an der Quelle erfolgen. Hierfür sind lärmarme Beläge eine geeignete Massnahme. Diese Beläge sind jedoch nicht so dauerhaft wie herkömmliche und müssen entsprechend in kürzeren Abständen erneuert werden. Der Einbau eines Belags erfordert viel Material, Energie und Geld. Betreffend Nachhaltigkeit resultiert ein geringer Nutzen. Hinsichtlich Lärmschutz ist die Massnahme erforderlich und wird deshalb umgesetzt.	M2.1.f
3.3	**Hitzeminderung fördern: Frischluftzufuhr gewährleisten**	Bauten beeinflussen die kleinräumige Luftzirkulation und somit die Zufuhr von frischer Luft. Dies kann die Aufenthaltsqualität beeinträchtigen. Mit der Massnahme soll die Setzung der Bauten im Hinblick auf die lokale Luftzirkulation überprüft und darauf abgestimmt werden. Dadurch kann der Luftaustausch gefördert und sommerliche Hitze gemildert werden.	Als potenzielle Frischluftquellen kommen insbesondere die Waldflächen im Länzebüel, Undere Butzeloo und Bärgholz in Frage. Der Luftaustausch zwischen dem Siedlungsgebiet und diesen Waldflächen kann gefördert werden, wenn durchgängige freie Achsen bestehen bleiben und die Gebäude keine Riegelwirkung erzielen. Der kantonalen Nutzungszone liegt ein Richtprojekt zugrunde, das auf umfassenden Überlegungen basiert. Nebst der Vernetzung mit der Umgebung spielen auch landschaftliche und ortsbauliche Überlegung eine bedeutende Rolle. Es sind v.a. die Strassenräume inklusive des Autobahnkorridors für die Windströmungen relevant.	keine Umsetzung	Im Siedlungsgebiet sind v.a. die Strassenräume für die Luftzirkulation von Bedeutung. Aber auch weitere Elemente wie Fliessgewässer und Grünflächen haben einen positiven Effekt. Die kantonale Nutzungszone regelt u.a. den Strassenverlauf und Baufelder. Mit der Dreibrunnenallee und der offenen Anordnung der Baufelder dürfte der Luftaustausch mit der Umgebung bereits ausreichend gewährleistet sein. Die geplante Öffnung des Chräbsbachs und die umgebende Grünfläche schaffen einen weiteren Korridor. Schliesslich liegt das Areal nicht im Herzen einer dicht bebauten Stadt, sondern ist u.a. auch umgeben von Waldflächen. Zudem ist es hinsichtlich der häufigen Windrichtung West exponiert. Detaillierte Abklärungen zu lokalen Luftströmungen und eine allfällige Anpassung des Bebauungskonzepts sind nicht verhältnismässig. Die Massnahme wird nicht umgesetzt.	M2.2.a

M	Massnahmen-Bezeichnung	Kurzbeschrieb	Kernaussage	Entscheid	Begründung	Interne Ref. Nr.
3.4	**Ökologie und Hitzeminderung fördern: arealseitige Bodenversiegelung reduzieren**	Mit der Klimaerwärmung nehmen Starkregenereignissen und Hitzeperioden voraussichtlich zu. Deshalb ist auch im Siedlungsraum auf eine hohe Wasserdurchlässigkeit der Freiräume zu achten. Unversiegelte Böden stehen zudem Flora und Fauna als Lebensraum zur Verfügung. Mit der Massnahme wird der Versiegelung entgegengewirkt. Damit kann Niederschlagswasser vor Ort versickert werden. Dieses steht wiederum an Hitzetagen zur Verfügung und kühlt durch Verdunstung die Umgebung. Insbesondere Grünflächen fördern zudem die Biodiversität im Siedlungsraum.	Die Bodenversiegelung kann mit geeigneten Massnahmen auf den privaten Umgebungsflächen reduziert werden. Ziel ist ein Versiegelungsgrad von maximal bis zu 50% der Aussenflächen. Damit kann das Abwassersystem bei Starkregenereignissen entlastet werden und der kühlende Effekt bei warmen Temperaturen durch Verdunstung erhöht werden. In Bereichen, die nicht durch Schwerverkehr belastet sind, ist nachweislich der Einsatz von sickerfähigen Rasengittersteinlösungen machbar. Dies beinhaltet auch Zufahrtsbereiche für den MIV, Aufstellflächen für Notzufahrt, etc. So wird für die Privatareale ausserhalb der Bereiche für den Schwerlastverkehr eine Entsiegelung möglich, der Einsatz von Rasengittersteinen ermöglicht weiter das Befahren und Manövrieren. Da die Massnahme auch die privaten Grundstücke betrifft, wird der Grundeigentümer in seinen Möglichkeiten eingeschränkt.	Umsetzung	Bei starken Niederschlägen gewinnen wasserdurchlässige Boden und Grünflächen im Siedlungsraum an Bedeutung. Sie können Wasser aufnehmen und speichern. Dies verringert nicht nur den Abfluss und entlastet den Vorfluter, sondern ermöglicht auch die Kühlung durch Verdunstung an Hitzetagen. Diesen öffentlichen Interessen stehen die privaten Interessen des Grundeigentümers gegenüber. Es ist ein geeignetes Mass zwischen diesen Interessen zu finden. Sodann ist die Massnahme verhältnismässig. Sie ist umzusetzen. In den Zonenvorschriften ist eine geeignete minimale Grünflächenziffer festzulegen.	M2.2.b
3.5	**Hitzeminderung fördern: Helle Oberflächenmaterialien verwenden**	Harte, dunkle Materialien erhöhen die Wärmeaufnahme und verstärken sommerliche Hitzeereignisse. Mit der Massnahme soll die Reflexion der Sonnenstrahlung (Albedo) erhöht und somit der Wärmeffekt verringert werden. Dies hat einen Einfluss auf die Aufenthaltsqualität, Gesundheit und Umwelt.	Bei der Erhöhung der Albedo wird das Sonnenlicht vermehrt reflektiert und die Oberfläche erwärmt sich weniger. Das reflektierte Licht kann allerdings wiederum zu einer verstärkten Erwärmung benachbarter Gebäude oder anwesender Personen führen. Diese Massnahmen kann trotzdem einen Beitrag dazu leisten, die Hitzebelastung im Strassenraum für die Bevölkerung zu reduzieren und die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Durch den konsequenten Einbau von Materialen mit einer hohen Albedo wird ein Kühlungseffekt von 1.5°C (Median Tagsituation PET) erreicht. Jedoch wird der Grundeigentümer in seiner Wahlfreiheit eingeschränkt.	Umsetzung	Die Verwendung von hellen Oberflächen ist nebst der Verdunstung, Beschattung und Luftzirkulation eine weitere Massnahme, die Temperaturspitzen an warmen Tagen zu brechen. Sie kann ohne Kostenfolge umgesetzt werden. Die Massnahme ist verhältnismässig. Sie soll umgesetzt werden: Gebäude, Plätze und Strassen/Wege sind mit möglichst hellen Farben auszugestalten. Die Zonenvorschriften sind zu ergänzen.	M2.2.c
3.6	**Umfeld- und Aufenthaltsqualität fördern: Offene, bewegte Wasserflächen schaffen**	Siedlungsgebiete wirken bisweilen monoton und weisen einen hohen Anteil harter Materialen aus. Wasserflächen können hierbei Abhilfe schaffen. Sie gleichen Termperaturgänge aus, sind attraktives Gestaltungselement und fördern die Biodiversität. Wasserflächen und ihre Uferbereiche sind besonders schützenswert. Wo möglich sollte diesbezüglich Entwicklungsraum geschaffen und die Gewässer vergrössert und erlebbar gemacht werden. Sie leisten einen wichtigen Beitrag für die Aufenthaltsqualität, die Ökologie und beeinflussen das Mikroklima.	Potentiale ergeben sich auf 2 Ebenen: - Eingriffsebene 1 - Gesamtareal: Innerhalb der Gestaltung des “Landschaftsbands” wurden die Potenziale der Integration von Feuchtlebebereichen bereits dargestellt. Im Sinne der arealübergreifenden Planung der Retention als offenes Wasserelement sollte als konkrete Massnahme das Landschaftsband als Retentionsbereich für die Baufelder H, I und K integriert werden, um diese zu entlasten und ein zusammenhängendes Ökosystem zu erstellen. - Eingriffsebene 2 - lokale Orte aufwerten: Durch die Integration von je einem Wasserelement auf den beiden Plätzen der Dreibrunnenallee kann die Aufenthaltsqualität sowie auch auf der Ebene des Stadtklimas ein Beitrag geleistet werden.	Umsetzung	Wasserflächen sind klimawirksam und sorgen bei zunehmenden Hitzeperioden für ein gutes Mikroklima im Siedlungsgebiet. Darüber hinaus fördern sie die Biodiversität und die Aufenthaltsqualität. Zumindest teilweise gibt es Synergien mit der Wasserrückhaltung bei Niederschlag. Das Kosten-/Nutzenverhältnis ist gut. Da auf den privaten Flächen eine Nutzungskonkurrenz zur baulichen Nutzung besteht, fokussiert die Massnahme auf den öffentlichen Raum. Sie ist verhältnismässig und umzusetzen.	M2.2.d / M2.2.f

M	Massnahmen-Bezeichnung	Kurzbeschrieb	Kernaussage	Entscheid	Begründung	Interne Ref. Nr.
3.7	**Lokalklima verbessern: Wasserrückhaltung erhöhen**	Die immer häufiger auftretenden Wetterextreme geben dem Umgang mit dem anfallenden Oberflächenwasser eine zunehmende Bedeutung. Bei Starkniederschlägen werden Gebiete geflutet – Wasser, das bei Trockenheit wiederum fehlt. Mit der Massnahme soll das Wassermanagement verbessert werden. Dies erhöht die Widerstandsfähigkeit des Areals und beeinflusst das Mikroklima günstig.	Das anfallende Regenwasser kann bei geeigneter Oberfläche versickern. Aber das genügt nicht. Relevant ist auch der Untergrund. Bäume und Grünflächen brauchen genügend Volumen für die Durchwurzelung, und die Bodenschicht muss für die Wasseraufnahme geeignet sein (Schwammstadt). So kann Wasser im Areal zurückbehalten werden und steht später wieder zur Verfügung. Über Verdunstung können zudem sommerliche Hitzeereignisse gemildert werden. Zielkonflikte kann es mit städtebaulichen Überlegungen oder mit dem Grundwasserschutz geben. Folgende konkreten Massnahmen für Wil West werden als zielführend erachtet: - Der Einsatz von Schwammstadt-Substraten die Speichervolumen bieten und auch Druckbeständig im Strassenraum sind. - Der Einsatz von speicherfähigen Klimasteinen in versiegelten Bereichen, um auch hier lokal Retentionsvolumen zu bieten und zur Kühlung beizutragen.	Umsetzung	Der Untergrund unter den Strassen und öffentlichen Plätzen stellt ein grosses Volumen dar. Es kann als Wasserreservoir genutzt werden, sofern der Untergrund die nötige Porosität aufweist. Die Ressource Wasser dürfte in Zukunft in anhaltend trockenen Sommermonaten an Bedeutung gewinnen. Das Wasser kann der Vegetation zur Verfügung gestellt werden und kühlt die Umgebung durch Verdunstung. Die Massnahme trifft die öffentliche Hand. Die Chance ist zu nutzen und bei baulichen Eingriffen das Untergrundmaterial so zu wählen, dass möglichst viel Wasser gespeichert werden kann. Die Massnahme ist bei der Projektierung der Strassen umzusetzen.	M2.2.e
3.8	**Hitzeminderung fördern: grosszügige Baumdächer in den Aussenräumen realisieren**	Ohne Beschattung erhitzt sich das Siedlungsgebiet im Sommer stark. Mit der Massnahme soll eine geeignete Durchgrünung und Beschattung der Strassen- und Platzflächen erreicht werden. Dadurch kann die sommerliche Hitze reduziert werden. Es wird zudem ein Beitrag zur Biodiversität geleistet.	Die grösste klimatische Wirkung haben grosse Bäume. Sie kühlen durch Beschattung und Verdunstung. Darüber hinaus reduzieren sie den CO_2-Gehalt in der Luft, können Starkwinde abschwächen und sind bei heimischen Arten wichtig für die Biodiversität. Durch ihre Erscheinung steigern sie das Wohlbefinden der Arealnutzer. Es sind geeignete Standort für Baumpflanzungen vorzusehen. Durch geeignete Setzung kann eine Bedeckung mit Baumdächer von rund 30% auf den privaten Parzellen erreicht werden. In den Platzbereichen zur Dreibrunnenallee ist ein nahezu vollständiges Baumdach von 100% anzustreben. Zielkonflikte ergeben sich durch Platzkonkurrenz: Es wird eine hohe bauliche Dichte angestrebt. Auch Vorgaben der Strassenverkehrssicherheit oder Arealzufahrten können mit Baumpflanzungen in Konflikt stehen.	Umsetzung	Die Pflanzung grosswüchsiger Bäume ist mittel- bis langfristig wirkungsvoll: Die Bäume beschatten, kühlen durch Verdunstung, sind Lebensraum für Flora und Fauna und attraktives Gestaltungselement. Prädestiniert für die Pflanzung von grossen Bäumen ist der öffentliche Raum. Die Vorgaben (z. B. Sichtzonenbereich) sind bekannt und die Strasse kann samt Bepflanzung geplant werden. Schwieriger sind Vorgaben auf privatem Grund, zumal die konkrete Nutzung erst bei der Projektierung von Bauten und Anlagen klar wird. Grundsätzlich steht zudem eine effiziente Nutzung der verfügbaren Baufläche im Vordergrund. Statt einer zwingenden Vorgabe, sollte hier mit einem Anreizsystem und Beratung gearbeitet werden (z. B. Übernahme Pflanz- und Pflegekosten). Die Massnahme ist umzusetzen. Die Bäume auf dem öffentlichen Grund sind in der kantonalen Nutzungszone abzubilden.	M7.2.a

M	Massnahmen-Bezeichnung	Kurzbeschrieb	Kernaussage	Entscheid	Begründung	Interne Ref. Nr.
3.9	**Hitzeminderung fördern: Langlebigkeit und Vitalität der Bäume als Beitrag zur Hitzeminderung sichern**	Einige der heimischen Baumarten haben Mühe mit künftig vermehrt auftretender Hitze und Trockenheit. Es sind hierfür geeignete Arten zu wählen, damit die Überlebensfähigkeit gegeben ist. So kann der Effekt der Bepflanzung langfristig erhalten werden.	Um langfristig einen Baumbestand mit guter Vitalität zu erhalten und damit einen Beitrag zur Hitzeminderungen zu erreichen, sind folgende Vorgaben innerhalb eines Pflichtenheftes bindend zu definieren: - Klimatolerante und standortgerechte Pflanzenarten wählen - Altbäume schützen - Unterbauung frühzeitig in der Bauplanung ansprechen und unterbaute Baumpflanzungen vermeiden - Baumgruben von min. 6.0 m², Mindestbreite von 2.0 m und ein min. Wurzelräume von 35 m3 pro Baum für gutes Baumwachstum	Umsetzung	Grosswüchsige Bäume beschatten Strassenräume und Hausfassaden, kühlen durch Verdunstung und sind Lebensraum für Flora und Fauna. Damit sie im Siedlungsraum auch in künftigen klimatischen Bedingungen gedeihen können, sind geeignete Arten zu wählen und sachgerechte Bedingungen für deren Wachstum zu schaffen. Die Fachstelle Natur und Landschaft des Amts für Raumentwicklung berät bei der Auswahl von situationsangepassten Baumarten und deren Anforderungen. Der langfristige Erhalt gepflanzter Bäume ist von allgemeinem Interesse. Die Massnahme ist umzusetzen. Die Nutzungsvorschriften sind zu ergänzen: Die Wahl von Bäumen im öffentlichen Raum hat in Absprache mit der Abteilung «Natur und Landschaft» zu erfolgen. Bei der Projektierung des Strassenraumes und der Plätze ist darauf zu achten, dass den Bäumen ausreichender Durchwurzelungsraum zur Verfügung steht. Der Unterhalt ist nach der Pflanzung zu gewährleisten. Private Bauherren sind bei der Planung der Umgebungsgestaltung zu beraten.	M7.2.b
3.10	**Biodiversität verbessern: Ökologische Zwischennutzung im Bestand umsetzen**	Arealentwicklungen können sich über mehrere Jahre erstrecken und sollten keine leeren ungenutzten Brachen in einem städtischen Gerüst bilden. Zwischenzustände sollten sowohl für Ökologie/Biodiversität als auch für Aufenthaltsmöglichkeiten genutzt werden können.	Grosses Potential liegt in der Betrachtung des Bestands als Ausgangszustand bzw. ersten Zwischenstand des Projekts. Die heutigen Parkplatzflächen im Projektperimeter bilden ein grosses Potential durch Entsiegelung und Bepflanzung einen Beitrag zum Stadtklima sowie zur Biodiversität zu leisten. Die Massnahme steht im Konflikt mit den heutigen Nutzungen. Auch geniessen bestehende Anlagen Bestandesgarantie. In einer späteren Phase (nach Erstellung der Erschliessung) sind die nicht mehr landwirtschaftlich bewirtschaftbaren Flächen aktiv nach ökologischen Kriterien zu beplanen.	Konkretisierung in nächster Phase	Der ökologische Wert des Gesamtareals lässt sich erhöhen, wenn bestehende Nutzungen hinterfragt und in Zukunft ökologische Aspekte in die Planung von Umgebungsflächen einbezogen werden. Im Fokus stehen bei den heute bestehenden Anlagen die Abstellflächen der Autowelt von Rotz und die Parkierung des Restaurant Hirschen. Da die Anlagen Bestandesgarantie besitzen, gibt es keine Möglichkeit, kurz- und mittelfristig eine neue Situation herbeizuführen. Sollten dereinst Anpassungen am Bestand zum Thema werden, muss auf Stufe des Baugesuchs für das Anliegen sensibilisiert werden. Mehr Spielraum ergibt sich bei den künftigen “Brachflächen”. Darunter zu verstehen sind Flächen, die durch die Erstellung der Erschliessung von Landwirtschaft nicht mehr sinnvoll genutzt werden können und noch nicht überbaut sind. Sie sind nicht dem Zufall zu überlassen, sondern ihre Zwischennutzung aktiv zu beplanen. Dabei sind ökologische Aspekte zu berücksichtigen. Dies ist von allgemeinem Interesse, zumal es auch für die Gesamterscheinung und Adressierung des Areals von Bedeutung ist. Die Massnahme ist im Bereich Brachflächen umzusetzen. Die Zonenvorschriften sind zu ergänzen.	M7.1.wd

M	Massnahmen-Bezeichnung	Kurzbeschrieb	Kernaussage	Entscheid	Begründung	Interne Ref. Nr.
3.11	**Landwirtschaftliche Vernetzungsprojekte fördern**	In einer intensiv genutzten Landschaft fehlt es oft an geeigneten Korridoren für Flora und Fauna. Mit der Massnahme ist zu prüfen, ob die an den Projektperimeter angrenzenden landwirtschaftlichen Biodiversitätsförderflächen qualitativ aufgewertet werden könnten. Bei Interesse der Bewirtschafter sind sie in landwirtschaftliche Vernetzungsprojekte zu integrieren. Dies würde zur Vernetzung der Arten beitragen.	Durch die Aufwertung der angrenzenden landwirtschaftlichen Biodiversitätsförderflächen (BFF) können über den Perimeter von Wil West hinaus neue Vernetzungsprojekte geschaffen und Ziel- und Leitarten u.a. gemäss dem Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) des Kantons Thurgau zusätzlich gefördert werden. Folgende Flächen könnten vernetzt/aufgewertet werden: - extensive Wiese um den «Glotener Weier» - Fläche westlich des Waldes «Unders Butzeloo» - Fläche westlich von «Sand Schweizerhof».	keine Umsetzung	Die Region um Wil West ist geprägt durch verschiedene Infrastrukturen, die die Landschaft durchschneiden. Die Ausbreitung und Durchmischung von Arten (Flora und Fauna) ist daher stark eingeschränkt. Selbst unbebautes Kulturland bringt keine Abhilfe, sofern es intensiv genutzt ist. Ökologische Trittsteine in Form von Biotopen und ökologisch wertvollen Flächen helfen jedoch, den Zugang für Arten zu verbessern. Das Areal Wil West stellt im besten Fall keine Insel für biologisch wertvolle Flächen dar, sondern einen Bestandteil einer umfassenden ökologischen Infrastruktur. Dennoch sind Massnahmen ausserhalb des Perimeters der kantonalen Nutzungszone schwierig umzusetzen, da nicht ohne weiteres grundeigentümerverbindliche Massnahmen erlassen werden können. Dies wäre über einen kommunalen Schutzplan zu erwirken. Voraussetzung ist die Existenz eines wertvollen Naturobjekts. Neue ökologische wertvolle Flächen können über das landwirtschaftliche Anreizsystem geschaffen werden. Dies bleibt jedoch eine betriebswirtschaftliche Angelegenheit. Der Landwirt entscheidet, ob und welche Flächen er als Biodiversitätsförderflächen anmeldet. Es gibt zwar eine gesetzlich vorgegebene Mindestverpflichtungsdauer, ein dauerhafter Erhalt kann aber dadurch nicht gewährleistet werden. Die Massnahme ist aufgrund fehlendem Handlungsspielraum nicht weiterzuverfolgen.	M8.1.wb
3.12	**Partizipation bzw. Mitwirkung im öffentlichen Raum: soziale und kulturelle Entwicklungspotenziale fördern**	Einen positiven Beitrag zur Aneignung der Freiräume können gemeinsame Initiativen aus der Bevölkerung und von Gewerbetreibenden leisten. Mitwirkungsinitiativen schaffen Anreize. Gemeinden können bei Finanzierungen und/oder Planungen diese Initiativen unterstützen. Dabei werden das Bewusstsein und der Wille die Freiräume respektvoll zu nutzen gestärkt. Auch ist mit mehr Vertrauen in die Planung und weniger Einsprachen zu rechnen, da Betroffene schon frühzeitig eingebunden wurden.	Die Akzeptanz und Nutzung der öffentlichen Freiflächen kann mittels Partizipation bzw. Mitwirkung in Zusammenarbeit mit gezielt ausgewählten Nutzergruppen (Bevölkerung, Arbeitende, etc.) verbessert werden. Das Potential für grössere öffentliche Mitwirkungsverfahren in Wil West erscheint aufgrund der Arealnutzung und der nur begrenzt vorhandenen Nutzergruppen insgesamt gering. Die Möglichkeit der gemeinschaftlichen Entwicklung der Sozialräume auf den privaten Baufeldern/ ”Hofgemeinschaften” kann jedoch mit geringem Aufwand zu einem frühen Austausch der sozialen Nutzergruppen führen und Synergien im Umgang mit Infrastruktur und die Flächeneffizienz erhöhen.	Konkretisierung in nächster Phase	Wo unterschiedliche Interessen an einen Raum gestellt werden, ist der Einbezug der Interessensgruppen und der Nutzenden in eine Planung von grosser Bedeutung. Voraussetzung ist, dass die Anspruchsgruppen und künftigen Nutzenden bekannt sind. Im Gegensatz zu einer Quartiersentwicklung im gewachsenen innerstädtischen Bereich, stellt die Arealentwicklung Wil West eine Nutzung dar, die zu einem grossen Teil auf der grünen Wiese stattfindet. Künftige Nutzende können nicht definiert werden, da sie noch nicht bekannt sind. Ob dereinst das künftige Areal auch aus den umliegenden Quartieren beansprucht wird, ist schwierig vorherzusagen. Dies dürfteaufgrund seiner Funktion als Industrie- und Gewerbegebiet weniger der Fall sein. Gradmesser der Betroffenheit war die öffentliche Mitwirkung im Sommer 2021. Rückmeldungen zur Planung gab es damals insbesondere von betroffenen Grundeigentümern und aus der Politik. Stimmen aus der breiten Bevölkerung sind bis auf wenige Ausnahmen ausgeblieben. Mitwirkungsverfahren zur Ausgestaltung der öffentlichen Räume erachten wir deshalb als nicht zielführend. Auf die Massnahme ist Stufe «Planung» zu verzichten. Mitwirkungsverfahren sind in Stufe «Projektierung» während der Arealentwicklung durchaus möglich und sinnvoll. Dies könnte ein Aufgabenbereich des Gebietsmanagements sein.	M2.1.wc

M	Massnahmen-Bezeichnung	Kurzbeschrieb	Kernaussage	Entscheid	Begründung	Interne Ref. Nr.
3.13	**Hindernis- und barrierefreier Zugang zu allen Grün- und Freiräumen ermöglichen**	Alle sollen die Möglichkeit bekommen, die Freiräume des Quartiers nutzen zu dürfen/können. Um der Bevölkerung ein möglichst grosses Angebot an Grünanlagen zu Verfügung zu stellen, sollten vorhandene und geplante Grünflächen für alle zugänglich und nutzbar gemacht werden (z.B. Überprüfung der Öffnungszeiten von bestimmten Freiflächen; Barrierefreiheit gewährleisten; gendergerechte Planung als Ziel setzen; generationsübergreifende Gestaltungen usw.)	Die Grün- und Freiflächen im Perimeter Wil West sind bereits hindernis- und barrierefrei ausgebildet und im Grundsatz so konzipiert, dass diese für alle zugänglich und nutzbar sind bzw. als öffentlich wahrgenommen werden. Die Inhalte zur Barrierefreiheit gehören zum Standard des Planungsvorgangs in der Schweiz, die aufgeführten Normen müssen mit den jeweiligen Bauvorhaben eingehalten werden.	keine Umsetzung	Die Grün- und Freiräume haben vielen Ansprüchen zu genügen: Sie dienen der Erholung, dem Aufenthalt und bieten Lebensraum für Tiere und Pflanzen. Die Erreichbarkeit und Zugänglichkeit ist für die Nutzung als Erholungs- und Freizeitraum wichtig. Die Grün- und Freiräume von Wil West sind so ausgestaltet, dass sie vielfältige soziale und ökologische Funktionen wahrnehmen können. Sie sind mit Ausnahme der privaten Umgebungsflächen öffentlich zugänglich, und es gibt keine erkennbaren Hindernisse. Ein möglicher Mehrwert von zusätzlichen Bestimmungen ist nicht auszumachen. Auf die Massnahme wird verzichtet.	M2.1.wd
3.14	**Lichtemissionen reduzieren**	Die ständige Beleuchtung von Landschaftsräumen beeinträchtigt die Habitate verschiedener Pflanzen- und Tierarten. Mit dieser Massnahme soll die nächtliche Beleuchtung auf das Notwendige beschränkt werden. Damit wird ein Beitrag zur Biodiversität geleistet.	Auf die Beleuchtung von Fassaden und Leuchtwerbung ist möglichst zu verzichten. Handlungsspielraum für eine Reduktion besteht auch entlang der separat geführten Langsamverkehrswege. Im öffentlichen Raum sollen mit einer intelligenten Beleuchtung die Lichtemissionen auf ein Minimum gesenkt werden und entlang der separat geführten LV-Verbindungen (v.a.im Bereich der ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen) nur die betreffend Verkehrssicherheit kritischen Stellen mit einer intelligenten Beleuchtung ausgeleuchtet werden. Zielkonflikte ergeben sich mit Standortqualitäten des Arbeitsgebiets sowie der Auswirkung auf das Sicherheitsempfinden.	keine Umsetzung	Die Ausleuchtung von Räumen innerhalb des Siedlungsgebiets (Strassen- und Fassadenbeleuchtung, Reklamen usw.) und ausserorts (Strassenbeleuchtung) führen zu einer zunehmenden Aufhellung der Nacht. Veränderungen der Nachtlandschaft haben negative Auswirkungen auf die Ökologie. Betroffen sind insbesondere Tiere wie Fledermäuse Insekten und Zugvögel. Auch die Gesundheit der Menschen kann beeinträchtigt werden. Die Thematik ist bekannt und wurde entsprechend auch in die KNZ aufgenommen. In den Zonenvorschriften sind umfassende Bestimmungen zu Lichtemissionen von Aussenbeleuchtungen und Reklamen vorhanden. Die Strassenbeleuchtung richtet sich nach den geltenden Vorschriften. Diese Vorgaben unterstützen auch die Bestrebungen zum sorgsamen Umgang mit Energie. Darüberhinausgehende Einschränkungen sind nicht verhältnismässig. Werden bei einzelnen Strassenzügen die Lichtwerte unter das Minimum gesenkt, bringt dies kaum Zusatznutzen für die Ökologie, hat negative Folgen für die Sicherheit und das Sicherheitsbefinden der Nutzenden.	M8.2.wa
3.15	**Naturnahe Lebensräume und Freiflächen mit einer Überdeckung der Autobahn schaffen**	Infrastrukturen wie Autobahnen oder Bahngleise sind Zäsuren in der Landschaft und zerschneiden Habitate von Tieren und Pflanzen. Mit der Realisierung einer teilweisen Überdeckung der Autobahn werden naturnahe Lebensräume geschaffen und die Verbindung zwischen der KNZ Münchwilen und Sirnach unterstützt. Ebenfalls werden die ökologischen Vernetzungskorridore verbessert und gewisse Effekte der Hitzeminderung erzielt.	Unter Berücksichtigung von geeigneten Einschnittsituationen der N1 sind auf Basis von einfachen Topografieüberprüfungen im Bereich der beiden geplanten Langsamverkehrsbrücken Dreibrunnenstrasse und Wilerstrasse Überdeckungen der N1 auf Breiten zwischen 50 m und 60 m denkbar. Im Hauptfokus der Massnahme steht die Schaffung von zusätzlichen hochwertigen Lebensräumen mit untergeordnet positiven Effekten im Bereich der Landschaftsreparatur, der Vernetzung von kleineren Säugern und Reptilien sowie im Bereich der Hitzeminderung. Ein Überdeckungsbedarf infolge übermässiger Lärmimmissionen besteht nicht. Ebenfalls ist die Lage in Wil West nicht für eine Wildtierpassage geeignet. Ein Zielkonflikt besteht mit Erholungsfunktionen resp. LV-Verbindungen (Flächenbedarf, Störung Vernetzungsfunktion). Auch sind erhebliche Ressourcen erforderlich. In Abhängigkeit der möglichen Dimension einer Überdeckung sind klare Funktionstrennungen erforderlich.	keine Umsetzung	Mit der zerschneidenden Wirkung der Autobahn und der Gleisanlagen hat sich bereits das Richtprojekt auseinandergesetzt. Eine Antwort darauf ist die landschaftliche Achse, die entlang des Siedlungsrand verläuft und die über die LV-Brücken über die Autobahn hinweg das Areal Münchwilen und Sirnach miteinander verbindet. Grössere, die Autobahn überspannende Bauwerke wie eine Grünbrücke oder eine Eindeckung der Autobahn wurden während der Erarbeitung des Umweltverträglichkeitsberichts und des ökologischen Gesamtkonzepts geprüft. Bei den ökologischen Erhebungen wurde festgestellt, dass für die am Standort vorkommenden Arten kein relevanter Mehrwert geschaffen werden kann. Wichtiger ist die Vernetzung entlang der Autobahnböschungen. Tatsächlicher Nutzen für ein die Autobahn querendes Bauwerk mit ökologischem Mehrwert wurde weiter westlich festgestellt. Im Bereich “Bommershüsli” plant der Kanton Thurgau im Zusammenhang mit der Sanierung der A1 eine Wildtierbrücke (Wildtierkorridor TG12). Diese steht auch in Deckung mit dem Zielbild gemäss Agglomerationsprogramm Wil der 4. Generation.	M8.2.a / M2.2.g

M	Massnahmen-Bezeichnung	Kurzbeschrieb	Kernaussage	Entscheid	Begründung	Interne Ref. Nr.
					Die Überdeckung der Autobahn im Bereich der Arealentwicklung Wil West ist nicht verhältnismässig. Geringer ökologischer Nutzen und eine nicht relevante Lärmreduktion stehen einem hohen Ressourcenverbrauch (Material und Kosten) gegenüber. Den grössten Effekt hat die Überdeckung auf das lokale Landschaftsbild. Verbindungen für den LV sind über die geplanten Brücken bereits gewährleistet. Die Massnahme wird nicht weiterverfolgt.	
3.16	**Ökologie für Flora und Fauna fördern**	In unserer intensiv genutzten Landschaft sind die Flora und Fauna unter Druck. Mit der Massnahme sollen die Lebensräume der Tiere und Pflanzen nicht weiter beschnitten werden. Dies ist für die Erhaltung der Biodiversität eine zentrale Voraussetzung.	Die Ökologie ist ein Querschnittsthema. Die Förderung der Ökologie beschränkt sich nicht auf das Umland, sondern muss zwingend auch im Siedlungsraum berücksichtigt werden. Durch den konsequenten Einbezug von Ökologen als fixer Bestandteil in allen Planungsteams und -phasen kann 15% (inklusive der Dachflächen) der öffentlichen und privaten Freiflächen für die Biodiversität gesichert werden. Bei allen Planungsteams soll ein Ökologe mitwirken.	keine Umsetzung	Die kantonale Nutzungszone sieht ein Netz von Grünräumen und Parks vor, die sich über das Areal spannen. Diese Freiflächen fördern die Biodiversität und ermöglichen die Ausbreitung von Arten. Die Grünflächen sind auch für das Stadtklima (Hitzeminderung) von Bedeutung. Bereits rund ein Viertel des gesamten Areals ist als Grünraum oder ökologische Ersatzfläche vorgesehen. Die Begrünung der Dachflächen ist in den Zonenvorschriften verbindlich festgelegt. Weiteres Potenzial gibt es in der Ausgestaltung der privaten Umgebungsflächen. Diese sind im Vergleich mit den genannten Flächen von untergeordneter Bedeutung. Der geringe Zusatznutzen rechtfertig die Einschränkungen auf den privaten Umgebungsflächen nicht. Die Massnahme ist unverhältnismässig und wird daher nicht weiterverfolgt.	M8.2.b / M2.2.g
3.17	**Landschaftliche Integration und auf die Situation abgestimmte Bebauung sicherstellen**	Das Areal Wil West liegt in einer Hanglage. Die topografische Einpassung von grossen Bauvolumen ist herausfordern. Die Terraingestaltung, geprägt durch die Lage von Dreibrunnenallee und den seitlichen Erschliessungsstrassen, beeinflusst die Adressierung, Erschliessung und Gestaltung der Bauvolumen. Projektvorhaben sind auf ihre Umgebung abzustimmen und eine hochwertige Integration in die jeweilige Situation ist sicherzustellen.	Wil West liegt in einem Terrain, das für ein Gewerbequartier ungewöhnlich steil ist. Das Terrain wurde im vorliegenden Projekt zwischen Infrastrukturprojekt, Gebäudesetzung und Körnigkeit, Gebäudeeingänge sowie der Barrierefreiheit austariert. Die landschaftliche Integration der Gebäude und Infrastrukturbauwerke in die Umgebung ist bei grossen Unterschieden zwischen der bestehenden und künftigen Topografie (Aufschüttungen bis zu 4 m) sowie bei Gebäuden mit grossen ökologischen Fussabdrücken und langen strassenbegleitenden Fassaden anspruchsvoll. Eine attraktive Integration der Bauwerke ist in allen Zwischenzuständen wichtig. Möglichkeiten dazu sind: Eine durchdachte Etappierung, unterschiedliche Erdgeschoss-Niveaus von Gebäuden, kleinere Gebäudeeinheiten, Überwindung von kleineren Niveauunterschieden innerhalb der Gebäudevorzonen.	keine Umsetzung	Eine gute Einpassung von Bauten und Anlagen gelingt, wenn die Bauten und Anlagen in ihrer Ausrichtung und in ihrer Grundfläche auf das bestehende Gelänge angepasst wird. Bedeutende Eckpfeiler werden durch den Bau der Erschliessungsstrassen gesteckt. Nebst einer generellen Einpassungsklausel enthalten die Nutzungsvorschriften noch weitere Vorgaben zum Umgang mit dem Geländeverlauf. Weitere Vorgaben sind auf Stufe der kantonalen Nutzungszone nicht angebracht. Das einzelne Projekt wird bei der Baueingabe auf die Vorgaben der Nutzungsvorschriften hin überprüft. Die Massnahme wird nicht weiterverfolgt.	M8.2.wb

THEMA 4: ENERGIE

M	Massnahmen-Bezeichnung	Kurzbeschrieb	Kernaussage	Entscheid	Begründung	Interne Ref. Nr.
4.1	**E-Mobilität mittels geeigneten Ladeinfrastrukturen fördern**	Die E-Mobilität und demzufolge auch deren Ladeinfrastruktur sind im aktuellen «Mobilitätskonzept KNZ Wil West» nicht berücksichtigt. Die E-Mobilität ist eine Erweiterung unserer Mobilitätformen. Z.B. im Kanton Thurgau ist der Anteil der Elektroautos an den Neuzulassungen 2018 – 2022 von 1.9% auf 22.4% gestiegen. Tendenz steigend. Die Ladeinfrastruktur zur E-Mobilität ist auf dem Areal bedürfnisgerecht bereitzustellen.	Der Ausbau der Ladeinfrastruktur zur E-Mobilität ist eine logische Konsequenz dieser Mobilitätsform und soll in Form von Elektroladestationen in den Parkhäusern, im Umfeld von Gebäuden für Besucherinnen und Besucher und bei den Sharing-Angeboten in die Arealentwicklung integriert werden.	Konkretisierung in nächster Phase	Die E-Mobilität gewinnt laufend an Bedeutung. Es sind entsprechend ausreichende Infrastrukturen zum Laden der Fahrzeuge nötig. Der Nutzen für die Umwelt liegt darin, dass mit der E-Mobilität eine ressourcenschonenden, umweltfreundliche Mobilitätsform ermöglich wird, vorausgesetzt der Strom stammt aus erneuerbaren Quellen. Die gesellschaftliche Akzeptanz von E-Fahrzeugen ist hoch und weiter steigend. Die benötigten Ladeinfrastrukturen sind mit Kosten verbunden, die vertretbar sind. Es ist davon auszugehen, dass Lademöglichkeiten vermehrt, als Standardausrüstung erwartet werden. Bisher gibt es keine Vorgaben hierzu in der kantonalen Nutzungszone. Um die Nachfrage befriedigen zu können, sind die Voraussetzungen zu schaffen und entsprechende Regelungen (Grundsätze) verbindlich in die kantonale Nutzungszone aufzunehmen. Der konkrete Bedarf und sachgerechte Standorte können derzeit nicht abgeschätzt werden. Dies ist auf Stufe Bauprojekt festzulegen. Die Ladeinfrastruktur und die E-Mobilität sind zudem in den Grundlagen (Mobilitäts-, Betriebs- und Energiekonzept) zu berücksichtigen.	M6.1.d M6.1.wa M6.1.wb M6.1.wc
4.2	**Energieverbrauch über den gesamten Lebenszyklus durch energieeffiziente Gebäude reduzieren**	Steigerung der Energieeffizienz von Gebäuden und Industrieprozessen sowie Verminderung von Treibhausgasemissionen (THGE) bei der Erstellung und im Betrieb.	Um die hohen Ziele hinsichtlich CO_2-Neutralität und dergleichen. zu erreichen, ist eine Steigerung der Energieeffizienz mit hohen Anforderungen an die Gebäude (Grundversorgung für die Betriebsenergie, Erstellung der Gebäude, gebäudeinduzierte Mobilität) und die Optimierung der Industrieprozesse zweckmässig. Mit ergänzenden Energieeffizienzmassnahmen in den Bereichen Grundversorgung für die Betriebsenergie (z.B. hohe Anforderungen an die Gebäudehülle), Erstellung Gebäude (z.B. Re-Use von Baumaterialien), gebäudeinduzierte Mobilität (z.B. möglichst wenig Parkplätze) und Industrieprozesse (z.B. Abwärmenutzung) kann der Energieverbrauch und die Treibhausgasemissionen (THGE) weiter gesenkt werden.	Umsetzung	Bei einem haushälterischen Umgang mit Energie und der Reduktion von CO_2-Emissionen steht der Gebäudepark im Fokus. Handlungsfelder gibt es beim Bau der Gebäude, in der Gebäudeversorgung und im Produktionsprozess. Es gibt zudem thematische Verbindungen zur Mobilität. In den Zonenvorschriften sind Bestimmungen enthalten, wonach Bauten in nachhaltiger Bauweise zu erstellen und einen vorbildlich geringen Energiebedarf aufweisen müssen, der primär mit erneuerbaren Energien zu decken ist. Die Formulierung wurde absichtlich offen gewählt, um dem langen Entwicklungszeitraum des Areals Rechnung tragen zu können. Standards werden in dieser Zeit mehrfach angepasst. Es ist im Planungsbericht aufzuzeigen, unter welchen Bedingungen diese Vorgaben aus heutiger Sicht (geltende Labels, z. B. Minergie-P, SIA MB 2040) erfüllt sind. Zu den Betriebsprozessen und deren Energiebedarf gibt es keine Vorgaben. Der künftige Energiebedarf hängt davon ab, welche Nutzungen sich in Wil West ansiedeln. Starre Vorgaben hierzu beeinflussen die Wettbewerbsfähigkeit des Areals stark, da die Betriebsenergie unter Umständen ein hoher Kostenpunkt ist. Es sind massgeschneiderte Lösungen zu finden. Der im Arealentwicklungsvertrag festgehaltene Grundsatz der CO_2-Neutralität des Areals und energieautarker Gebäude soll weiterhin Gültigkeit haben und ist in ein geeignetes Instrument zu überführen.	M6.1.wd

M	Massnahmen-Bezeichnung	Kurzbeschrieb	Kernaussage	Entscheid	Begründung	Interne Ref. Nr.
4.3	Energieverbrauch durch Abwärmenutzung reduzieren	Abschätzung zum Umfang einer möglichen Nutzung der Abwärme auf dem Areal.	Die Energieeffizienz des Areals kann durch Abwärme aus Kälteerzeugung, Abwärme aus Hochtemperaturprozessen der Industrie sowie aus Abwärme aus Abwasser erhöht werden. Sie kann jeodch voraussichtlich die Grundversorgung des Areals mit Wärme nicht abdecken. Die zusätzliche Nutzung von Abwärme soll, wo zweckmässig, vorgeschrieben werden.	Konkretisierung in nächster Phase	Durch Nutzung von Abwärme kann der Energiebedarf auf dem Areal gesenkt werden. Die Massnahme hilft, die Vorgabe aus dem Arealentwicklungsvertrag betreffend CO_2-Neutralität und Energieautarkie zu verwirklichen. Die Massnahme wirkt sich positiv auf die Wahrnehmung des Areals,schont Ressourcen und mindert schädliche Emissionen. Handlungsfelder bestehen in den Bereichen der Kälteerzeugung, der Hochtemperaturprozesse aus der Industrie und des Abwassers. Verbindliche Vorgaben in den Zonenvorschriften sind aufgrund des Planungsstands nicht möglich und daher in der kantonalen Nutzungszone nicht stufengerecht bzw. nicht zweckmässig. Die Thematik ist im Energiekonzept zu vertiefen. Die Grundsätze zur Energieautarkie und CO_2-Neutralität behalten ihre Gültigkeit und sollen in ein geeignetes Instrument überführt werden.	M6.1.e
4.4	Erzeugung erneuerbarer Energie im öffentlichen Raum bzw. auf Infrastrukturbauten fördern	Basierend auf dem «Energiekonzept Arealentwicklung Wil West – 09.06.2023» soll das Potenzial der Energieerzeugung mittels Photovoltaikanlagen im öffentlichen Raum aufgezeigt werden. Dabei ist die Multifunktionalität im Vordergrund zu setzen. Z.B. darf die Energieerzeugung im öffentlichen Raum zu keiner Verschlechterung des Freizeit- und Freiraumangebotes führen. Ebenfalls dürfen keine naturnahen Grünflächen sowie Ausgleichs- und Ersatzmassnahmenflächen beansprucht werden.	Mit Photovoltaik-Anlagen entlang der Autobahn, entlang dem Trassee der Frauenfeld-Will-Bahn, auf einer potenziellen Autobahnüberdachung und auf der ökologischen Ausgleichs- und Ersatz-Fläche Länzenbühl lassen sich ca.7.6% des Energiebedarfs des bebauten Areals Wil West decken. Dabei sind auf allen genannten Flächen Zielkonflikte mit dem Freizeit- und Freiraumangebot sowie Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen festzustellen.	keine Umsetzung	Mit der Energiewende rückt die Produktion von alternativen Energieformen auf dem eigenen Areal in den Fokus. Insbesondere die Produktion von Strom mittels Photovoltaik steht im Vordergrund. Allerdings verschärfen die Photovoltaikanlagen die Flächenkonkurrenz im Areal. Insbesondere im Bereich der Frei- und Grünflächen stellen die Anlagen einen Fremdkörper dar und schränken die Nutzung als Erholungsfläche ein . Die Wirtschaftlichkeit der Anlage ist fraglich. Nutzen besteht einzig im Bereich Umwelt: Durch die Produktion von “eigenem” Strom wird die externe Nachfrage reduziert. Aufgrund des schlechten Kosten-/Nutzen-Verhältnisses wird auf die Massnahme verzichtet.	M6.1.c

THEMA 5: AREALENTWICKLUNG

M	Massnahmen-Bezeichnung	Kurzbeschrieb	Kernaussage	Entscheid	Begründung	Interne Ref. Nr.
5.1	**Anliegen und Verbesserungspotenziale zur Nutzung (Bereich Organisation)**	Überprüfung des vorgesehenen Nutzungskonzepts (Arten und Mix) sowie der Bebauung (Städtebau, Volumen, Gestaltung und Freiraum) auf dem Areal Wil West im Bereich Organisation mit Blick auf die Dimensionen der Nachhaltigkeit.	Das vorgesehene Nutzungskonzept und die Bebauung entsprechen den Anforderungen einer nachhaltigen Entwicklung sehr gut. Diese werden grundeigentümerverbindlich in der Kantonalen Nutzungszone (KNZ) oder in den Vereinbarungen mit Investoren und Nutzern festgelegt. Verbesserungen sind im Bereich Organisation möglich und sollen in die weitere Entwicklung integriert werden.	Keine Umsetzung	Die Wirksamkeit der Massnahme wird insgesamt neutral bewertet, da die Organisation an sich keinen direkten Einfluss auf die drei Dimensionen der Nachhaltigkeit hat. Die Thematik ist zudem bereits im Rahmen der Verankerung der Nachhaltigkeit in der Projektorganisation berücksichtigt. Es besteht auch eine Abhängigkeit zur Massnahme betreffend Durchführung Zertifizierungsprozess SNBS für das Areal Wil West.	3.1 3.2 3.4-3.10 3.16 3.20 4.3 4.9 8.8
5.2	**Anliegen und Verbesserungspotenziale zur Nutzung (Bereich Räume sozialer Interaktionen)**	Überprüfung des vorgesehenen Nutzungskonzepts (Arten und Mix) sowie der Bebauung (Städtebau, Volumen, Gestaltung und Freiraum) auf dem Areal Wil West in Bezug auf Räume sozialer Interaktionen mit Blick auf die Dimensionen der Nachhaltigkeit.	Das vorgesehene Nutzungskonzept und die Bebauung entsprechen den Anforderungen einer nachhaltigen Entwicklung sehr gut. Diese werden grundeigentümerverbindlich in der Kantonalen Nutzungszone (KNZ) oder in den Vereinbarungen mit Investoren und Nutzern festgelegt. Verbesserungen sind in Bezug auf Räume sozialer Interaktionen, insbesondere in den Innenräumen des Areals, mögich und sollen in die weitere Entwicklung integriert werden.	Umsetzung	Die Wirksamkeit der Massnahme wird in Bezug auf die Dimensionen Wirtschaft und Gesellschaft positiv bewertet. Räume sozialer Interaktionen führen zu einem breiteren Horizont, was sich positiv auf die Wirtschaft und die Gesellschaft auswirkt. Mit der Massnahme sind keine zusätzlichen Kosten verbunden.	3.1 3.2 3.4-3.10 3.16 3.20 4.3 4.9 8.8
5.3	**Anliegen und Verbesserungspotenziale zur Nutzung (Bereich Bewirtschaftungskonzept)**	Überprüfung des vorgesehenen Nutzungskonzepts (Arten und Mix) sowie der Bebauung (Städtebau, Volumen, Gestaltung und Freiraum) auf dem Areal Wil West in Bezug auf ein Bewirtschaftungskonzept mit Blick auf die Dimensionen der Nachhaltigkeit.	Das vorgesehene Nutzungskonzept und die Bebauung entsprechen den Anforderungen einer nachhaltigen Entwicklung sehr gut. Diese werden grundeigentümerverbindlich in der Kantonalen Nutzungszone (KNZ) oder in den Vereinbarungen mit Investoren und Nutzern festgelegt. Verbesserungen sind im Bereich Bewirtschaftung möglich und sollen in die weitere Entwicklung integriert werden.	Umsetzung	Die Wirksamkeit der Massnahme wird als hoch bewertet. Ein funktionierendes Bewirtschaftungskonzept ist im vorliegenden Rahmen relevant für die Umwelt, da die für die Bewirtschaftung vorgesehene Organisationsstruktur auch die Erreichung der hohen Ziele betreffend Modalsplit sicherstellen soll. Eine "Gemeinschaft Wil West", die gemeinsam wirtschaftliche Ziele verfolgt, wirkt sich zudem in mehreren Bereichen positiv auf die wirtschaftliche Entwicklung und die gesellschaftlichen Interaktionen der einzelnen Unternehmen aus. Zudem sind mit der Massnahme keine direkten Kosten verbunden.	3.1 3.2 3.4-3.10 3.16 3.20 4.3 4.9 8.8
5.4	**Anliegen und Verbesserungspotenziale zur Nutzung (Bereich Konnektivität)**	Überprüfung des vorgesehenen Nutzungskonzepts (Arten und Mix) sowie der Bebauung (Städtebau, Volumen, Gestaltung und Freiraum) auf dem Areal Wil West im Bereich Konnektivität mit Blick auf die Dimensionen der Nachhaltigkeit.	Das vorgesehene Nutzungskonzept und die Bebauung entsprechen den Anforderungen einer nachhaltigen Entwicklung sehr gut. Diese werden grundeigentümerverbindlich in der Kantonalen Nutzungszone (KNZ) oder in den Vereinbarungen mit Investoren und Nutzern festgelegt. Verbesserungen sind im Bereich Konnektivität möglich und sollen in die weitere Entwicklung integriert werden.	Umsetzung	In Bezug auf die Wirksamkeit erzielt die Massnahme eine mittlere Bewertung. Die Konnektivität geht im Bewirtschaftungskonzept mit der "Gemeinschaft Wil West" auf. Eine wirksame Konnektivität mit bspw. mit Universitäten und Hochschulen hat zwar keinen Einfluss auf die Umwelt, erzielt aber für die angesiedelten Unternehmen einen positiven wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Effekt. Zudem sind mit der Massnahme keine direkten Kosten verbunden. Indirekte Kosten ergeben sich, falls in Zusammenarbeit mit einer Hochschule z.B. eine Professur mitfinanziert werden sollte.	3.1 3.2 3.4-3.10 3.16 3.20 4.3 4.9 8.8

M	Massnahmen-Bezeichnung	Kurzbeschrieb	Kernaussage	Entscheid	Begründung	Interne Ref. Nr.
5.5	**Anliegen und Verbesserungspotenziale zur Nutzung (Bereich Kreislaufwirtschaft)**	Überprüfung des vorgesehenen Nutzungskonzepts (Arten und Mix) sowie der Bebauung (Städtebau, Volumen, Gestaltung und Freiraum) auf dem Areal Wil West im Bereich Kreislaufwirtschaft mit Blick auf die Dimensionen der Nachhaltigkeit.	Das vorgesehene Nutzungskonzept und die Bebauung entsprechen den Anforderungen einer nachhaltigen Entwicklung sehr gut. Diese werden grundeigentümerverbindlich in der Kantonalen Nutzungszone (KNZ) oder in den Vereinbarungen mit Investoren und Nutzern festgelegt. Verbesserungen sind im Bereich Kreislaufwirtschaft möglich und sollen in die weitere Entwicklung integriert werden.	Konkretisierung in nächster Phase	Die Wirksamkeit der Massnahme erzielt eine mittlere Bewertung. Es könnte bei einer konsequenten Umsetzung ein zusätzlicher Nutzen bezüglich Umwelt erwartet werden. Wirtschaftlich gesehen ist zu unterscheiden zwischen kurzfristigen zusätzlichen Kosten und mittel- bis langfristig möglichen Kosteneinsparungen. Gesellschaftlich ist kein zusätzlicher Nutzen zu erwarten. Zudem sind mit der Massnahme keine direkten Kosten verbunden. Da die Zuständigkeit im Bereich der Kreislaufwirtschaft im Areal bei den Gemeinden bzw. Zweckverbänden liegt, ist die Umsetzung der Massnahme in der nächsten Projektphase mit diesen zu koordinieren bzw. zu prüfen.	3.1 3.2 3.4-3.10 3.16 3.20 4.3 4.9 8.8
5.6	**Organisation der Arealentwicklung**	Prüfung der Berücksichtigung der Nachhaltigkeit und des Einbezugs von Projektkritikern in der Aufbau- und Ablauforganisation	Die Aspekte der Nachhaltigkeit waren bereits im bisherigen Organisationsmodell vorgesehen, nicht aber der Einbezug von Projektkritikern. Unabhängig von der künftigen Organisationsstruktur können die Anliegen der Nachhaltigkeit und der Projektkritiker in der Organisation berücksichtigt werden.	Umsetzung	Die Massnahme erzielt in der Bewertung eine mittlere Wirksamkeit. Der Einbezug der Nachhaltigkeit und von eher kritischen Akteuren in die einzelnen Gremien erschwert zwar die Entscheidfindung, ermöglicht jeoch den Einbezug aller Aspekte und führt damit letztlich zu ausgewogenen Entscheiden, was für die Nachhaltigkeit des Projektes in einer Gesamtbetrachtung positiv ist. Die Kosten sind unter Betrachtung der Gesamtdauer des Projekts als vertretbar zu beurteilen.	6.1 6.3-6.6

THEMA 6: RÄUME

M	Massnahmen-Bezeichnung	Kurzbeschrieb	Kernaussage	Entscheid	Begründung	Interne Ref. Nr.
6.1	**Aufzeigen des Einflusses von WILWEST auf die Gemeinden**	Die Auswirkungen von Wil West sind über den Projektperimeter Wil West hinaus zu betrachten.	Das Agglomerationsprogramm Wil stellt sicher, dass langfristig eine aufeinander abgestimmte Siedlungsentwicklung und Verkehrsplanung in der Region stattfindet.	Keine Umsetzung	Die Gemeinden im Perimeter der Regio Wil, also im erweiterten Betrachtungsperimeter des reinen Projektperimeters Wil West, weisen gemäss den Annahmen der kantonalen Richtpläne bis ins Jahr 2040 ein Wachstum von rund +15'000 Einwohnenden und +7'800 Beschäftigten. Dieses Wachstum findet unabhängig vom Entwicklungsschwerpunkt Wil West statt. Summarisch kann festgehalten werden, dass die vorhandenen Reserven in den Arbeitszonen zusammen mit dem Areal Wil West ausreichen, um das prognostizierte Wachstum auffangen zu können. Mit WILWEST wird das Wachstum in der Region aktiv gelenkt, an einem verkehrstechnisch sinnvollen Ort konzentriert und einer Zersiedelung in den Gemeinden entgegengewirkt. Die kantonalen Richtpläne St.Gallen und Thurgau tragen der zukünftigen Entwicklung mit Wil West vollumfänglich Rechnung. Im Gesamtvorhaben WILWEST sind diesbezüglich keine weiteren Massnahmen zu ergreifen.	2.1, 2.2
6.2	**Arbeitszonenmanagement und regionale Abstimmung**	Aufzuzeigen ist ein Überblick über die regionalen Arbeitszonen, der Einblick in die Arbeitszonenbewirtschaftung sowie eine koordinierte und abgestimmte Entwicklung von Arbeits- und Wohnzonen. Zersiedelung und damit der Verlust von Fruchtfolgefläche soll dauerhaft gestoppt werden.	Mit den vorhandenen Instrumenten wie kantonale Richtpläne und Nutzungspläne, dem Agglomerationsprogramm Wil, der gemeinsamen Haltung der Regio-Mitgliedsgemeinden als auch der Arbeitszonenbewirtschaftung werden auf die von der Politik geforderten Anliegen eingegangen. Aus den dargelegten Ergebnissen lassen sich aus Sicht Gesamtvorhaben WILWEST keine Massnahmen ableiten.	Keine Umsetzung	Mit den vorhandenen Instrumenten wie kantonale Richtpläne und Nutzungspläne, dem Agglomerationsprogramm Wil, der gemeinsamen Haltung der Regio-Mitgliedsgemeinden als auch der Arbeitszonenbewirtschaftung, ergibt sich kein direkter und neuer Handlungsbedarf, welcher innerhalb des aktuellen Gesamtvorhabens WILWEST aufgenommen werden müsste. Aus den dargelegten Ergebnissen sind aus Sicht des Gesamtvorhabens WILWEST keine Massnahmen abzuleiten.	2.3 – 2.7 2.9 2.11 3.15
6.3	**Kompensation Fruchtfolgeflächen im Kanton St.Gallen**	Prüfung der Möglichkeit einer Kompensation von Fruchtfolgeflächen im Kanton St.Gallen zugunsten des Gesamtvorhabens WILWEST.	Ein Handel mit Fruchtfolgeflächen zwischen den Kantonen Thurgau und St.Gallen oder eine Kompensation der Fruchtfolgeflächen für das Gesamtvorhaben WILWEST im Kanton St.Gallen anstatt im Kanton Thurgau ist rechtlich nicht erlaubt. Es besteht jedoch keine Vorschrift, wonach nicht zusätzliche Fruchtfolgeflächen ausgewiesen werden dürfen. Entsprechend kann der Kanton St.Gallen auch eine Überkompensation von Fruchtfolgeflächen auf eigenem Kantonsgebiet vornehmen.	Umsetzung	Die Massnahme hat eine mittlere Wirksamkeit. Die Aufbereitung beanspruchter Ökosysteme oder versiegelter Flächen und der Erhalt intakter Kulturlandflächen wirkt sich positiv auf die Dimensionen Umwelt und Gesellschaft aus. In Bezug auf die Dimension Wirtschaft verhält sich die Massnahme neutral. Das Kosten-Verhältnis wird insgesamt positiv bewertet, sofern sich die freiwillige Kompensation von Fruchtfolgeflächen in einem verhältnismässigen Rahmen bewegt. Wird die zusätzliche Kompensation der Fruchtfolgeflächen im Kanton St.Gallen zudem als Bedingung für das Grundstückgeschäft zwischen den Kantonen Thurgau und St.Gallen aufgenommen, kann dadurch eine referendumspflichtige Vorlage erreicht werden.	2.8

THEMA 7: VERSCHIEDENES

M	Massnahmen-Bezeichnung	Kurzbeschrieb	Kernaussage	Entscheid	Begründung	Interne Ref. Nr.
7.1	**Durchführung einer SNBS-Areal-Zertifizierung**	Der Nachhaltigkeitsstandard "SNBS-Areal" dient als Referenz und soll den Planungs- und Entwicklungsprozess als qualitätssicherndes Instrument begleiten.	Die Zertifizierung SNBS-Areal stellt die Umsetzung der gesamthaft ausgelegten Nachhaltigkeitsziele wie folgt in 7 Schritten sicher: - Schärfung der Nachhaltigkeitsstrategie - Implementierung und Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie anhand SNBS-Areal - Implementierung SNBS-Areal in die KNZ - Vorzertifizierung (VZ) SNBS-Areal als Grundlage des Gesamtleistungswettbewerbes - Implementierung der VZ im Gesamtleistungswettbewerb - Vollzug des Ablaufplans aus der VZ für die weitere Entwicklung bis zur Inbetriebnahme und definitiven Zertifizierung (DZ) des Areals - einmalige Rezertifizierung des Areals 5 Jahre nach Inbetriebnahme	Umsetzung	Nachhaltige Entwicklung betrifft alle Staatsstufen und Sachbereiche. Der Bund erklärt die nachhaltige Entwicklung zu einem Staatsziel (Art. 2 Bundesverfassung). Sie berücksichtigt die drei Dimensionen (ökologische Verantwortung, gesellschaftliche Solidarität und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit) gleichwertig. Auch die Charta zur Standortentwicklung WILWEST gibt übergeordnet Vorgaben für eine nachhaltige Entwicklung. Die Zieldimensionen unter Ziffer 2 sind darauf abgestimmt: - Nachhaltige gesunde wirtschaftliche Entwicklung der Region, - sorgsamer Umgang mit Ressourcen; sparsamer Umgang mit Boden und Verhinderung der Zersiedelung, - Defizite bei Infrastrukturen beheben - hohe Attraktivität der Lebensräume anstreben. Auch aus raumplanerischer Sicht gibt es zahlreiche Herausforderungen, die es bei Planungen zu berücksichtigen gilt: gesellschaftlich (demografischer Wandel, verändernde Gewohnheiten), wirtschaftlich (bezahlbarer Boden) und ökologisch (Druck auf Landschaft, Verdichtung). Diese Ausgangslage verlangt nach einer systematischen Überprüfung der Planung. Können die Ziele der Nachhaltigkeit erreicht werden? Bereits die Planung und später die Realisierung und der Betrieb sind darauf auszurichten. Mit einem anerkannten Standard können die Qualitäten der Planung evaluiert, das Potenzial aufgezeigt und die langfristige Sicherung der Qualitätsziele sichergestellt werden. Die zahlreichen erforderlichen Massnahmen haben Auswirkungen auf die Kosten. Die Abwägung von Kosten und Nutzen ist auf Stufe der einzelnen Massnahmen vorzunehmen. Vorerst ergibt sich mit der Durchführung einer SNBS-Areal-Zertifizierung ein wertvoller Überblick über den Stand der Planung und die Möglichkeiten zur Verbesserung der Nachhaltigkeit. Die Massnahme ist zweckmässig und umzusetzen.	MÜ.a M1.1.a; M1.2.c; M1.2d; M1.2.e; M1.2.e; M1.2.f; M1.3.d;
7.2	**Konzeptionelle Überarbeitung von WILWEST**	Das Gesamtvorhaben WILWEST inklusive der Entwicklung des Wirtschaftsareals ist auf konzeptioneller Stufe zu überarbeiten, bevor ein Grundstückgeschäft zwischen den Kantonen Thurgau und St.Gallen behandelt werden kann.	Der Entwicklungsschwerpunkt Wil West als Kernmassnahme des Aggloprogramms wurde seit dem Jahr 2009 partizipativ entwickelt und auf allen Stufen (Gemeinden, Kantone und Bund) genehmigt. Eine gesamthafte Neukonzeption bedeutet ein Verlust eines Grossteils der Ergebnisse und der eingesetzten Ressourcen.	keine Umsetzung	Seit dem Jahr 2009 wird der Entwicklungsschwerpunkt Wil West in regionalen Planungen berücksichtigt, weiterentwickelt und auf allen Entscheidungsebenen (kommunal, regional und kantonal) geprüft und genehmigt. Zudem ist der Entwicklungsschwerpunkt Wil West im kantonalen Richtplan Thurgau eingetragen. Für die Erweiterung des kantonalen Strassen- und Wegnetzes im Projektperimeter Wil West liegt die Zustimmung des Grossen Rats Thurgau vor.	3.14

M	Massnahmen-Bezeich-nung	Kurzbeschrieb	Kernaussage	Entscheid	Begründung	Interne Ref. Nr.
					Eine Neukonzeption des Entwicklungsschwerpunkt Wil West würde bedeuten, dass mehrere Jahre partizipative Entwicklungsarbeit verloren und die Planungsarbeiten allenfalls von Grund auf neu zu starten wären. Dazu zählt auch das Evaluieren einer neuen Verkehrsentlastungslösung für die Stadt Wil und die umliegenden Gemeinden, sowie das raumplanerisch wenig sinnvolle Einzonen und Erschliessen von neuem Bauland in den Gemeinden. Finanziell würde eine Neukonzeption bedeuten, dass die mit dem Bund vereinbarte Mitfinanzierung an die Infrastrukturmassnahmen Wil West erlischt, weil der im Rahmen des Agglomerationsprogramms festgehaltenen Baubeginn nicht mehr eingehalten werdenkönnte (Baustart bis im Jahr 2028, vorbehältlich Rechtsmittelverfahren). Im Rahmen des Nachhaltigkeits-Precheck nach SNBS wurde im bereits nachhaltigen Projekt weiteres Optimierungspotenzial ermittelt. Die daraufhin vertieften und nun zur Umsetzung empfohlenen Optimierungsmassnahmen können im Sinne von Verbesserungen am Gesamtvorhaben durchaus als Teil-Neukonzeption geltend gemacht werden. Auf eine geforderte Neukonzeption ist zu verzichten.	
7.3	**Standortentwicklungen in regionalen Zentren**	Verkehrserschliessung von neuen Arbeitsgebieten ist für alle Verkehrsträger sicherzustellen. Standortentwicklungen sind in regionalen Zentren durchzuführen.	Das Areal Wil West ist zukunftsorientiert für alle Verkehrsträger erschlossen. Kantonale Planungsinstrumente stellen eine passende Erschliessung mit den Verkehrsträgern sicher.	Keine Umsetzung	In den Richtplänen der Kantonen St.Gallen und Thurgau wird verbindlich definiert, wo Wirtschaftsentwicklungen stattfinden können. Diesbezügliche Anliegen, neue und bestehende Orte, Grösse, Anpassungen etc.,sind ausserhalb des Gesamtvorhaben WILWEST zu äussern. Das Gesamtvorhaben WILWEST liefert keinen Beitrag, an welchen Orten Wirtschaftsflächen in den Richtplänen der Kantonen St.Gallen und Thurgau festgesetzt werden.	8.11
7.4	**Abgabe Grundstücke Kanton St.Gallen im Baurecht**	Überprüfung, ob und wenn ja, unter welchen Bedingungen die Grundstücke im Eigentum des Kantons St.Gallen im Baurecht an interessierte Investoren (Kanton Thurgau und/oder private Investoren) abgegeben werden können.	Eine Abgabe der Grundstücke im Baurecht wäre aufgrund der langen Entwicklungsdauer (zu) komplex. Insbesondere, wenn damit die erwünschte Entwicklung sichergestellt werden soll. Je nachdem ergeben sich unterschiedliche Vor- bzw. Nachteile für den Kanton St.Gallen und die Baurechtsnehmer.	Keine Umsetzung	Die Wirksamkeit der Massnahme wird insbesondere in Bezug auf die Dimension Wirtschaft leicht negativ bewertet. Im Verlauf der Dauer des Baurechts wird die Nutzung aufgrund des bevorstehenden Endes des Baurechts immer unattraktiver. Wird der Baurechtsvertrag überdies mit Bedingungen und Auflagen ausgestaltet, schränkt dies die Freiheiten des Baurechtsnehmers ein, womit das Baurecht ebenfalls weniger interessant wird. Durch einen vorzeitigen oder bei Ablauf des Baurechts eintretenden Heimfall können für den Kanton St.Gallen zudem hohe Folgekosten entstehen. Auf die Dimensionen Umwelt und Gesellschaft hat die Massnahme keinen Einfluss. Eine Abschätzung der Kosten und Erträge kann erst vorgenommen werden, wenn das Areal vermarktet wird.	3.11

M	Massnahmen-Bezeichnung	Kurzbeschrieb	Kernaussage	Entscheid	Begründung	Interne Ref. Nr.
7.5	**Einbezug Stimmbevölkerung für Grundstückgeschäft zwischen den Kantonen Thurgau und St.Gallen**	Prüfung, unter welchen finanz- und staatsrechtlichen Rahmenbedingungen für das Grundstückgeschäft zwischen den Kantonen Thurgau und St.Gallen eine Vorlage an den Kantonsrat möglich ist, die einem fakultativen oder obligatorischen Referendum untersteht (Einbezug St.Galler Stimmbevölkerung).	Das Grundstückgeschäft bzw. der Verkauf der Grundstücke im Eigentum des Kantons St.Gallen an den Kanton Thurgau liegt in der abschliessenden Zuständigkeit des Kantonsrates. Die Voraussetzungen für ein fakultatives oder obligatorisches Referendum sind nicht gegeben. Denkbar ist hingegen, dass mit dem Verkauf indirekt zusammenhängende Ausgaben einem Referendum unterstellt werden.	Umsetzung	Die Veräusserung der Grundstücke bzw. das Grundstückgeschäft zwischen den Kantonen Thurgau und St.Gallen untersteht weder dem Finanz-, dem Verfassungs- oder dem Gesetzesreferendum. Ein fakultatives Finanzreferendum ist nur möglich, wenn mit dem Grundstückverkauf eine einmalige neue Ausgabe von mindestens 3 Mio. Franken oder eine während mindestens zehn Jahren wiederkehrende neue Jahresausgabe von Fr. 300 000.– bis Fr. 1 500 000.– verbunden ist. Eine solche Verknüpfung könnte mit Ausgaben für eine zusätzliche Kompensation von Fruchtfolgeflächen im Kanton St.Gallen hergestellt werden (Massnahme Nr. 6.3). Wird die Kompensation der Fruchtfolgeflächen im Kanton St.Gallen zusätzlich als Bedingung für den Verkauf der Grundstücke im Eigentum des Kantons St.Gallen aufgenommen, kann eine referendumspflichtige Vorlage erreicht werden, bei der auch über den Verkauf abgestimmt wird.	3.12
7.6	**Neue Vorlage für Kantonsratsbeschluss zur Arealentwicklung Wil West durch Kanton St.Gallen**	Der Kanton St.Gallen prüft, ob und gegebenenfalls wie eine neue kantonale Vorlage über einen Kredit zur Arealentwicklung Wil West erarbeiten werden könnte, um diese der St.Galler Stimmbevölkerung erneut zur Abstimmung zu unterbreiten.	Im Kanton St.Gallen besteht keine Verfassungs- oder Gesetzesvorschrift, wonach der Kantonsrat bzw. die Stimmbevölkerung nicht zwei- oder mehrmals über den grundsätzlich gleichen Gegenstand abstimmen darf. Es wäre damit möglich, dem Kantonsrat bzw. der Stimmbevölkerung erneut einen Kredit zur Arealentwicklung Wil West zu unterbreiten.	Keine Umsetzung	Die Wirksamkeit der Massnahme erzielt eine negative Bewertung. Mit Blick auf die Reaktionen nach der Volksabstimmung zum Sonderkredit Wil West ist in Frage gestellt, ob eine erneute Abstimmung zur Arealentwicklung Wil West durch den Kanton St.Gallen positiv aufgenommen würde. Zudem hätte die Erarbeitung einer neuen Vorlage einen hohen Einfluss auf den Zeitplan des Gesamtvorhabens WILWEST. Weitere Verzögerungen aufgrund der Verwirkung der in Aussicht gestellten Bundesgelder sind zu vermeiden. Bezüglich der zu erwartenden Kosten und Erträgen wäre von ähnlichen Annahmen auszugehen, die der Kanton St.Gallen im Rahmen seines Geschäftsmodells zum Sonderkredit über die Arealentwicklung getroffen hat. Zusätzlich zu beachten ist, dass sich das Kosten- und marktwirtschaftliche Umfeld seit 2021 verändert haben.	3.13
7.7	**Aktualisierung volkswirtschaftliche Analyse**	Prüfung der Notwendigkeit einer Aktualisierung der volkswirtschaftlichen Analyse zum Gesamtvorhaben WILWEST.	Aufgrund der veränderten Ausgangslage im Gesamtvorhaben WILWEST sowie der Veränderung der markökonomischen Rahmenbedingungen seit dem Jahr 2020 ist eine Aktualisierung der volkswirtschaftlichen Analyse des Gesamtvorhabens WILWEST angezeigt.	Umsetzung	Die Wirksamkeit der Massnahme wird mittel bewertet. Die Massnahme wirkt sich positiv auf die Dimensionen Wirtschaft und Gesellschaft aus, hat jedoch keinen unmittelbaren Effekt auf die Umwelt. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Massnahme ist gut, weshalb diesbezüglich eine Umsetzung anzustreben ist.	4.14
7.8	**Institutionalisierung SNBS-Standard bei Arealentwicklungen**	Prüfung von möglichen Ansätzen zur Institutionalisierung des SNBS-Standards im Rahmen von Arealentwicklungen in den Kantonen Thurgau und St.Gallen.	Neben den Standards Nachhaltiges Bauen Schweiz bestehen weitere (internationale) Standards, sei es für Areale, Hochbauten oder Infrastrukturvorhaben. Eine gesetzliche Vorschrift, die einen bestimmten Standard für die Realisierung von Arealentwicklungen vorschreibt, existiert weder im Kanton Thurgau noch im Kanton St.Gallen. Entsprechend wäre zuerst eine gesetzliche Grundlage zu schaffen.	Keine Umsetzung	Eine gesetzliche Vorschrift, die einen bestimmten Standard vorschreibt, würde einerseits der Vielfalt der Standards nicht gerecht werden und könnte die bevorstehende weitere Entwicklung nicht oder nur beschränkt abbilden. Die aktuelle Marktentwicklung zeigt, dass sich insbesondere institutionelle Investoren und grössere Projektentwickler ohne staatliche Vorschriften zu nachhaltigen Arealentwicklungen verpflichtet haben. Die Durchsetzung einer Verpflichtung würde eine entsprechende gesetzliche Grundlage bedingen.	8.1 8.2 8.12

M	Massnahmen-Bezeichnung	Kurzbeschrieb	Kernaussage	Entscheid	Begründung	Interne Ref. Nr.
7.9	**Stärkere Zusammenarbeit zwischen den Kantonen Thurgau und St.Gallen**	Die Kantone Thurgau und St.Gallen sollen insbesondere in den Bereichen der Wirtschafts- und Standortförderung und in der Raum- und Infrastrukturplanung eine engere Zusammenarbeit prüfen.	Um ihre Interessen möglichst wirksam zu vertreten, arbeiten die Kantone Thurgau und St.Gallen bereits heute eng zu zweit, mit anderen Kantonen, dem Bund und weiteren Partnern zusammen. Enge Kooperationen ergeben sich projektbezogen oder im Rahmen von bestehenden Organisationen. Dennoch gibt es Potenzial zur verstärkten Zusammenarbeit.	Umsetzung	Die Zusammenfassung der bereits initiierten Massnahmen für eine engere Zusammenarbeit zwischen den Kantonen Thurgau und St.Gallen zeigen, dass verschiedene Kooperationen in unterschiedlichen Bereichen vorangetrieben werden. Insbesondere in der Wirtschafts- und Innovationsförderung sowie der Standortförderung gibt es zahlreiche Projekte, die bereits heute über die Kantonsgrenzen hinweg stattfinden. Das gleiche gilt für die Raumplanung mit der Abstimmung von Siedlung, Verkehr sowie der Arbeitszonenbewirtschaftung. Die Identifizierung von zusätzlichem Kooperationspotenzial in strategischen Bereichen kann weiter vorangetrieben werden. Konkrete Umsetzungsmassnahmen sind jedoch ausserhalb des Gesamtvorhabens WILWEST zu definieren.	8.3 8.13 8.14 8.15
7.10	**Aktive Arbeitszonenbewirtschaftung**	Es braucht in den Kantonen Thurgau und St.Gallen entsprechende Reserveflächen, damit das Wachstumspotenzial bestehender lokaler und regionaler Unternehmen ausgeschöpft werden kann. Dafür ist eine aktive Arbeitszonenbewirtschaftung notwendig.	In Bezug auf die aktive Arbeitszonenbewirtschaftung bzw. aktive Bodenpolitik laufen bereits heute verschiedenen Massnahmen und Initiativen in den beiden Kantonen. In Bezug auf ein koordiniertes Vorgehen in dieser Thematik besteht noch Verbesserungspotential.	Umsetzung	Eine Zusammenarbeit über die Kantonsgrenzen hinweg wird durch das Denken in funktionalen Räumen vereinfacht. Die kantonalen Raumplanungen sind gegenwärtig eher auf konzeptionelle Arbeiten und den Vollzug ausgerichtet und weniger auf die konkrete Umsetzung oder die Zusammenarbeit mit anderen Kantonen. Einziges institutionalisiertes Umsetzungsinstrument und Kooperationsgefäss sind die Agglomerationsprogramme. Damit die Arbeitszonenbewirtschaftung auf Stufe Kanton, Agglomeration oder Gemeinde sowie über die Kantonsgrenzen hinweg aktiver angegangen wird, sind die bereits bestehenden Massnahmen sowie neue Lösungsansätze ausserhalb des Gesamtvorhabens WILWEST zu ergreifen.	8.6 8.9
7.11	**Verhinderung der Abwanderung von Fachkräften**	Die Abwanderung von qualifizierten Fachkräften aus der Ostschweiz nach dem Abschluss ihrer Ausbildung ist soweit als möglich zu verhindern.	Den Kantonen Thurgau und St.Gallen ist die Thematik des «Brain-Drains», der Abwanderung von qualifizierten Fachkräften, und der mangelnden Zuwanderung von Fachkräften bewusst. Beide Kantone planen insbesondere die Umsetzung von Massnahmen im Bereich der Regional-, Arbeitsmarkt- und Bildungsökonomie. Jedoch haben auch ein lebenswertes Wohnumfeld mit bezahlbarem Wohnraum sowie eine attraktive Arbeitsplatzumgebung einen wesentlichen Einfluss auf die Attraktivität eines Standorts zum Leben und Arbeiten.	Umsetzung	Die Kantone Thurgau und St.Gallen sind mit der Abwanderung von Fachkräften konfrontiert und sie der Problematik des Phänomens bewusst. In beiden Kantonen wurden verschiedene Massnahmen initialisiert, um den «Brain-Drain» genauer zu analysieren und konkrete Lösungsansätze zur Verhinderung der Abwanderung von Fachkräften zu eruieren. Um Bewohnerinnen und Bewohner in der Ostschweiz halten zu können bzw. neue Bewohnerinnen und Bewohner anzusiedeln, kann ein lebenswertes Wohnumfeld mit bezahlbarem Wohnraum sowie eine attraktive Arbeitsplatzumgebung einen wesentlichen Einfluss haben. Darauf kann auch die Raumplanung direkt Einfluss nehmen. Projekte wie WILWEST können ebenfalls mögliche Ansätze sein, um Fachkräfte in der Region zu behalten bzw. anzuziehen. Wie die bereits laufenden Massnahmen gegen den «Brain Drain» und die Gewinnung von Neuzuziehenden sind auch neue Lösungsansätze ausserhalb von WILWEST voranzutreiben.	8.7

Abklärungen Autobahnüberdeckung A1

Anhang C zum Schlussbericht Optimierung Gesamtvorhaben WILWEST vom 16.09.2024

Datum	26.08.2024
Status	Freigegeben
Verteiler	Projektgremien Gesamtvorhaben WILWEST

Inhaltsverzeichnis

1	**Ausgangslage**	**3**
2	**Untersuchte Varianten im Überblick**	**4**
3	**Nutzen und Mehrwerte von Autobahnüberdeckungen**	**5**
4	**Beschreibung und Beurteilung der Varianten**	**6**
4.1	Variante 1: Grünbrücke im Raum Wil West	6
4.2	Variante 2: Teilweise Autobahnüberdeckung im Raum WILWEST	7
4.3	Variante 3: Autobahnüberdeckung Wil	8
5	**Fazit**	**10**

1 Ausgangslage

Mit einem Postulat lud die GRÜNE-Fraktion des Kantons St.Gallen die Regierung im September 2022 ein, darüber Bericht zu erstatten, ob eine teilweise oder vollständige Überdachung der Autobahn A1 bei Wil zwecks Schaffung neuer Flächen für Gewerbe- und Industriebetriebe technisch machbar ist und wie ein solches Projekt geplant sowie finanziert werden könnte. Mit der Realisierung einer Autobahnüberdeckung soll der Kulturlandverlust durch WILWEST im Umfang von 18 Hektaren kompensiert werden. Laut der Fraktion hätte die Autobahnüberdachung auch den Vorteil, dass das Wirtschaftsentwicklungsgebiet auf dem Territorium des Kantons St.Gallen zu liegen kommt und die Unternehmenssteuern somit nicht in den Kanton Thurgau fliessen würden, wie dies beim Entwicklungsschwerpunkt Wil West der Fall wäre. Die Regierung beantragte Nichteintreten, weil bereits mit dem damaligen Planungsstand klar war, dass eine Überdeckung der Autobahn im Raum Wil zur Bereitstellung von Flächen für Gewerbe- und Industriebetriebe zwar technisch machbar, aber insbesondere aus wirtschaftlichen sowie auch aus ökologischen Überlegungen nicht zielführend ist. Der Kantonsrat folgte dieser Argumentation und trat mit 84:13 Stimmen bei 3 Enthaltungen nicht auf das Postulat ein[1].

Das Anliegen für eine Autobahnüberdeckung wurde in der Folge im Zusammenhang mit den Vertiefungsarbeiten für eine Optimierung der Nachhaltigkeit von WILWEST erneut eingebracht und folglich geprüft. Unabhängig davon erfolgten bei der Erarbeitung der Umweltverträglichkeitsberichte (UVB) zu den Infrastrukturprojekten Abklärungen für eine Grünbrücke.
Der vorliegende Kurzbericht fasst die Abklärungen zusammen.

[1] Kantonsrat St.Gallen: 43.22.06 Kulturland erhalten – eine Autobahnüberdachung als Alternative zum ESP Wil West?

2 Untersuchte Varianten im Überblick

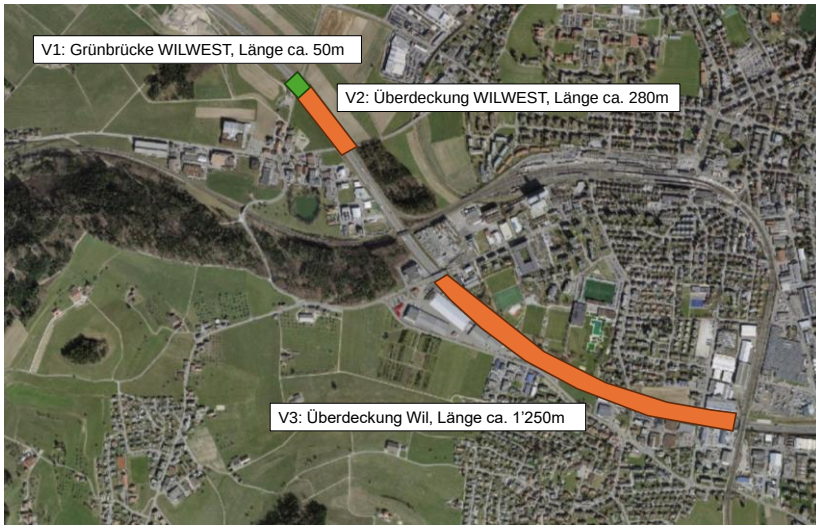
Folgende Varianten wurden untersucht:

- **Variante 1: Grünbrücke im Bereich der Brücke Dreibrunnenstrasse**
  Länge: ca. 50m
  Breite: an der schmalsten Stelle in der Mitte der Autobahn-Fahrbahn ca. 12 Meter, bei beiden Widerlagerbereichen ca. 38 Meter
  Fläche: rund 0.08 ha.
  Geschätzte Investitionskosten: > CHF 10 Mio.

- **Variante 2: Autobahnüberdeckung im Bereich Wil West**
  Länge: ca. 280m
  Breite: ca. 50 m bis 60 m
  Fläche: rund 0.65 ha
  Geschätzte Investitionskosten: > CHF 25 Mio.

- **Variante 3**: **Autobahnüberdeckung im Bereich Wil**
  Länge: ca. 1’250m
  Breite: ca. rund 30 bis 35 Metern
  Fläche: rund 4.4ha
  Geschätzte Investitionskosten: > CHF 100 Mio.

Variantenübersicht:



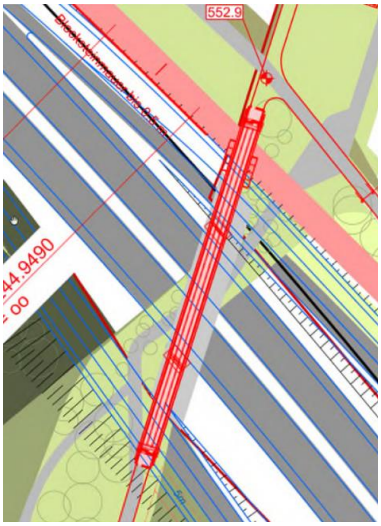


Abbildung links: *Übersicht über mögliche Autobahnüberdeckungen*

Abbildung rechts: *Variante 1 Grünbrücke: Situationsplan der Langsamverkehrsbrücke Dreibrunnenstrasse (rot dargestellt) und der Grünbrücke (hellgrün und grau dargestellt)*

3 Nutzen und Mehrwerte von Autobahnüberdeckungen

Ganz allgemein betrachtet können Autobahnüberdeckungen folgende Nutzen und Mehrwerte schaffen:

- Nutzen als Vernetzungskorridor für Wildtiere oder Kleinsäugetiere
- Nutzen als Lärmschutzbauwerk
- Städtebaulicher Nutzen als wichtiges funktionalräumliches Bindeglied zwischen den beiden Seiten Münchwilen und Sirnach
- Ökologischer Nutzen für die Erstellung von Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen auf der Autobahnüberdeckung.[2]
- Energetischer Nutzen durch die Erstellung von Photovoltaik-Anlagen auf der Überdeckung
- Nutzen der Flächen auf der Überdeckung für die Kompensation von Fruchtfolgeflächen
- Schaffung von bebauungsfähigen und bezahlbaren Flächen für Gewerbe- und Industriebetriebe

Der konkrete Nutzen und die Mehrwerte müssen allerdings für jeden Einzelfall überprüft und in Relation zu den Kosten gestellt werden.

[2] Das Projekt Wil West umfasst ein rund 33 ha grosses Areal in den politischen Gemeinden Münchwilen und Sirnach. Im Projektperimeter Wil West sind ökologische Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen im Umfang von rund 7.5 ha gesichert. Die 7.5 ha beinhalten rund 4.4 Hektaren ökologische Ersatzmassnahmen und rund 3.1 ha ökologische Ausgleichsmassnahmen.

Gestützt auf das Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG Art. 18 Abs. 1ter) müssen neben dem Areal Wil West insbesondere auch die übergeordneten Infrastrukturmassnahmen – Autobahnanschluss, Verlegung Frauenfeld-Wil-Bahnstrecke inkl. neue Haltestelle und die Kantonstrasse Dreibrunnenallee inkl. die separat geführten Fuss- und Radwege des Kantons Thurgau – ökologischen Ersatz leisten. Sie müssen ökologische Ersatz leisten, weil sie schutzwürdige Lebensräume beanspruchen. Der genannte Ersatz erfolgt zum grossen Teil auf der Fläche "Lenzenbüel Ost". Gestützt auf das Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG Art. 18b Abs. 2) und unter Berücksichtigung der kantonalen Vollzugspraxis für die Regelung des ökologischen Ausgleichs bei raumwirksamen Tätigkeiten muss für das Projekt ebenfalls ökologischer Ausgleich geleistet werden. Dieser wurde in Absprache mit den kantonalen Fachstellen und der Auftraggeberschaft mit 10% beziffert (10% der bisher unversiegelten Fläche von rund 31 ha). Der ökologische Ausgleich muss geleistet werden, um die intensive Nutzung bzw. die Nutzungsintensivierung innerhalb und ausserhalb der Siedlung zu kompensieren und bezweckt insbesondere isolierte Biotope miteinander zu verbinden.

Der ökologische Ausgleich darf nicht mit dem ökologischen Ersatz verwechselt werden und kann auch bei Vorhaben eingefordert werden, die keine geschützten oder schutzwürdigen Biotope beeinträchtigen. Der genannte Ausgleich erfolgt zum grossen Teil auf den Flachdächern mit ökologisch hochwertigen Dachbegrünungen und auf den Flächen "Thurbopark" (Fläche Entlang der SBB-Strecke), auf einer Fläche (südwestliche Fläche nähe Autobahn und Radweg) im Teil Münchwilen sowie auf einer Fläche (nordöstliche Fläche nähe best. Gebäude "Hawle") im Teil Sirnach.

4 Beschreibung und Beurteilung der Varianten

4.1 Variante 1: Grünbrücke im Raum Wil West

Der Projektingenieur Wil West hat die technische Machbarkeit geprüft. Die Grünbrücke wird als dreifeldrige Rahmenkonstruktion aus Stahlbeton in integraler Bauweise ausgebildet, wobei die Stützen in den Bereichen zwischen Stammachse und Ein-/Ausfahrten der Autobahn zu liegen kommen. Gemäss Vorschlag der Architekten ist die Grünbrücke an der schmalsten Stelle in der Mitte der Autobahn-Fahrbahn ca. 12 Meter breit, bei beiden Widerlagerbereichen ca. 38 Meter; die Fläche beträgt rund 0.08ha. Über die Brücke führt eine asphaltierte Flurstrasse von 4.5m Breite, die sowohl von Langsamverkehr wie auch von landwirtschaftlichen Fahrzeugen genutzt werden kann.

Die durchgeführte Analyse hat jedoch ergeben, dass eine Grünbrücke innerhalb des Projektperimeters Wil West weder in einem Gebiet mit Vernetzungsfunktion von kantonaler Bedeutung (TG), noch in einem Vernetzungskorridor (TG), noch in einem Wildtierkorridor (TG, SG) zu liegen kommen würde. Zudem würden keine grösseren Schutzgebiete von kantonaler Bedeutung durch eine Grünbrücke vernetzt werden können. Bis auf das Dreibrunnenriet fehlen grössere zusammenhängende Lebensräume um den Projektperimeter. Die bestehende Autobahn- und Eisenbahnböschung erfüllt bereits eine wichtige Vernetzungsfunktion für kleinere Säugetiere und Reptilien.

Kein Mehrwert bietet die Grünbrücke für ökologische Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen, als Lärmschutzbauwerk, für die Energieproduktion mittels Photovoltaik-Anlagen oder als Kompensation von Fruchtfolgeflächen, da sie zu schmal und damit flächenmässig zu klein ist. Eine Bebauung ist per se ausgeschlossen.

Kosten:
Die Investitionskosten werden auf über CHF 10 Mio. geschätzt.

Übersicht Beurteilung:

Kriterium	Beurteilung
Nutzen als Vernetzungskorridor für Wildtiere und Kleinsäugetiere	Nutzen und Wirkung gering, die Lage der Grünbrücke in Wil West ist aus ökologischer Sicht ungeeignet
Nutzen als Lärmschutzbauwerk	Nutzen und Wirkung gering bzw. nicht geeignet, da die Grünbrücke zu kurz ist, um eine wahrnehmbare Lärmminderung zu ermöglichen
Städtebaulicher Nutzen als wichtiges funktionalräumliches Bindeglied	Nutzen gering, minimaler Beitrag zur städtebaulichen Vernetzung und als funktionales Bindeglied der beiden Entwicklungsschwerpunkte beidseits der Autobahn
Ökologischer Nutzen für die Erstellung von Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen	Nutzen und Wirkung gering, Fläche von rund 0.08 ha zu klein
Energetischer Nutzen/Photovoltaik	Nutzen und Wirkung gering, Fläche von rund 0.08 ha zu klein
Nutzen für FFF-Kompensation	Nutzen und Wirkung gering, Fläche von rund 0.08 ha zu klein
Bebauung durch Gewerbe- und Industriebetriebe	Nutzen und Wirkung gering, Fläche von rund 0.08 ha zu klein

4.2 Variante 2: Teilweise Autobahnüberdeckung im Raum WILWEST

Die topografische Prüfung einer Überdeckung der A1 ergab, dass sich geeignete Einschnitte auf wenige kurze Abschnitte beschränken. Diese liegen im Bereich der beiden Brücken und zukünftigen Langsamverkehrsverbindungen Dreibrunnenstrasse und Wilerstrasse sowie auf den Nahbereich der SBB-Brücke.

Im Bereich der beiden zukünftigen Langsamverkehrsverbindungen (Dreibrunnenstrasse und Wilerstrasse) könnten in Abstimmung mit dem städtebaulichen Konzept der kantonalen Nutzungszone (KNZ) eine Überdeckung der A1 mit einer Länge von 280m, einer Breite von rund 50 m bis 60 m Breite und somit einer Fläche rund 0.65 ha angedacht und hochwertige Lebensräume geschaffen werden.

Im Fokus steht die Schaffung von neuen Lebensräumen zur Ergänzung der Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen des ökologischen Gesamtkonzepts. Die Vernetzungsstruktur für kleinere Säugetiere und Reptilien wird mit der Schaffung von Lebensräumen über der N1 ergänzt, steht aber nicht im Hauptfokus der Massnahme. Im Bereich der Überdeckungen könnten trockenwarme Habitate wie Trockenrasen mit Gehölzen oder ein lichter Föhrenwald mit hochwertigem Unterwuchs geschaffen werden. Diese Lebensräume könnten zusätzlich als Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen angerechnet werden. Die Bestockungen auf den Überdeckungen würden etwas Beschattung bieten und daher leicht zur lokalen Hitzeminderung beitragen.

Bezüglich Beschattung sowie Hitzeminderung wären grössere Effekte mit grosskronigen Bäumen erzielbar. Diese bedingen jedoch Überdeckungs- resp. Wurzelraumtiefen von 2 m oder mehr, was sich auf das Fundationskonzept sowie auf die Kosten auswirkt.

Für die als eher untergeordnet eingestufte Vernetzungsfunktion besteht ein gewisser Zielkonflikt mit Erholungsfunktionen resp. Langsamverkehrsverbindungen. In Abhängigkeit der möglichen Dimension einer Überdeckung sind klare Funktionstrennungen erforderlich.

Die Überdeckung der Autobahn mit einer Länge von 280m eignet sich auch als Lärmschutz-massnahme sowie als städtebauliches bzw. funktionales Bindeglied und Vernetzungs-element der beiden Entwicklungsschwerpunkte Münchwilen und Sirnach beidseits der Autobahn. Der Bau einer Überdeckung der Autobahn wird durch den Werkeigentümer dann verfolgt, wenn es die umwelt- und lärmschutzrechtlichen Vorgaben erfordern. Im Raum Wil West sind diese Voraussetzungen gemäss dem Umweltverträglichkeitsbericht, Fachbericht Lärm, nicht gegeben, da die gesetzlichen Anforderungen an den Lärmschutz erfüllt sind.

Aufgrund seiner Abmessungen kann das Überdeckungsbauwerk auch für die Installation von Photovoltaik-Anlagen, ökologische Ausgleichsmassnahmen und FFF-Kompensationsfläche genutzt werden. Die nutzbare Fläche von 0.65 ha deckt aber nur 2% (Photovoltaik) des Energiebedarfs des Areals Wil West, 3.5% der geforderten FFF-Kompensationsflächen oder 9% des erforderlichen ökologischen Ersatz- und Ausgleichs ab. Konkret bedeutet das, dass die Überdeckung nur einen bescheidenen Beitrag zu den geforderten Flächen für Ökologie, Energie oder FFF leisten kann.

Die geplante Überdeckung könnte auch bebaut bzw. überbaut werden. Die Abmessungen sind aber nicht ideal (lang und schmal) und lassen sich nur schwer in die geplante KNZ integrieren. Weiter sind die Erstellungskosten für die Überdeckung sehr hoch und eine Realisierung ist deshalb nicht wirtschaftlich.

Kosten:
Die Investitionskosten werden auf über CHF 25 Mio. geschätzt. Bei einer Lebensdauer von 80 Jahren und Betriebskoten pro Jahr von grob rund CHF 10'000 bis 50'000 ergeben sich Kosten von mehr als Fr. 639'000 pro Jahr resp. ungefähre Gesamtkosten von über CHF 50 Mio.

Übersicht Beurteilung:

Kriterium	Beurteilung
Nutzen als Vernetzungskorridor für Wildtiere und Kleinsäugetiere	Nutzen und Wirkung gering, die Lage der Autobahnüberdeckung in Wil West aus ökologischer Sicht ungeeignet ist
Nutzen als Lärmschutzbauwerk	Nutzen und Wirkung nicht gegeben weil die die gesetzlichen Anforderungen an den Lärmschutz ohne Überdeckung bereits erfüllt sind
Städtebaulicher Nutzen als wichtiges funktionalräumliches Bindeglied	Nutzen und Wirkung gross; Kosten auch sehr gross, Umsetzbarkeit nicht gegeben; Beitrag/Nutzen zur städtebaulichen Vernetzung und als funktionales Bindeglied der beiden Entwicklungsschwerpunkte beidseits der Autobahn gegeben
Ökologischer Nutzen für die Erstellung von Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen	Nutzen mittel, Fläche von rund 0.65ha geeignet, kann aber nur ca. 9 % des notwendigen Ersatz- und Ausgleichs decken
Energetischer Nutzen/Photovoltaik	Nutzen mittel, Fläche von rund 0.65ha geeignet, kann aber nur ca. 2 % des benötigten Energiebedarfs des Areal Wil West decken
Nutzen für FFF-Kompensation	Nutzen mittel, Fläche von rund 0.65 ha geeignet, kann aber nur ca. 3,5 % der benötigten Kompensation decken
Bebauung durch Gewerbe- und Industriebetriebe	Nutzen klein, Fläche geeignet, Erstellungs-kosten sehr hoch, nicht wirtschaftlich

4.3 Variante 3: Autobahnüberdeckung Wil

Die Autobahn im Raum Wil verläuft ab Toggenburgerstrasse bis zur Kantonsgrenze in einem Einschnitt. Der Niveauunterschied zwischen dem Autobahntrassee und dem angrenzenden Terrain beträgt im westlichen Bereich (geschätzt aus den Höhenkurven des Geoportals) lediglich zwischen zwei bis vier Metern. Gegen Osten steigt der Niveauunterschied aufgrund der querenden Brücken von 6 Meter bis auf 10 Meter an. Mit einer Überdeckung der Autobahn im Bereich dieses Einschnitts entsteht ein rund 1,25 km langer Korridor mit einer Regelbreite von rund 30 bis 35 Metern. Abschnittsweise kann sich dieser Korridor bis 40 Meter ausweiten (Fläche rund 4.4ha)[3]. Der Korridor grenzt sowohl nördlich wie südlich an bestehende Bebauungen. Das neu gewonnene Bauland (Bebaubare Fläche: 1’250m x 35m = ca. 44'000m2) über der Autobahn tangiert somit bereits bestehende Nutzungen – zum Teil auch Wohnnutzungen – was zu erheblichen Konflikten führen kann. Das Gebiet südlich der Nationalstrasse liegt mehrheitlich im Gebiet des Kantons Thurgau. Zumindest im westlichen Bereich würde eine Bebauung auf einer Überdeckung auf rund 900 Metern Länge zu erheblichen Geländeunterschieden gegenüber den angrenzenden bestehenden Bauten führen.

[3] Das Postulat geht von einem möglichen Überdeckungsbereich von 1.8 km aus. Aus technischer Sicht wurde eine Überdeckung zwischen der Brücke über die Hubstrasse und der Eisenbahnbrücke geprüft.

Die aufwändige Erschliessung (Strassen, Werke usw.) beansprucht einerseits zusätzliche Fläche und generiert anderseits zusätzliche Kosten, die gegenüber einer herkömmlichen Überbauung weit höher ausfallen würden. Ausserdem sind auf der Autobahnüberdeckung keine Kellergeschosse möglich, was eine wirtschaftliche Nutzung der Flächen weiter einschränkt.

Die geplante Überdeckung grenzt beidseitig an das Siedlungsgebiet an und ist nicht Bestandteil eines Wildtierkorridors. Weiter ist dieser Abschnitt auch nicht als Vernetzungskorridor für Kleinsäuger geeignet.

Durch seine Abmessungen ist die Überdeckung als Lärmschutzbauwerk geeignet.

Grossen Nutzen könnte die Überdeckung aufgrund ihrer Abmessungen für den ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen, die Realisierung von Photovoltaik-Anlagen und FFF-Kompensationsflächen erzielen.

Nach Rücksprache mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) wird der Bau einer Überdeckung der Autobahn durch den Werkeigentümer dann verfolgt, wenn es die umwelt- und lärmschutzrechtlichen Vorgaben erfordern. Im Raum Wil sind diese Voraussetzungen nicht gegeben, da die gesetzlichen Anforderungen an den Lärmschutz erfüllt sind. Weil das ASTRA im vorgesehenen Abschnitt aktuell zudem keinen Ausbau der Infrastruktur plant, steht auch eine Überdeckung als ökologische Ausgleichsfläche nicht zur Diskussion.

Kosten:
Die Investitionskosten werden auf über CHF 100 Mio. geschätzt.

Übersicht Beurteilung:

Kriterium	Beurteilung
Nutzen als Vernetzungskorridor für Wildtiere und Kleinsäugetiere	Nutzen und Wirkung klein; nicht geeignet
Nutzen als Lärmschutzbauwerk	Nutzen und Wirkung nicht gegeben, weil die die gesetzlichen Anforderungen an den Lärmschutz ohne Überdeckung bereits erfüllt sind, Kosten sehr hoch
Städtebaulicher Nutzen als wichtiges funktionalräumliches Bindeglied	Nutzen und Wirkung gross; Kosten auch sehr gross, Umsetzbarkeit nicht gegeben; grossflächige Bebauung möglich
Ökologischer Nutzen für die Erstellung von Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen	Nutzen und Wirkung gross, Kosten auch sehr gross, Umsetzbarkeit nicht gegeben, Fläche von rund 4.4 ha geeignet, aber viel zu teuer
Energetischer Nutzen/Photovoltaik	Nutzen und Wirkung gross, Kosten auch sehr gross, Umsetzbarkeit nicht gegeben; Fläche von rund 4.4 ha geeignet, steht in Konkurrenz zur Bebauung
Nutzen für FFF-Kompensation	Nutzen und Wirkung gross, Kosten auch sehr gross, Umsetzbarkeit nicht gegeben; Fläche von rund 4.4 ha geeignet, steht in Konkurrenz zur Bebauung
Bebauung durch Gewerbe- und Industriebetriebe	Nutzen gross, Fläche geeignet, Erstellungskosten sehr hoch (CHF 3'500.-/m2), nicht wirtschaftlich

5 Fazit

Die Untersuchungen zeigen, dass mit dem Bau einer Grünbrücke oder einer teilweisen Autobahnüberdeckung im Raum Wil West nur wenige zusätzliche Flächen für die Ökologie, Energie oder das Kulturland (inkl. FFF) gewonnen werden können. Auch mit einer Bebauung von Gewerbe- und Industrieliegenschaften kann kein wesentlicher Mehrwert geschaffen werden. Demgegenüber stehen sehr hohe Kosten an. Auch der hohe Einsatz von Baumaterialien stellt die Nachhaltigkeit solcher Massnahmen im Raum Wil West in Frage.

Einzig eine grossflächige Überdeckung im Raum Wil (z.B. Variante 3) könnte einen wesentlichen Beitrag für verschiedene mögliche Nutzungen wie Bebauung, Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen, Bau von Photovoltaik-Anlagen, Kompensation FFF leisten. Die Investitionskosten von schätzungsweise über 100 Millionen Franken und die Betriebskosten sind allerdings so hoch, dass solche Lösungen nicht mehr wirtschaftlich sind. Zudem kann die Überdeckung nicht beliebig bebaut werden (stark eingeschränkte Nutzungsflexibilität) und allfällige Industrie- und Gewerbegebäude auf der Überdeckung würden heutigen Wohnnutzungen in der Nähe tangieren. Mit den hohen Investitions- und Betriebskosten lässt sich an geeigneteren Orten ein grösserer Mehrwert und Nutzen erzielen.