

# Agglomerations- programm Wil 3. Generation

## Massnahmenband

(Teil 1: Massnahmen Agglomerationsprogramm 3. Generation und Teil 2: Massnahmen Agglomerationsprogramm 2. Generation)

Regio Wil, Kanton SG, Kanton TG

18. November 2016



 regio wil

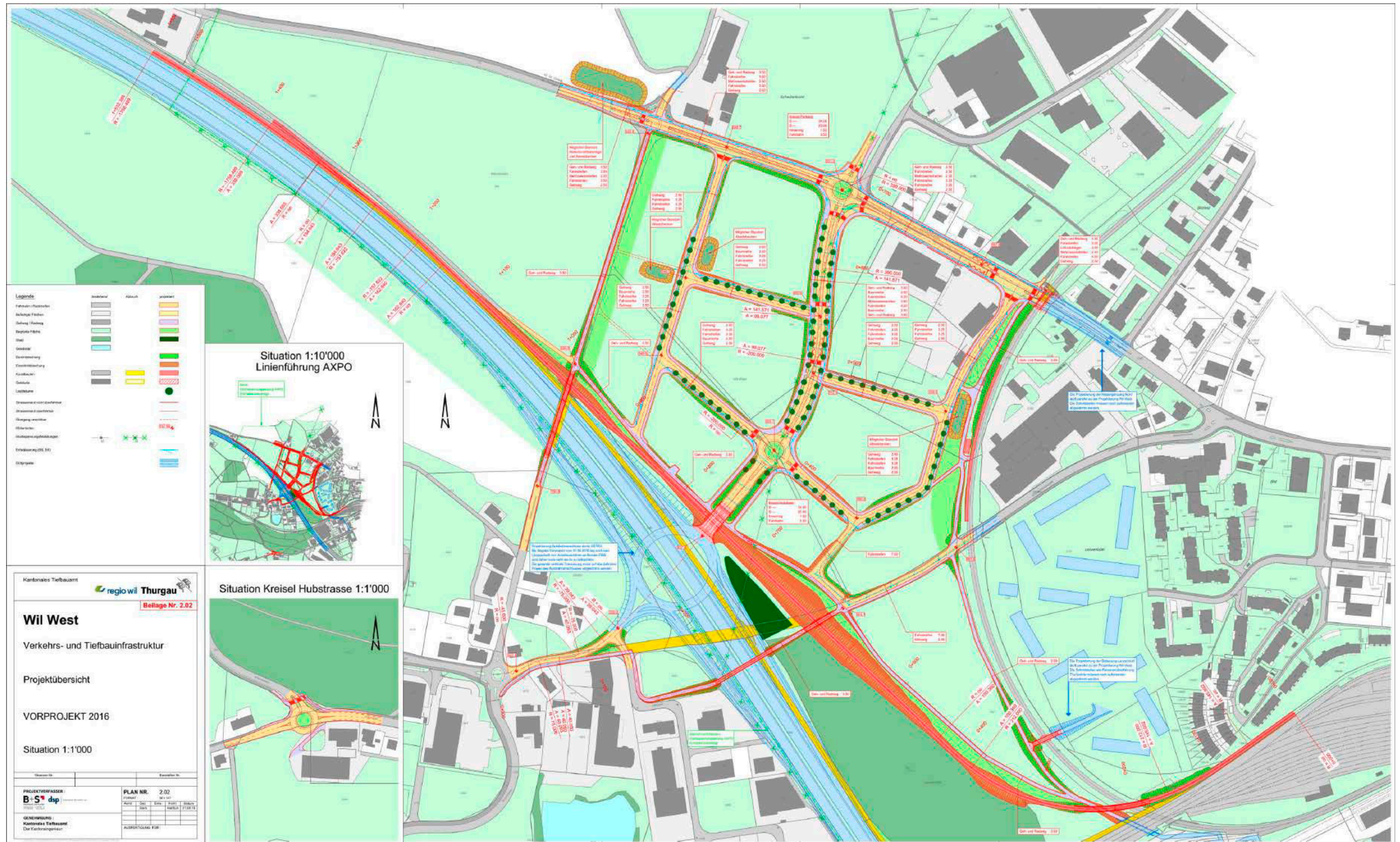


## 4 ESP Wil West (WW)

Gesamtschau ESP Wil West		WW
<b>Beschrieb</b>	<p>Die Zentrumsregion Wil braucht einen qualitativ hochstehenden ESP mit überregionaler Ausstrahlung, um ihrer Attraktivität für Unternehmensansiedlungen zu erhöhen. Damit soll auch einer funktionalen Entleerung der Regio Wil entgegengewirkt werden. Der Standort Wil-West erfüllt die dazu nötigen Voraussetzungen für einen solchen ESP auf ideale Weise (Zentrumsnähe, Erschliessbarkeit mit ÖV, LV und MIV).</p> <p>Die Realisierung des ESP Wil-West ist an eine sehr gute Erschliessung mit allen Verkehrsträgern gekoppelt. Zentrale Massnahmen dazu sind die Realisierung des neuen Autobahnanschlusses Wil-West, die Realisierung des neuen FW-Bahnhalts Wil-West und neue Hauptachsen für den Fuss- und Veloverkehr.</p>	
<b>Einzelmassnahmen</b>	<p>Folgende Einzelmassnahmen liegen vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Standortmarketing und Koordination von Unternehmensansiedlungen ESP Wil-West (WW 1.2)</li> <li>• Übergeordnete Massnahmen: Autobahnanschluss Wil West (WW 1.3)</li> <li>• Übergeordnete Massnahme: Bahnhof Frauenfeld-Wil-Bahn (WW 1.4)</li> <li>• Dreibrunnentalallee Wil West (WW 1.5)</li> <li>• LV-Anbindung ESP Wil West (WW 1.6)</li> <li>• Knoten Gloten / Busswil, Simach (WW 1.7)</li> <li>• Übergeordnete Massnahme: Bahnhof Turbo Wil West (WW 1.8)</li> <li>• BGK Zürcherstrasse West und Wilenstrasse (WW 1.9)</li> </ul>	
<b>Zweckmässigkeit</b>	<p>Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Siedlung verfolgen das Ziel die Regio Wil in ihrer Funktion als Arbeitsplatzstandort zu stärken und neue Ansiedlungen von Unternehmen, insbesondere solcher mit hoher Wertschöpfung an gut ÖV-erschlossenen und raumplanerisch geeigneten Lagen zu konzentrieren. Es verfolgt zudem die Entwicklung kompakter Siedlungen und die Eindämmung der Zersiedelung. Die Konzentration der Neueinzonungen von Arbeitsplatzgebieten auf den ESP Wil-West gewährleistet das Erreichen dieser Ziele.</p> <p>Durch den Bau des Autobahnanschlusses Wil West kann der Verkehr stärker auf dem HLS-Netz gebündelt werden, womit die Ortskerne von Wil, Rickenbach und Wilen von grossen Teilen des Durchgangsverkehr befreit werden.</p>	
<b>Nutzen</b>	<p>Mit der Zonierung und Entwicklung des ESP Wil West werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (Entlastung wichtiger Achsen mit LV- und ÖV-Schwachstellen, Abbau von Staus auf überlasteten Strecken, Verbesserung Erreichbarkeit Wil, Reisezeiteinsparungen ÖV, Stärkung des LV)</li> <li>• Siedlungsentwicklung nach innen (bessere Verträglichkeit MIV und Siedlung, Konzentration des Arbeitsplatzgebiets im ESP Wil West, Eindämmung der Zersiedelung, kurze Wege durch neue Arbeitsplätze in Zentrumsnähe und Reduktion der Auspendler aus der Regio Wil)</li> <li>• Verkehrssicherheit (Entlastung von Hauptverkehrsachsen mit mittlerem und hohem Unfallpotenzial in den Ortszentren Wil, Rickenbach und Wilen)</li> <li>• Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung, relativ viele Betroffene)</li> </ul>	
<b>Abhängigkeiten</b>	<p>Die Massnahmen Wil West weisen vielfach Abstimmungsbedarf mit den Massnahmen Siedlung, Zentrumsentlastung Wil und ÖV auf.</p>	
<b>Weitere Grundlagen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bericht «FlaMa und Verkehrsmanagementkonzept Zentrumsentlastung Wil SG Konzeptstudie Phase 1» vom 21. Juni 2016</li> <li>• Dokumentation Vorprojekt ESP Wil-West</li> <li>• Dokumentationen zum ESP Wil-West (Charta)</li> </ul>	



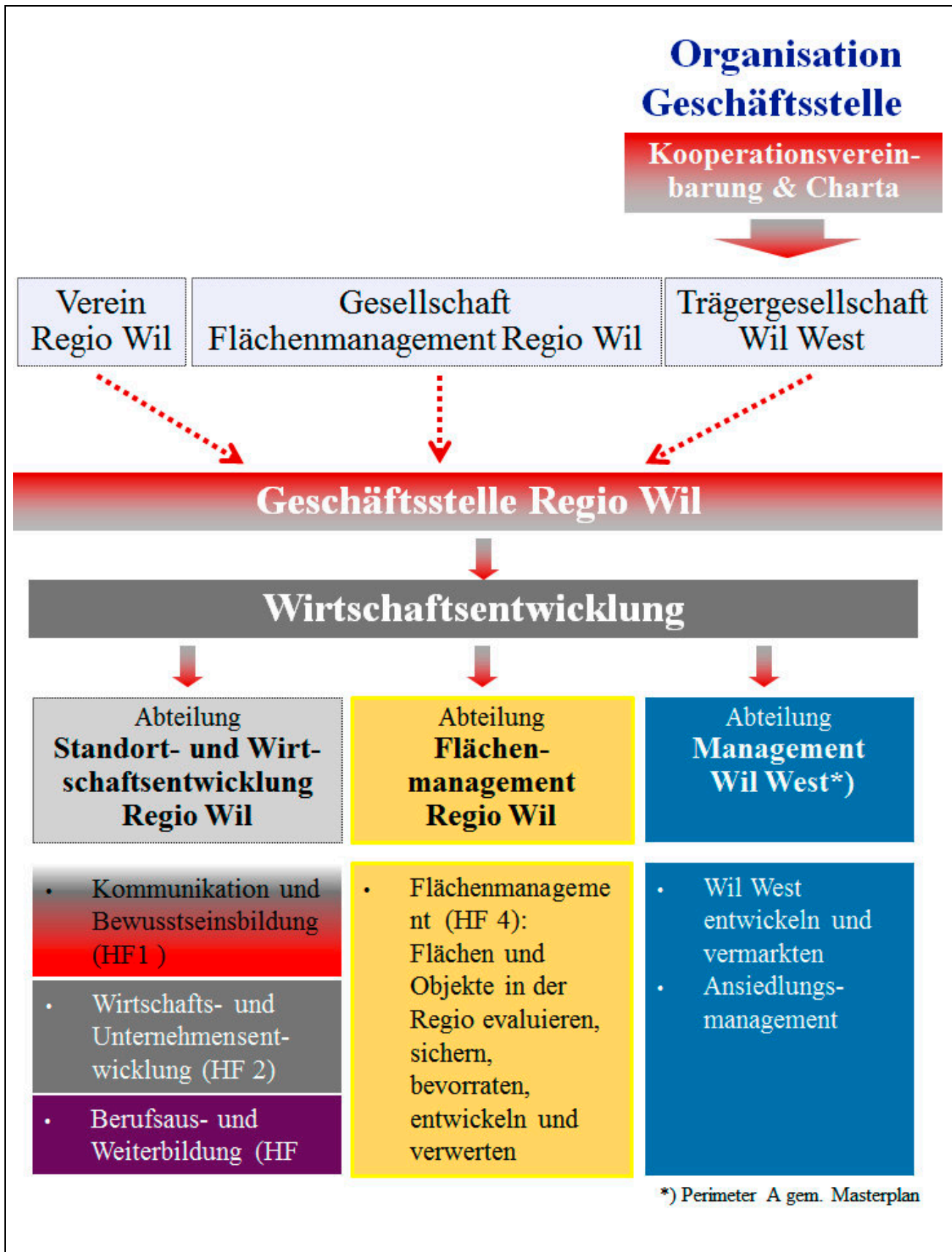








<b>Standortmarketing und Koordination von Unternehmensansiedlungen ESP Wil-West</b>				<b>WW 1.2</b> <b>(9 / WW1.2 / WW1.7)</b> <b>3425.2.086</b> <b>3425.2.091</b> <b>3425.2.090</b>	
<b>Massnahmen-beschrieb</b>	<p>Die Ansiedlung von Unternehmen soll zukünftig noch stärker im regionalen Kontext erfolgen. Mit einer regionalen Steuerung der Unternehmensansiedlung kann insbesondere sichergestellt werden, dass:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Unternehmen aus einem breiten Standortportfolio den optimalen Standort finden können und sich nicht in anderen Regionen ansiedeln,</li> <li>• Unternehmen an Standorten angesiedelt werden, die ihren Nutzungsanforderungen gerecht werden, jedoch bzgl. Emissionen und Verkehrserzeugung optimal in das Siedlungsgebiet und das Verkehrsnetz eingebettet werden,</li> <li>• die Unternehmensansiedlung auf den ESP Wil West ausgerichtet werden kann, um diesen Leuchtturmstandort mit entsprechend hochwertigen Arbeitsplätzen zu entwickeln.</li> </ul> <p>Die Entwicklung des ESP Wil-West obliegt dabei der Regio Wil zusammen mit den betroffenen Standortgemeinden und in Zusammenarbeit mit den Kantonen. Grundlage dazu ist das Konzept Regionale Standort- und Wirtschaftsentwicklung Regio Wil. An die Nutzungen werden hohe Ansprüche bezüglich Gestaltung und Arbeitsplatzdichte (&gt; 100 AP/ha) gestellt. Die Fläche wird aktiv in das Standortmarketing der Kantone aufgenommen.</p> <p>Im ESP Wil West sollen hochwertige, wertschöpfungsintensive und dichte Arbeitsnutzungen angesiedelt werden.</p>				
<b>Priorität</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input checked="" type="checkbox"/> Eigenleistung / Vorleistung der Agglomeration	
<b>Zeitplan</b>	<b>kantonale Richtplanung</b>		--		
<b>Umsetzung</b>	<b>Regio Wil</b>		--		
<b>Koordinationsstand Kant. Richtplan SG</b>	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung	
<b>Koordinationsstand Kant. Richtplan TG</b>	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung	
<b>Zweckmässigkeit</b>	<p>Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Siedlung verfolgen das Ziel die Regio Wil in ihrer Funktion als Arbeitsplatzstandort zu stärken und neue Ansiedlungen von Unternehmen, insbesondere solcher mit hoher Wertschöpfung an gut ÖV-erschlossenen und raumplanerisch geeigneten Lagen zu konzentrieren. Es verfolgt zudem die Entwicklung kompakter Siedlungen und die Eindämmung der Zersiedelung. Die Konzentration der Neueinzonungen von Arbeitsplatzgebieten auf den ESP Wil-West und die regionale Steuerung der Unternehmensansiedlung gewährleistet das Erreichen dieser Ziele.</p>				
<b>Nutzen</b>	<p>Mit der Entwicklung und Vermarktung des ESP Wil-West sowie einem regional koordinierten Ansiedlungsmanagement werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Siedlungsentwicklung nach innen (Verminderung der Zersiedelung und Konzentration von Arbeitsplätzen an gut mit dem ÖV erschlossenen Gebieten)</li> <li>• Reduktion von Schwerverkehr im Siedlungsgebiet, Verminderung von Emissionen</li> </ul>				
<b>Abhängigkeiten</b>	<p>Der ESP Wil-West und der Autobahnanschluss Wil-West sowie der FW-Bahnhalte Wil West bedingen einander. Die Ansiedlung von Unternehmen kann erst dann erfolgen, wenn der Bund eine feste Zusage zur Finanzierung des Autobahnanschlusses Wil-West und der FW-Haltestelle gegeben hat.</p>				
<b>Federführung</b>	Regio Wil				
<b>Beteiligte</b>	AWA Kanton SG und AWA Kanton TG Alle Gemeinden der Regio Wil				



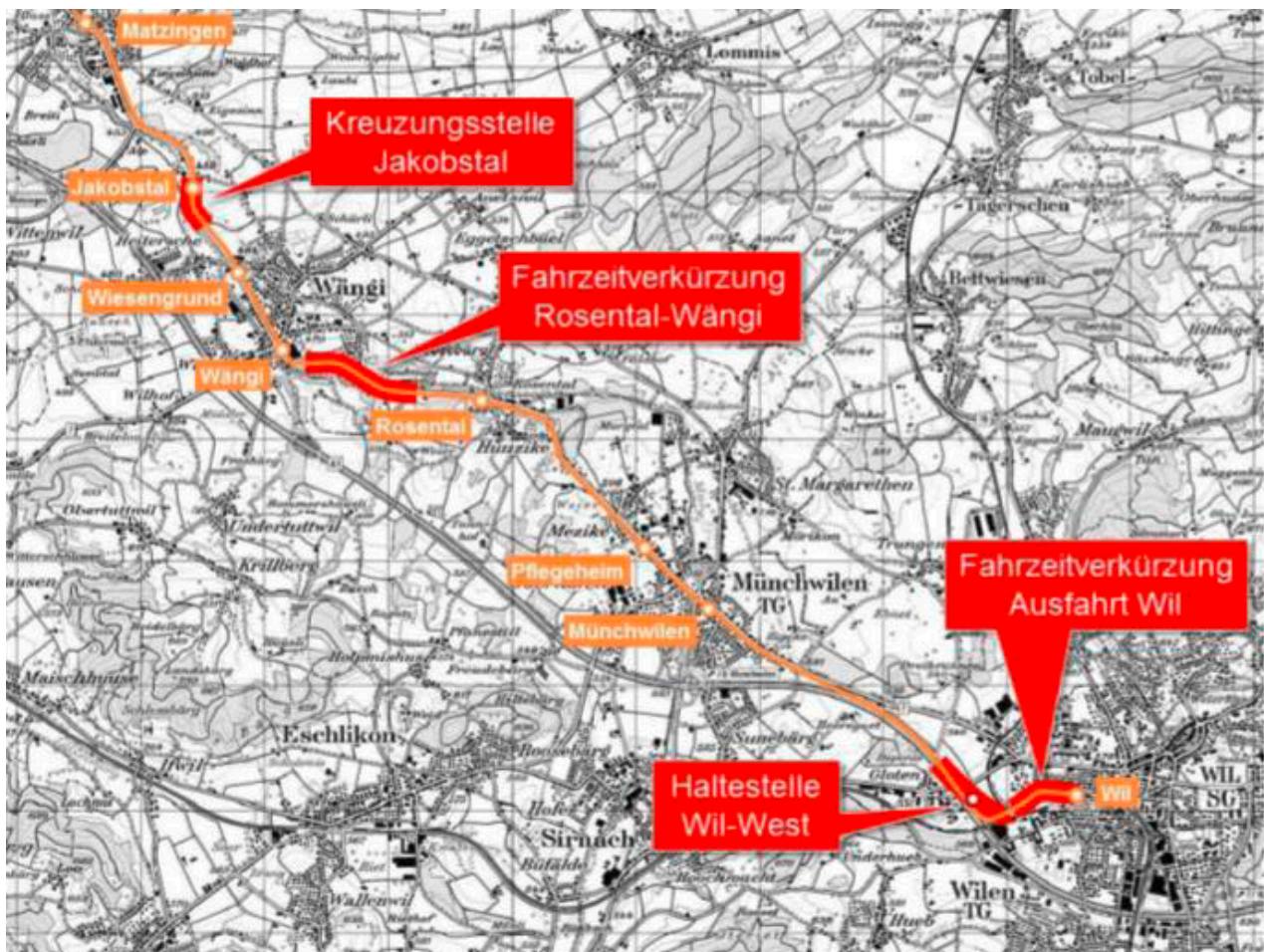
<b>Übergeordnete Massnahme: Autobahnanschluss Wil-West</b>		<b>WW 1.3 (WW 1.3)</b>										
		<b>3425.2.001</b>										
<b>Massnahmen- beschreibung</b>	<p>Mit einem Anschluss Wil-West kann der Schwerverkehr auf direktem Weg in den ESP-Wil-West geführt werden. Er sorgt zusammen mit der Netzergänzung Nord für die Entlastung der Zentren von Wil und des Ortsteils Bronschhofen. Zudem erlaubt der Autobahnanschluss eine bessere Bündelung der Ost-West-Verkehrsströme auf dem HLS-Netz. Damit geht insbesondere eine deutliche Entlastung der Ortsdurchfahrten von Rickenbach und Wilen einher. Die zu realisierende Variante des Autobahnanschlusses wurde im Rahmen der Testplanung und des Masterplans Wil-West erarbeitet und wurde von der Regio Wil gemeinsam mit den Kantonen SG und TG festgelegt. Als übergeordnete Massnahme erfolgt die Projektierung durch das ASTRA.</p> <p>Bei der Projektierung des Autobahnanschlusses ist ein möglicher 6-Spurausbau der A1 berücksichtigt.</p>											
<b>Priorität</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C									
Die Massnahme wird durch den Bund bearbeitet.												
<b>Reifegrad</b>	Realisierung durch das ASTRA: geschätzte Inbetriebnahme 2023											
<b>Koordinationsstand Kant. Richtplan SG</b>	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung									
<b>Koordinationsstand Kant. Richtplan TG</b>	<input checked="" type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung									
<b>Zweckmässigkeit</b>	Das Zukunftsbild und die Teilstrategien MIV und LV verfolgen die Ziele der Verkehrsentslastung von Siedlungskernen und der Konzentration neuer Arbeitsplatzgebiete an geeigneten und gut erschlossenen Lagen. Mit dem Bau des Autobahnanschlusses Wil-West wird eine wichtige Voraussetzung für den ESP Wil-West geschaffen. Ohne den Anschluss Wil-West ist die Zweckmässigkeit des ESP Wil-West in Frage gestellt.											
<b>Nutzen</b>	<p>Mit dem Anschluss werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (Entlastung wichtiger Achsen mit LV- und ÖV-Schwachstellen (Abbau von Staus auf überlasteten Strecken), Verbesserung Erreichbarkeit Wil, Reisezeiteinsparungen)</li> <li>• Siedlungsentwicklung nach innen (bessere Verträglichkeit MIV und Siedlung insbesondere in Wil aber auch in Wilen und Rickenbach, Voraussetzung zur Konzentration der neuen Arbeitsplatzgebiete im ESP Wil-West)</li> <li>• Verkehrssicherheit (Entlastung von Hauptverkehrsachsen mit mittlerem und hohem Unfallpotenzial)</li> <li>• Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung, relativ viele Betroffene)</li> </ul>											
<b>Machbarkeit</b>	Die Machbarkeit wurde im Rahmen eines Vorprojektes nachgewiesen.											
<b>Kosten</b>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>exkl. Mwst)</th> <th>inkl. Mwst</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>(prov.)</td> <td>16.3 Mio (prov.)</td> </tr> <tr> <td>Kosten CHF</td> <td>(prov.)</td> <td>16.3 Mio (prov.)</td> </tr> </tbody> </table> <p>Die Kosten werden durch das ASTRA im Rahmen des Erhaltungsprogramms für Ausbau und Unterhalt getragen.</p>				exkl. Mwst)	inkl. Mwst	Anteil Bund	(prov.)	16.3 Mio (prov.)	Kosten CHF	(prov.)	16.3 Mio (prov.)
	exkl. Mwst)	inkl. Mwst										
Anteil Bund	(prov.)	16.3 Mio (prov.)										
Kosten CHF	(prov.)	16.3 Mio (prov.)										
<b>Abhängigkeiten</b>	Der Autobahnanschluss Wil-West ist die Schlüsselmassnahme zur Entwicklung des ESP und aller damit verknüpfter Massnahmen.											
<b>Quantitative Angaben</b>	<p>Belastung bestehendes Netz (Ist - DWV 2014): rd. 12'000 - 17'000</p> <p>Belastung bestehendes Netz (Trend - DWV 2035): rd. 13'000 - 20'000</p>											
<b>Federführung</b>	Bund (ASTRA)											
<b>Beteiligte</b>	TBA Kanton TG Gemeinden Münchwilen, Sirnach und Wil											





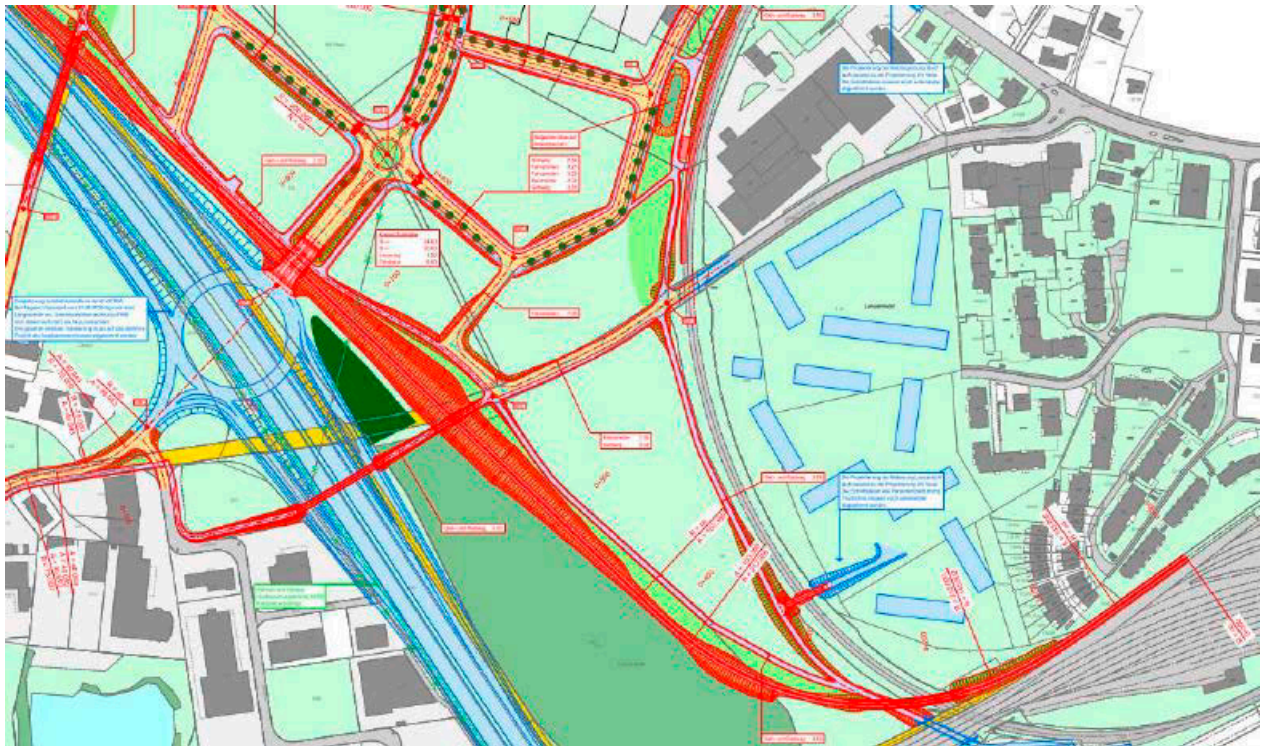
<b>Übergeordnete Massnahme:</b> <b>Trasseeverlegung und Bahnhof Frauenfeld-Wil-Bahn</b>		<b>WW 1.4</b> <b>(WW 1.4)</b>	
		<b>3425.2.002</b> <b>3425.2.093</b>	
<b>Massnahmen- beschreibung</b>	<p>Mit dem Bau des Autobahnanschlusses Wil-West wird eine Verlegung des Bahntrassees der FW-Bahn nötig. Im Zuge dieser Verlegung und im Hinblick auf die Realisierung des ESP Wil-West, wird die Verlegung des Bahntrassees mit dem Bau einer neuen Bahnhaltestelle Wil-West verbunden. Diese sichert die bahnseitige Erschliessung des ESP Wil-West im 15'-Minuten Takt.</p> <p>Die Trasseeverlegung im Bereich Wil-West ist aus verschiedenen Gründen notwendig:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eine Streckung der Linienführung führt zu kürzeren Fahrzeiten und ist Voraussetzung für einen stabilen Betrieb</li> <li>• Der Autobahnanschluss Wil West tangiert das bestehende Trassee der FW-Bahn, so dass ein Teil der Strecke sowieso verlegt werden muss</li> <li>• Die Verlegung des Trassees ermöglicht eine optimale Platzierung des Bahnhofs Wil West zur besseren Erschliessung und zur städtebaulich qualitätsvollen Gestaltung des ESP</li> </ul> <p>Gemäss Bericht der FW Bahn im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr (BAV) ist für eine Realisierung des Bahnhofs Wil West nicht nur die Streckenbegradigung notwendig sondern zusätzlich noch Massnahmen zur Fahrzeitverkürzung bei der Ausfahrt Bahnhof Wil. Folgende Einzelmassnahmen sind Bestandteil dieses Konzeptes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trasseeverlegung Wil-West (24.3 Mio. CHF, Kostenschätzung Vorprojekt Wil-West b+S AG, August 2016, , +/- 20%)</li> <li>• Bahnhof Wil-West (0.7 Mio. CHF, , Kostenschätzung Vorprojekt Wil-West b+S AG, August 2016, , +/- 20%)</li> <li>• Kurvenstreckung zur Fahrzeitverkürzung Ausfahrt Bahnhof Wil (1.2 Mio. CHF, Kostenschätzung FWB November 2015, +/- 30%)</li> </ul> <p>Für die Realisierung des Viertelstundentaktes sind weitere Massnahmen auf der Strecke der FWB notwendig. Diese sind im Massnahmenblatt ÖV 2.1 dargestellt.</p>		
<b>Priorität</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
Die Massnahme wird durch den Bund im Rahmen des STEP-Schiene bearbeitet.			
<b>Reifegrad</b>	Die Massnahme hat Reifegrad 2 erreicht.		
<b>Zeitplan</b>	<b>Arbeiten bis Vorprojekt</b> <b>Einreichung Vorprojekt ARE</b> <b>geschätzter Baubeginn</b> <b>geschätzte Inbetriebnahme</b>	2016 2016 2022 2023	
<b>Koordinationsstand Kant. Richtplan SG</b>	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
<b>Koordinationsstand Kant. Richtplan TG</b>	<input checked="" type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung
<b>Zweckmässigkeit</b>	Das Zukunftsbild und die Teilstrategie ÖV sehen einen 15-Min.-Takt in den Kernbereichen der Agglomeration vor, u.a. um die Wartezeiten auf den Umsteigebeziehungen ÖV-ÖV zu optimieren. Der Ausbau der FW-Bahn ist dazu notwendig und sinnvoll. Für eine gute und angemessene Erschliessungsqualität muss der ESP Wil-West mit dem ÖV im 15-Min.-Takt erschlossen werden. Die komfortabelste und schnellste Erschliessung bietet die FW-Bahn.		
<b>Nutzen</b>	Mit einem neuen FW-Bahnhof werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (Verbesserung Erreichbarkeit Wil und Frauenfeld, Reisezeiteinsparungen, Taktverdichtung und Komfortverbesserung)</li> <li>• Siedlungsentwicklung nach innen (Verringerung Zersiedelung: Voraussetzung zur Konzentration von benötigten neuen Arbeitsplatzgebieten der Regio Wil im ESP Wil-West)</li> <li>• Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung durch Verbesserung des Modal-Split zugunsten des ÖV)</li> </ul>		

<b>Machbarkeit</b>	Die bauliche Machbarkeit wurde im Rahmen eines Vorprojektes nachgewiesen. Die betriebliche Machbarkeit wurde durch die FW im Auftrag des BAV für STEP 2030 aufgezeigt.		
<b>Kosten</b>		exkl. Mwst	inkl. Mwst
	Anteil Bund	24.3 Mio.	26.2 Mio
	Kosten CHF	24.3 Mio.	26.2 Mio
<b>Abhängigkeiten</b>	Bauliche Abhängigkeiten zum Autobahnanschluss Wil-West (WW 1.3) und betriebliche Abhängigkeiten zur Massnahme ÖV 1.2		
<b>Quantitative Angaben</b>	--		
<b>Federführung</b>	BAV		
<b>Beteiligte</b>	ASTRA, TBA TG, AöV SG und TG, FW Bahn		



Übersicht Infrastrukturmassnahmen FWB zur Realisierung des 15'-Taktes mit einem Bahnhof Wil-West (Quelle: FWB November 2015, Bericht «Angebotsentwicklung STEP Ausbauschnitt 2030»)





### Legende

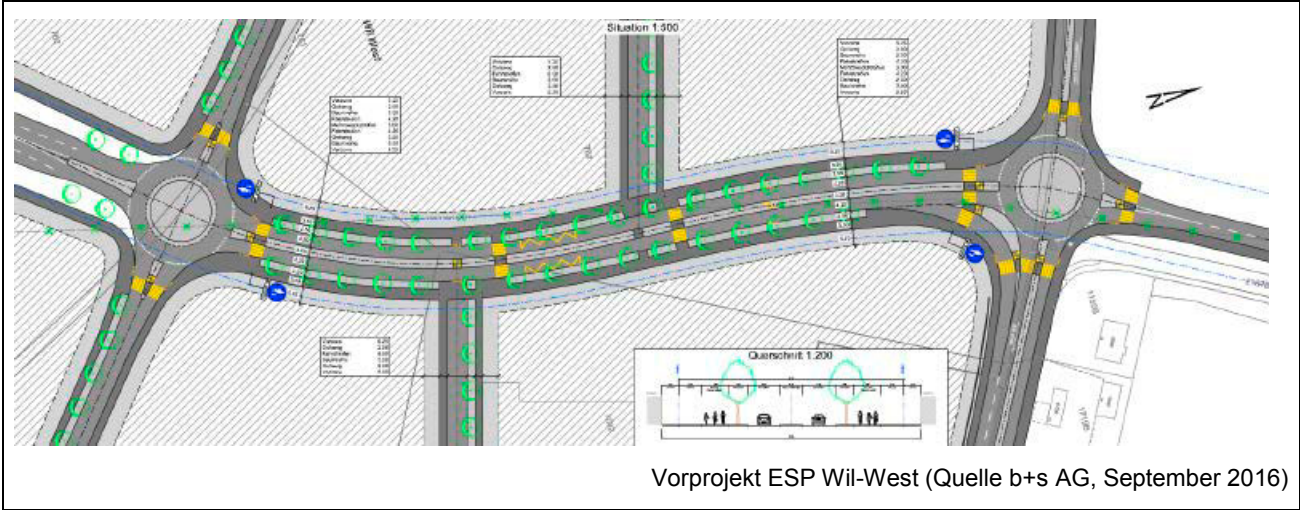
	bestehend	Abbruch	projektiert
Fahrbahn / Radstreifen			
Befestigte Flächen			
Gehweg / Radweg			
Begrünte Fläche			
Wald			
Gewässer			
Dammböschung			
Einschnittböschung			
Kunstabauten			
Gebäude			
Laubbäume			
Strassenrand nicht überfahrbar			
Strassenrand überfahrbar			
Übergang unsichtbar			
Höhenkoten			
Hochspannungsfreileitungen			
Entwässerung (SS, EK)			
Drittprojekte			

Vorprojekt ESP Wil-West (Quelle: b+s AG, September 2016)

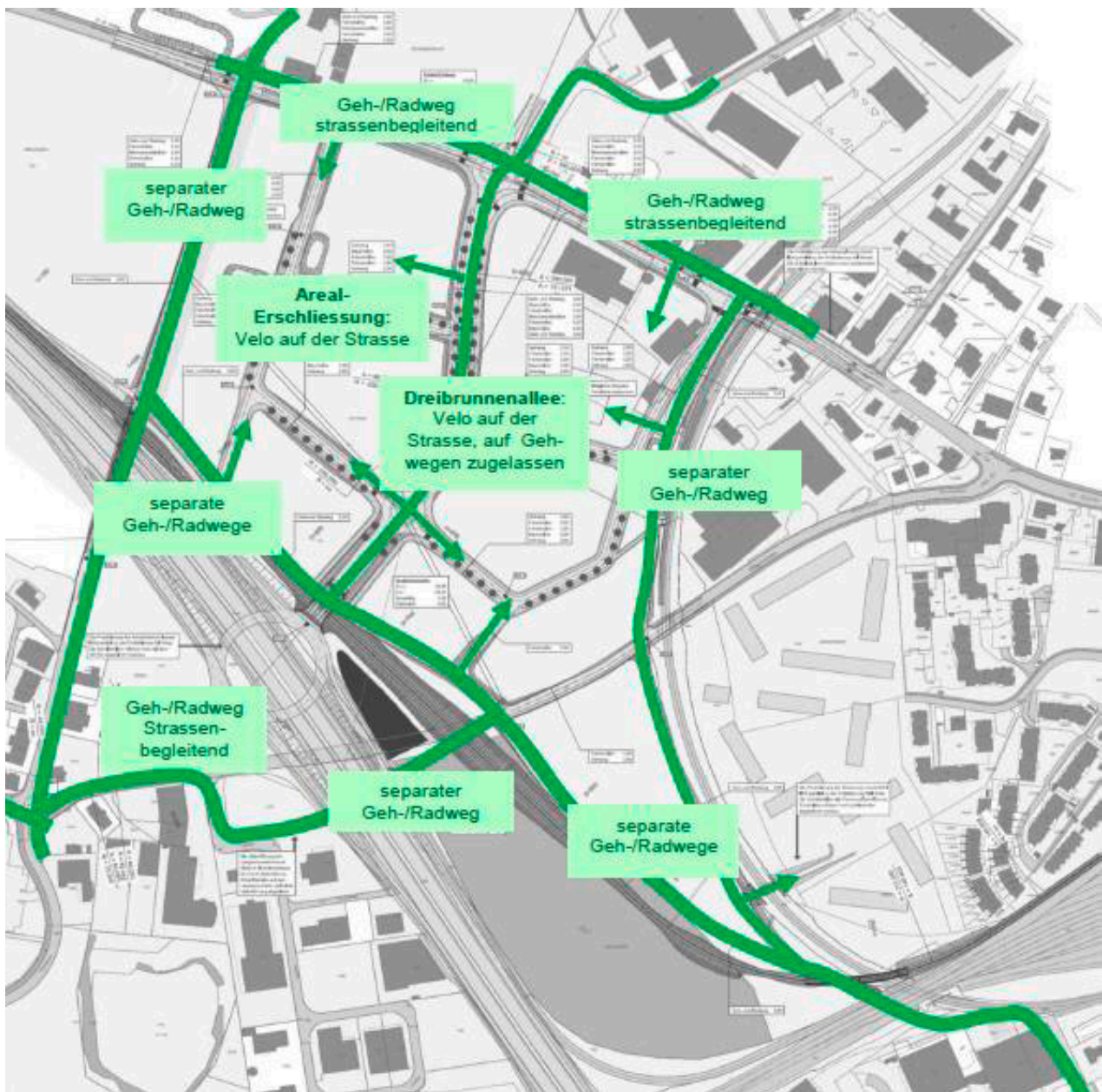


<b>Dreibrunnenallee Wil West inkl. Buserschliessung</b>		<b>WW 1.5 (WW 1.5 / ZEW 1.1)</b>													
		<b>3524.2.005 3524.2.003</b>													
<b>Massnahmen- beschreibung</b>	Die Haupterschliessung des Areals ESP Wil West erfolgt über den südlichen Abschnitt der Netzergänzung Nord und verbindet den neuen Autobahnanschluss Richtung Norden mit dem bestehenden Strassennetz (Zürcherstrasse). Dieser Abschnitt der Netzergänzung Nord wird als Allee mit hoher Gestaltungsqualität realisiert. Mit einer neuen Haltestelle wird der ESP Wil West in das bestehende Busnetz eingebunden und mit dem Feinverteiler erschlossen. Die Einbindung in den Langsamverkehr ist über die Massnahme WW 1.6 sichergestellt.														
<b>Priorität</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C												
<b>Reifegrad</b>	Die Massnahme hat Reifegrad 2 erreicht.														
<b>Zeitplan</b>	<b>Arbeiten bis Vorprojekt</b>	2016													
	<b>Einreichung Vorprojekt ARE</b>	2016													
	<b>geschätzter Baubeginn</b>	2022													
	<b>geschätzte Inbetriebnahme</b>	2023													
<b>Koordinationsstand Kant. Richtplan SG</b>	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis												
<b>Koordinationsstand Kant. Richtplan TG</b>	<input checked="" type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung												
<b>Zweckmässigkeit</b>	Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Siedlung verfolgen das Ziel die Regio Wil in ihrer Funktion als Arbeitsplatzstandort zu stärken und neue Ansiedlungen von Unternehmen an gut ÖV-erschlossenen und raumplanerisch geeigneten Lagen zu konzentrieren. Es verfolgt zudem das Schaffen kompakter Siedlungsentwicklung und die Eindämmung der Zersiedelung. Die Konzentration der Neueinzonungen von Arbeitsplatzgebieten auf den ESP Wil-West gewährleistet das Erreichen dieser Ziele. Zur Erschliessung des Areals wird der südliche Abschnitt der Netzergänzung Nord als Allee ausgestaltet. Die hochwertige Gestaltung dient einerseits der Adressbildung des ESP und kann andererseits eine hohe Qualität der Flächen für den Fussverkehr sicherstellen. Durch einen überbreiten Fahrbahnquerschnitt wird die Dreibrunnenallee attraktiv für die Nutzung mit dem Veloverkehr gestaltet.														
<b>Nutzen</b>	Mit der Dreibrunnenallee werden Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entlastung des Siedlungsgebiets als Bestandteil der Netzergänzung Nord, Ergänzung und Anschluss Fuss- und Veloverkehrsnetz</li> <li>• Siedlungsentwicklung nach innen (Konzentration von Arbeitsplätzen an geeigneten Standorten, Verringerung Zersiedelung), hohe Aufenthaltsqualität an der zentralen Erschliessungsachse des ESP Wil West</li> <li>• Verkehrssicherheit (Reduktion MIV in dicht besiedelten Gebieten mit hoher Verkehrsbelastung)</li> <li>• Umweltbelastung (Verminderung der Flächenbeanspruchung, Verminderung von Lärm- und Luftbelastung durch den Schwerverkehr in den Siedlungsgebieten)</li> </ul>														
<b>Machbarkeit</b>	Die Machbarkeit wurde im Rahmen eines Vorprojektes nachgewiesen.														
<b>Kosten</b>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>exkl. Mwst</th> <th>inkl. Mwst</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>TG 10.3 Mio.</td> <td>TG 11.11 Mio.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>4.4 Mio.</td> <td>4.76 Mio.</td> </tr> <tr> <td>Kosten CHF</td> <td>14.7 Mio.</td> <td>15.88 Mio.</td> </tr> </tbody> </table>				exkl. Mwst	inkl. Mwst	Anteil Kanton	TG 10.3 Mio.	TG 11.11 Mio.	Anteil Gemeinde	4.4 Mio.	4.76 Mio.	Kosten CHF	14.7 Mio.	15.88 Mio.
	exkl. Mwst	inkl. Mwst													
Anteil Kanton	TG 10.3 Mio.	TG 11.11 Mio.													
Anteil Gemeinde	4.4 Mio.	4.76 Mio.													
Kosten CHF	14.7 Mio.	15.88 Mio.													
<b>Abhängigkeiten</b>	Keine bekannten Abhängigkeiten.														
<b>Quantitative Angaben</b>	Belastung bestehendes Netz (Ist - DWV 2014): rd. 9'000 - 18'000 Belastung bestehendes Netz (Trend - DWV 2035): rd. 12'000 - 20'000														
<b>Federführung</b>	TBA Kanton TG														
<b>Beteiligte</b>	Gemeinde Münchwilen														





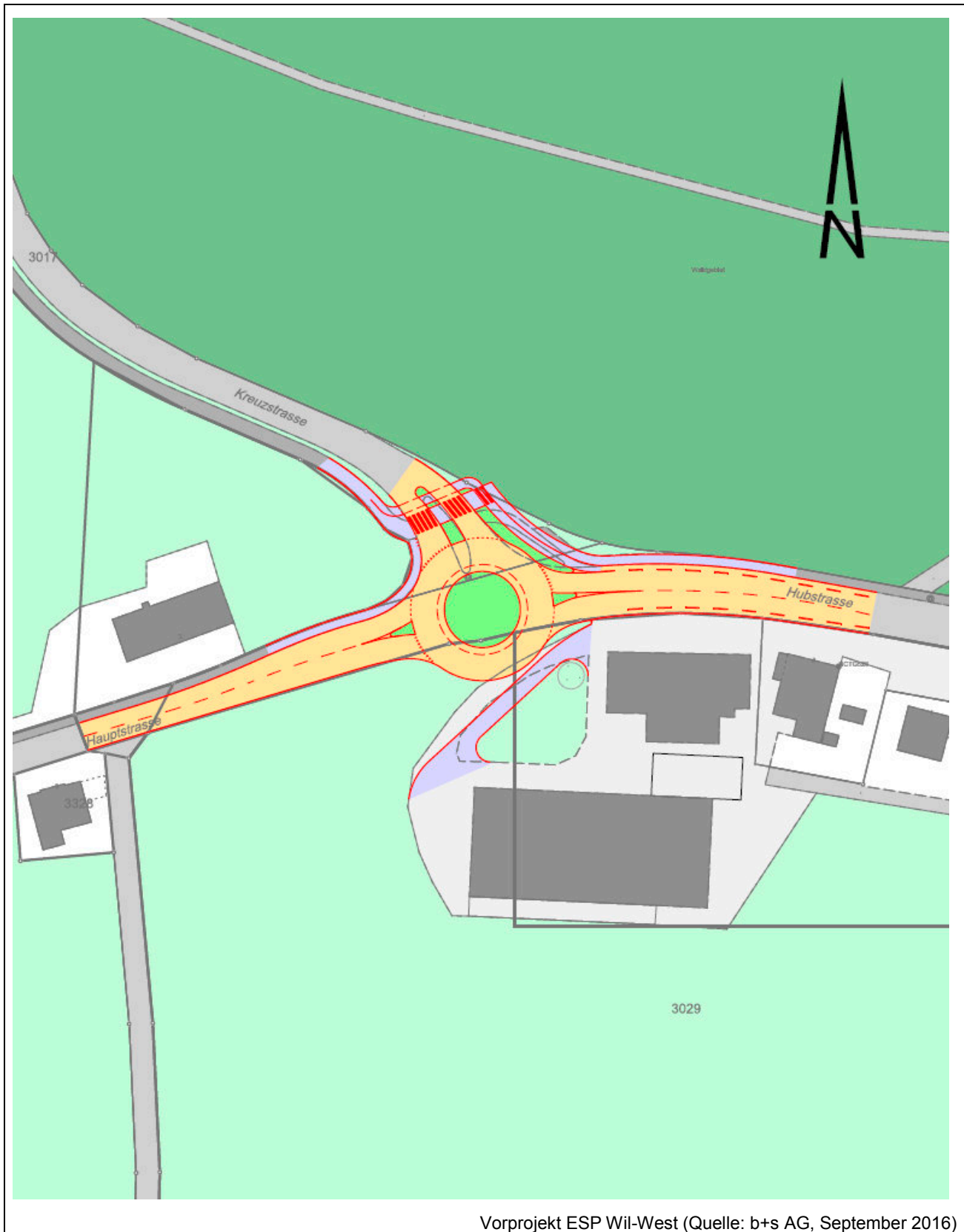
<b>LV-Anbindung ESP Wil-West</b>		<b>WW 1.6 (WW 1.6)</b>													
		<b>3425.2.004 3425.2.059</b>													
<b>Massnahmen- beschreibung</b>	Der neue ESP Wil-West liegt in direkter LV-Distanz zu den umliegenden Siedlungsgebieten von Münchwilen, Sirnach, Wilen und Wil. Die Einbindung des ESP in das LV-Netz wird durch neue LV-Verbindungen gewährleistet. Die LV-Verbindungen sind im Rahmen der Strassenanpassungen der Netzergänzung Nord und des Autobahnanschlusses Wil-West durchzuführen. Die neuen Verbindungen umfassen insbesondere neue Radrouten über die Sirnachstrasse und die Dreibrunnenstrasse. Zudem erfolgt eine neue Verbindung über die Autobahn in Richtung Gloten - Sirnach sowie eine Unterführung von FW-Bahn und Autobahn Richtung Hubstrasse.														
<b>Priorität</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C												
<b>Reifegrad</b>	Die Massnahme hat Reifegrad 2 erreicht.														
<b>Zeitplan</b>	<b>Arbeiten bis Vorprojekt</b>	2016													
	<b>Einreichung Vorprojekt ARE</b>	2016													
	<b>geschätzter Baubeginn</b>	2022													
	<b>geschätzte Inbetriebnahme</b>	2023													
<b>Koordinationsstand Kant. Richtplan SG</b>	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung												
<b>Koordinationsstand Kant. Richtplan TG</b>	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung												
<b>Zweckmässigkeit</b>	Das Zukunftsbild und die Teilstrategien verfolgen die Ziele der Schaffung von attraktiven LV-Wege-Netzen und der Ansiedlung von neuen Arbeitsplätzen an gut erschlossenen Lagen. Die LV-Anbindung des neuen ESP Wil-West leistet einen wesentlichen Betrag zum Erreichen dieser Ziele. Die Topographie des Geländes und die Zentrumsnähe sind ideale Voraussetzungen für den LV.														
<b>Nutzen</b>	Mit der LV-Anbindung werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (Förderung LV-Wegenetz, Verbesserung des Modal-Split zugunsten des LV)</li> <li>• Siedlungsentwicklung nach innen (Verminderung von Trennwirkungen)</li> <li>• Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung durch Verbesserung des Modal-Split zugunsten des LV)</li> </ul>														
<b>Machbarkeit</b>	Die Machbarkeit wurde im Rahmen eines Vorprojektes nachgewiesen.														
<b>Kosten</b>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>exkl. Mwst</th> <th>inkl. Mwst</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>TG 10.15 Mio.</td> <td>TG 10.96 Mio.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>4.35 Mio.</td> <td>4.7 Mio.</td> </tr> <tr> <td>Kosten CHF</td> <td>14.5 Mio.</td> <td>15.66 Mio.</td> </tr> </tbody> </table>				exkl. Mwst	inkl. Mwst	Anteil Kanton	TG 10.15 Mio.	TG 10.96 Mio.	Anteil Gemeinde	4.35 Mio.	4.7 Mio.	Kosten CHF	14.5 Mio.	15.66 Mio.
	exkl. Mwst	inkl. Mwst													
Anteil Kanton	TG 10.15 Mio.	TG 10.96 Mio.													
Anteil Gemeinde	4.35 Mio.	4.7 Mio.													
Kosten CHF	14.5 Mio.	15.66 Mio.													
<b>Abhängigkeiten</b>	Es bestehen Schnittstellen zum Massnahmenpaket Langsamverkehr.														
<b>Quantitative Angaben</b>	--														
<b>Federführung</b>	TBA Kanton TG														
<b>Beteiligte</b>	Gemeinden Münchwilen und Sirnach														



Vorprojekt ESP Wil-West (Quelle: b+s AG, September 2016)

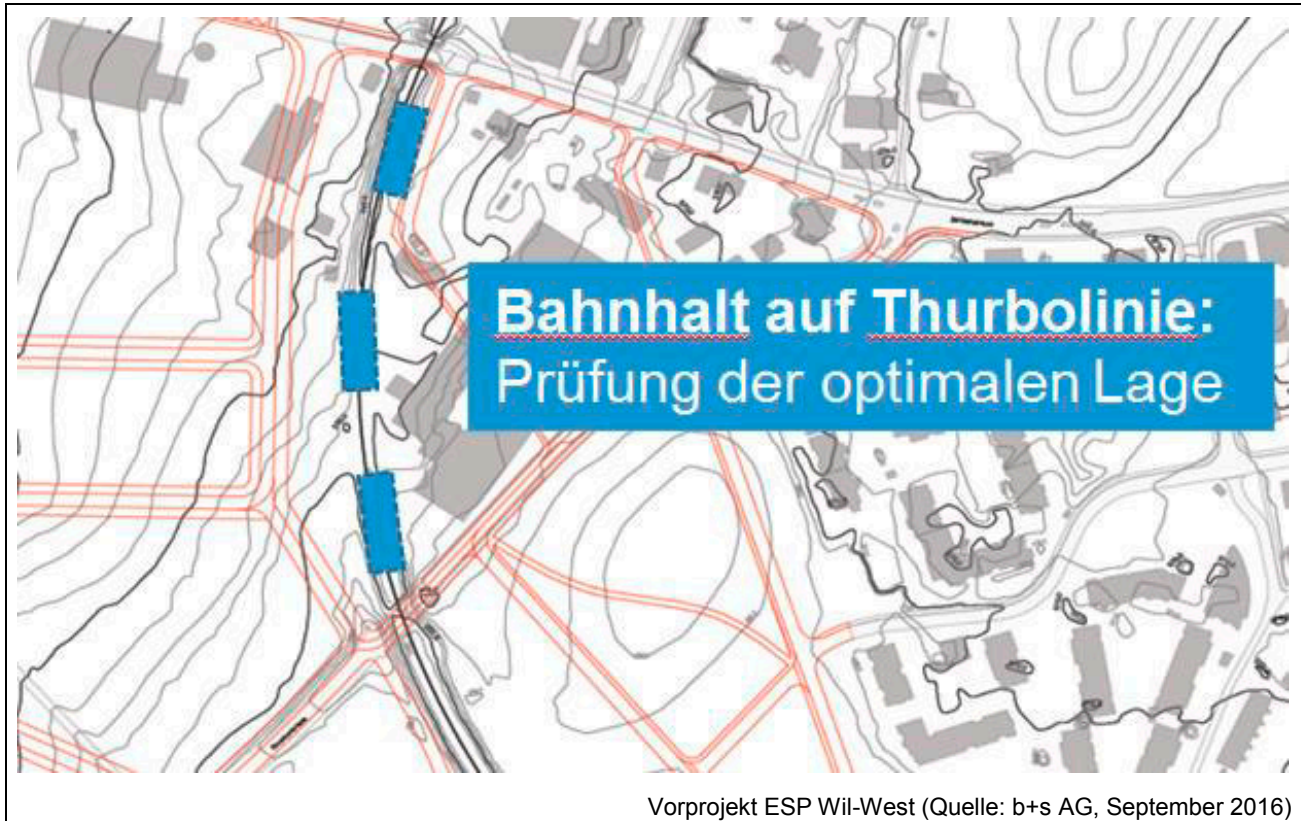


<b>Knoten Gloten / Busswil, Sirnach</b>				<b>WW 1.7 (-)</b>
				<b>neu</b>
<b>Massnahmen- beschreibung</b>	Im Rahmen des Vorprojekts ESP Wil West wurde auch die Anbindung des ESP Richtung Süden untersucht. Dabei wurde eine neue Verbindungsstrasse verworfen, da die Erschliessung über das bestehende Strassennetz mit der vor wenigen Jahren sanierten und nun schwerverkehrstauglichen Kreuzsstrasse bereits gesichert ist. Jedoch ist der Knoten Gloten / Busswil für die Anforderungen unzureichend. Ausserdem bestehen Sicherheitsmängel. Der heute vor-trittsgeordnete Knoten soll daher in einen Kreis umgebaut werden.			
<b>Priorität</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	
<b>Reifegrad</b>	Die Massnahme hat Reifegrad 2 erreicht.			
<b>Zeitplan</b>	<b>Arbeiten bis Vorprojekt</b>	2018		
	<b>Einreichung Vorprojekt ARE</b>	2019		
	<b>geschätzter Baubeginn</b>	2021		
	<b>geschätzte Inbetriebnahme</b>	2021		
<b>Koordinationsstand Kant. Richtplan SG</b>	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung
<b>Koordinationsstand Kant. Richtplan TG</b>	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung
<b>Zweckmässigkeit</b>	Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Verkehr verfolgen das Ziel den MIV möglichst auf dem bestehenden Netz abzuwickeln. Mit dem Verzicht auf die Realisierung einer zusätzlichen Achse zur Erschliessung des ESP Wil West in Richtung Süden wird dieses Ziel umgesetzt. Stattdessen wird die Kapazität gezielt am Knoten Gloten / Busswil verbessert.			
<b>Nutzen</b>	Mit dem Knoten Gloten / Busswil, Sirnach werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Klare MIV-Netzstruktur</li> <li>• Verkehrssicherheit (Sanierung Knoten mit Sicherheitsmängeln)</li> <li>• Umweltbelastung (Verminderung der Flächenbeanspruchung, Verminderung von Lärm- und Luftbelastung durch stetigeren Verkehrsfluss und Verminderung der Geschwindigkeiten)</li> </ul>			
<b>Machbarkeit</b>	Die Machbarkeit wurde im Rahmen eines Vorprojektes nachgewiesen.			
<b>Kosten</b>	exkl. Mwst		inkl. Mwst	
	Anteil Kanton	TG 0.9 Mio.	TG 0.98 Mio.	
	Anteil Gemeinde	0.4 Mio.	0.42 Mio.	
	Kosten CHF	1.3 Mio.	1.4 Mio.	
<b>Abhängigkeiten</b>	Keine bekannten Abhängigkeiten.			
<b>Quantitative Angaben</b>	Belastung bestehendes Netz (Ist - DWV 2014): rd. 9'500 - 11'500 Belastung bestehendes Netz (Trend - DWV 2035): rd. 12'000 - 14'000			
<b>Federführung</b>	TBA Kanton TG			
<b>Beteiligte</b>	Gemeinde Sirnach			



Vorprojekt ESP Wil-West (Quelle: b+s AG, September 2016)

<b>Übergeordnete Massnahme:</b> <b>Bahnhalt Thurbo</b>		<b>WW 1.8</b> <b>(-)</b>										
		<b>neu</b>										
<b>Massnahmen- beschreibung</b>	<p>Auf der Weinfelder Linie besteht noch zusätzliches Potenzial zur besseren Erschliessung des ESP Wil West und den westlichen Quartieren der Stadt Wil (u.a. ESP Wohnen Lenzenbüel) mit dem ÖV. Südlich der Zürcherstrasse kann dazu mit relativ wenig Aufwand ein neuer Bahnhof realisiert werden. Die Planung ist jedoch noch weiter zu vertiefen und mit den STEP abzustimmen. Zunächst soll die Raumsicherung für diese Massnahme erfolgen und die Machbarkeit im Rahmen einer betrieblichen Abklärung durch Thurbo abgeklärt werden.</p> <p>Die Realisierung eines solchen Bahnhofs ist daher erst nach 2026 denkbar und liegt im C-Horizont.</p>											
<b>Priorität</b>	<div> <input type="checkbox"/> A         <input type="checkbox"/> B         <input checked="" type="checkbox"/> C       </div> <p>Die Massnahme wird durch den Bund im Rahmen des STEP-Schiene bearbeitet. Als Grundlage dazu erfolgt eine Eingabe der Planungsregion Ostschweiz im Rahmen des nächsten STEP.</p>											
<b>Reifegrad</b>	Die Massnahme hat Reifegrad 1 erreicht.											
<b>Zeitplan</b>	<b>geschätzter Baubeginn</b> <b>geschätzte Inbetriebnahme</b>	Nach 2025 in Abstimmung mit STEP Nach 2025 in Abstimmung mit STEP										
<b>Koordinationsstand Kant. Richtplan SG</b>	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung									
<b>Koordinationsstand Kant. Richtplan TG</b>	<input checked="" type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung									
<b>Zweckmässigkeit</b>	Das Zukunftsbild und die Teilstrategie ÖV sehen eine deutliche Verbesserung der ÖV-Erschliessung in den Kernbereichen der Agglomeration vor. Zudem soll der Modal Split deutlich zu Gunsten des ÖV verschoben werden. Ein zusätzlicher Bahnhof Thurbo dient diesem Ziel in dem er auf der Nord - Südachse für zusätzliche Relationen direkte Verbindungen in den ESP Wil West und die westlichen Quartiere der Stadt Wil schafft.											
<b>Nutzen</b>	Mit dem Bahnhof Thurbo werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (Verbesserung Erreichbarkeit Wil und Frauenfeld, Reisezeiteinsparungen, Taktverdichtung und Komfortverbesserung)</li> <li>• Siedlungsentwicklung nach innen (Verringerung Zersiedelung: Voraussetzung zur Konzentration von benötigten neuen Arbeitsplatzgebieten der Regio Wil im ESP Wil-West)</li> <li>• Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung durch Verbesserung des Modal-Split zugunsten des ÖV)</li> </ul>											
<b>Machbarkeit</b>	Die Machbarkeit wurde im Rahmen des Vorprojekts ESP Wil West aufgezeigt.											
<b>Kosten</b>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>exkl. Mwst</th> <th>inkl. Mwst</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>1.1 Mio.</td> <td>1.19 Mio</td> </tr> <tr> <td>Kosten CHF</td> <td>1.1 Mio.</td> <td>1.19 Mio.</td> </tr> </tbody> </table>				exkl. Mwst	inkl. Mwst	Anteil Bund	1.1 Mio.	1.19 Mio	Kosten CHF	1.1 Mio.	1.19 Mio.
	exkl. Mwst	inkl. Mwst										
Anteil Bund	1.1 Mio.	1.19 Mio										
Kosten CHF	1.1 Mio.	1.19 Mio.										
<b>Abhängigkeiten</b>	Keine bekannten Abhängigkeiten.											
<b>Quantitative Angaben</b>	--											
<b>Federführung</b>	AÖV Kanton TG											
<b>Beteiligte</b>	AÖV Kanton SG Gemeinden Münchwilen und Wil											





<b>BGK Zürcherstrasse West und Wilerstrasse (Abschnitt Kreisel Dreibrunnenallee bis Unterführung Weinfelderlinie)</b>				<b>WW 1.9</b> <b>(-)</b>												
				<b>neu</b>												
<b>Massnahmen-beschrieb</b>	<p>Das Strassennetz in Wil wird sich erheblich verändern (Autobahnanschluss Wil-West, Netzer-gänzungen Nord und Grünastrasse sowie Umbauten an verschiedenen Knoten). Mit Be-triebs- und Gestaltungskonzepten werden flankierende Massnahmen zu diesen Veränderun-gen sichergestellt. Im Rahmen des Vorprojekts ESP Wil West wurde daher auch die Sanie-rung und notwendige Umbauten der Zürcherstrasse und Wilerstrasse auf dem Abschnitt Kno-ten Dreibrunnenstrasse bis zur Bahnunterführung Weinfelderlinie projektiert (ca. 460 m). Mit der Erweiterung des Siedlungsgebiets im ESP Wil West wird dieser heute teilweise nicht an-gebaute Strassenabschnitt eine neue Bedeutung erhalten.</p> <p>Das BGK umfasst auch den Ausbau der Unterführung der Weinfelderlinie zur Optimierung der Sichtbeziehungen und der Radverkehrsführung. In das BGK Zürcherstrasse West und Wi-lerstrasse sind Dosierungen und Buspriorisierungen integriert, die Schlüsselmassnahmen des FlaMa und Verkehrsmanagementkonzepts ZEW sind.</p>															
<b>Priorität</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C													
<b>Reifegrad</b>	Die Massnahme hat Reifegrad 2 erreicht.															
<b>Zeitplan</b>	<b>Arbeiten bis Vorprojekt</b>	2018														
	<b>Einreichung Vorprojekt ARE</b>	2018														
	<b>geschätzter Baubeginn</b>	2021														
	<b>geschätzte Inbetriebnahme</b>	2022														
<b>Koordinationsstand Kant. Richtplan SG</b>	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung												
<b>Koordinationsstand Kant. Richtplan TG</b>	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung												
<b>Zweckmässigkeit</b>	<p>Das Zukunftsbild und die Teilstrategien MIV und LV verfolgen die Ziele einer siedlungsver-träglichen Verkehrsabwicklung des MIV und eng damit verknüpft der Schaffung von attrakti-ven LV-Wege-Netzen, insbesondere in den Siedlungskernen. Zudem werden Optimierungsmöglichkeiten im strassengebundenen ÖV ausgeschöpft. Mit der Umsetzung des BGKs Zür-cherstrasse West und Wilerstrasse werden diese Ziele effizient erreicht. Zudem sichern die BGKs als Teil der flankierenden Massnahmen die Entlastungswirkung der Netzer-gänzungen.</p>															
<b>Nutzen</b>	<p>Mit dem BGK werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (insbes. bessere Verträglichkeit zwischen LV und MIV auf einer wichtigen Achse mit LV-Schwachstellen)</li> <li>• Siedlungsentwicklung nach innen (Erhöhung der Qualität der öffentlichen Räume und bes-sere Verträglichkeit MIV im Siedlungsgebiet)</li> <li>• Verkehrssicherheit (Sanierung einer HVS-Achse mit mittlerem bis hohem Unfallpotenzial)</li> <li>• Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung, bei teilw. vielen Betroffenen)</li> </ul>															
<b>Machbarkeit</b>	BGKs sind weitgehend akzeptierte Massnahmen und i.d.R. technisch problemlos umsetzbar.															
<b>Kosten</b>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>exkl. Mwst</th> <th>inkl. Mwst</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>TG 5.3 Mio.</td> <td>TG 5.75 Mio.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>2.3 Mio.</td> <td>2.46 Mio</td> </tr> <tr> <td>Kosten CHF</td> <td>7.6 Mio.</td> <td>8.21 Mio.</td> </tr> </tbody> </table>					exkl. Mwst	inkl. Mwst	Anteil Kanton	TG 5.3 Mio.	TG 5.75 Mio.	Anteil Gemeinde	2.3 Mio.	2.46 Mio	Kosten CHF	7.6 Mio.	8.21 Mio.
	exkl. Mwst	inkl. Mwst														
Anteil Kanton	TG 5.3 Mio.	TG 5.75 Mio.														
Anteil Gemeinde	2.3 Mio.	2.46 Mio														
Kosten CHF	7.6 Mio.	8.21 Mio.														
<b>Abhängigkeiten</b>	Die Massnahme muss im Zusammenhang mit den Netzer-gänzungen, den Knotenumbauten, der neuen Verkehrsführung und der Aufwertung des Ortszentrums angegangen werden. Eine wesentliche Schnittstelle ist das BGK Zürcherstrasse Ost (ZEW 1.7).															
<b>Quantitative Angaben</b>	<p>Belastung Ist - DWV 2010: rd. 12'000</p> <p>Belastung Trend - DWV 2035: rd. 14'000</p>															
<b>Federführung</b>	TBA Kanton TG															
<b>Beteiligte</b>	Gemeinde Münchwilen															

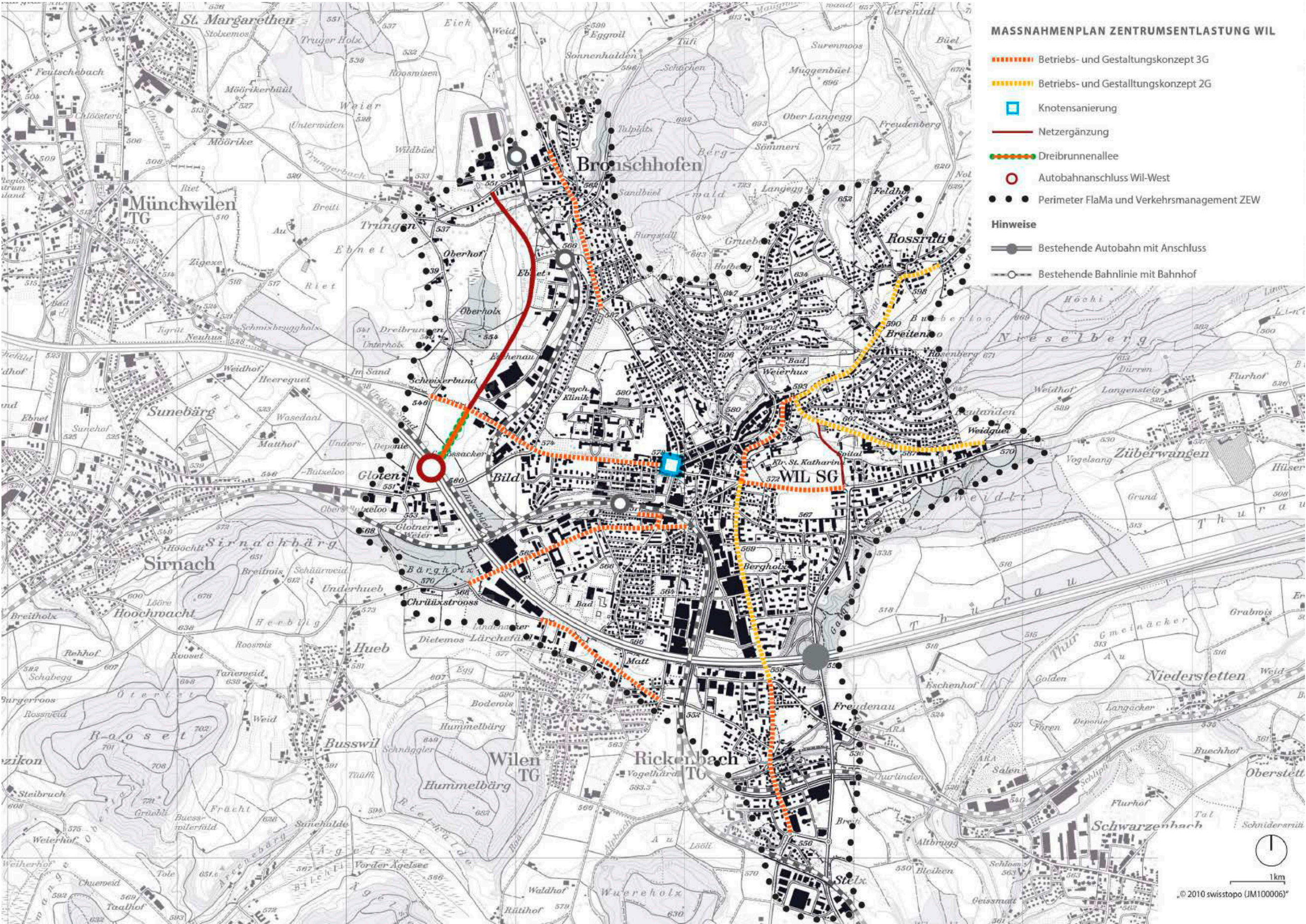


## 5 Zentrumsentlastung Wil (ZEW)

Gesamtschau Zentrumsentlastung Wil		ZEW
<b>Beschrieb</b>	Für den MIV werden insbesondere in der Zentrumsregion Wil neue Bedingungen geschaffen. Wesentliche Massnahmen sind der Bau von zwei Netzergänzungen und die Realisierung des Autobahnanschlusses Wil. Diese Massnahmen ermöglichen eine ganze Reihe von weiteren Massnahmen, mit denen einerseits eine wesentliche Aufwertung des öffentlichen Raums im Zentrum und auf den Hauptachsen durch die Siedlungen erreicht werden kann. Andererseits sollen diese Massnahmen auch dafür sorgen, dass der Transitverkehr auf die neuen Netzteile verlagert wird. Dies ist vor allem im Falle der Bronschhoferstrasse zentral und soll durch entsprechende flankierende Massnahmen sichergestellt werden.	
<b>Einzelmassnahmen</b>	<p>Folgende Einzelmassnahmen liegen vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Netzergänzung Nord (ZEW 1.1)</li> <li>• Netzergänzung Grünastrasse (ZEW 1.2)</li> <li>• Flankierende Massnahmen und Ergänzung Verkehrsmanagement Wil: Schwerpunkt ESP Wil-West – Stadtzentrum West – Bronschhofen (ZEW 1.3A)</li> <li>• Flankierende Massnahmen und Ergänzung Verkehrsmanagement Wil: Schwerpunkt Stadtzentrum Süd-Ost (ZEW 1.3B)</li> <li>• Flankierende Massnahmen und Ergänzung Verkehrsmanagement Wil: Schwerpunkt Wilen – Rickenbach (ZEW 1.3C)</li> <li>• Knotensanierung Schwanenkreisel (ZEW 1.4)</li> <li>• Verkehrsberuhigung Bahnhofplatz Süd (ZEW 1.6)</li> <li>• Betriebs- und Gestaltungskonzepte (ZEW 1.7, 1.8, 1.14, 1.15)</li> </ul>	
<b>Zweckmässigkeit</b>	Das Zukunftsbild und die Teilstrategien MIV und LV verfolgen die Ziele einer siedlungsverträglichen Verkehrsabwicklung des MIV und einer Reduzierung des MIV auf ein siedlungsverträgliches Mass insbesondere in den Siedlungskernen. Eng mit diesen Zielen verknüpft sind die Ziele einer besseren Verträglichkeit des MIV mit dem LV und dem ÖV (keine Behinderung). Mit den Massnahmen ZEW werden diese Ziele konsequent und mit möglichst wenig Infrastrukturausbau erreicht.	
<b>Nutzen</b>	<p>Mit der Umsetzung der Massnahmen ZEW werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (insbes. bessere Verträglichkeit zwischen MIV und LV sowie ÖV, Verbesserung Reisezeiten, Abbau von Stau und Verbesserung der Fahrplanstabilität ÖV)</li> <li>• Siedlungsentwicklung nach innen (Erhöhung der Qualität der öffentlichen Räume und bessere Verträglichkeit MIV und Siedlung an belasteten Strecken in einem relativ dicht bebauten Siedlungsgebiet)</li> <li>• Verkehrssicherheit (Sanierung von Strecken und Knoten mit Unfallpotenzial)</li> <li>• Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung)</li> </ul>	
<b>Abhängigkeiten</b>	<p>Die Massnahmen ZEW weisen vielfach Abstimmungsbedarf mit den Massnahmen Siedlung und Landschaft, LV, ÖV und Verkehrssicherheit auf.</p> <p>Der Autobahnanschluss Wil West inkl. der Dreibrunnenallee (Massnahmen Nummern WW 1.3 sowie WW 1.7) ist ebenfalls integraler Bestandteil der Zentrumsentlastung Wil.</p>	
<b>Weitere Grundlagen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bericht Strategie Strasse, Stadt Wil</li> <li>• ZMB ZEW von 2010, TBA SG</li> <li>• Bericht Landschaftliche Optimierung NE-Nord, Büro SKK</li> <li>• Bericht «FlaMa und Verkehrsmanagementkonzept Zentrumsentlastung Wil SG Konzeptstudie Phase 1» vom 21. Juni 2016</li> </ul>	





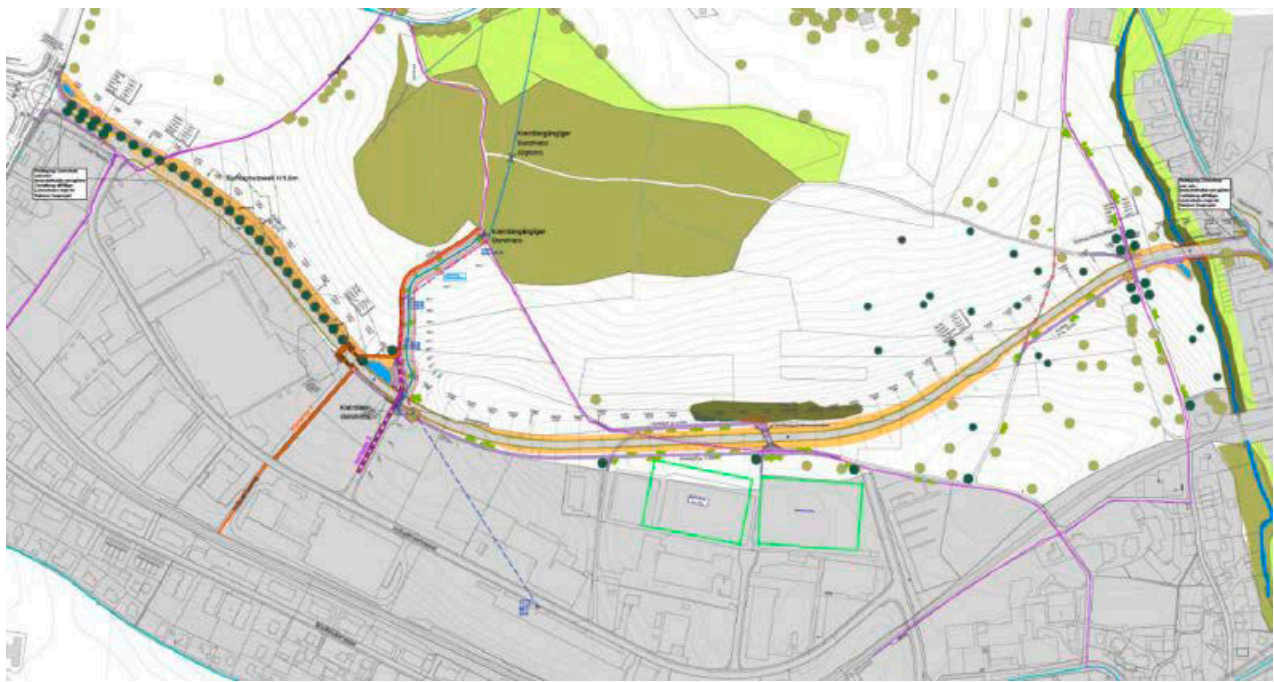






<b>Netzergänzung Nord</b>		<b>ZEW 1.1 (ZEW 1.1)</b>													
		<b>3425.2.005</b>													
<b>Massnahmen- beschreibung</b>	<p>Das Stadtzentrum von Wil soll grossflächig vom Durchgangsverkehr befreit werden. Dazu soll westlich der Stadt die Netzergänzung Nord realisiert werden. Die Netzergänzung verläuft von der Zürcherstrasse entlang des Industriegebiets Ebnet und schliesst im Norden an die Amp-Strasse an. Integraler Bestandteil der Netzergänzung Nord sind flankierende Massnahmen zur langfristigen Sicherung der Entlastungswirkung. Diese flankierenden Massnahmen sind in den übrigen Massnahmenblättern des Massnahmenpakets ZEW beschrieben.</p> <p>Die nun zur Umsetzung vorgeschlagene Variante der Netzergänzung Nord ist eine weiterentwickelte Bestvariante der ZMB 2010. Gemäss den Anforderungen des Bundes aus dem Prüfbericht zum Agglomerationsprogramm 2. Generation werden folgende Wirkungen optimiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die MIV-Belastungen in Wil werden in den kommenden Jahren weiter ansteigen. Alleine ein Verkehrsmanagement ist nicht ausreichend um diese Belastungen auf dem bestehenden Strassennetz abwickeln zu können.</li> <li>• Der Flächenverbrauch der Netzergänzung Nord wird im Rahmen einer landschaftspflegerischen Begleitplanung optimiert. So wird zudem die landschaftlich gute Einbettung der Netzergänzung gesichert (siehe Abbildungen unten).</li> <li>• Der neue kantonale Richtplan sieht neben dem ESP Wil West keine zusätzlichen Siedlungsflächen im Westen von Wil vor und begrenzt so die Siedlungsentwicklung. Ein möglicher Zersiedelungsdruck durch die Netzergänzung kann damit eingedämmt werden</li> </ul>														
<b>Priorität</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C												
<b>Reifegrad</b>	Die Massnahme hat Reifegrad 2 erreicht.														
<b>Zeitplan</b>	<b>Arbeiten bis Vorprojekt</b> <b>Einreichung Vorprojekt ARE</b> <b>geschätzter Baubeginn</b> <b>geschätzte Inbetriebnahme</b>	2013 bis 2014 2016 2021 2022													
<b>Koordinationsstand Kant. Richtplan SG</b>	<input checked="" type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis												
<b>Koordinationsstand Kant. Richtplan TG</b>	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis												
<b>Zweckmässigkeit</b>	Das Zukunftsbild und die Teilstrategien MIV und LV verfolgen das Ziel der Verkehrsentslastung von Siedlungskernen und eng damit verknüpft der Schaffung von attraktiven Siedlungen und LV-Wegnetzen. Mit dem Bau der Netzergänzung Nord werden relativ dicht besiedelte Teile der Siedlungsgebiete in Wil vom Durchgangsverkehr befreit.														
<b>Nutzen</b>	Mit der Netzergänzung werden deutliche Verbesserungen in diesen Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (Entlastung einer wichtigen LV-Achse mit LV-Schwachstellen, Verbesserung Erreichbarkeit)</li> <li>• Siedlungsentwicklung nach innen (Erhöhung der Qualität der öffentlichen Räume und bessere Verträglichkeit MIV und Siedlung im Siedlungsgebiet)</li> <li>• Verkehrssicherheit (Entlastung von Hauptverkehrsachsen mit mittlerem bis hohem Unfallpotenzial)</li> <li>• Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung, relativ viele Betroffene)</li> </ul>														
<b>Machbarkeit</b>	Das Trasse ist im Rahmen des Kt. Strassenbauprogramms gesichert. Die Zweckmässigkeit ist mit einer ZMB nachgewiesen (siehe Beilage auf CD). Die Machbarkeit der Netzergänzung ist mit einem Vorprojekt nachgewiesen.														
<b>Kosten</b>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>exkl. Mwst</th> <th>inkl. Mwst</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil Kanton SG</td> <td>SG 28.0 Mio.</td> <td>SG 30.24 Mio.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinden</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Kosten CHF</td> <td>28.0 Mio.</td> <td>30.24 Mio.</td> </tr> </tbody> </table>				exkl. Mwst	inkl. Mwst	Anteil Kanton SG	SG 28.0 Mio.	SG 30.24 Mio.	Anteil Gemeinden			Kosten CHF	28.0 Mio.	30.24 Mio.
	exkl. Mwst	inkl. Mwst													
Anteil Kanton SG	SG 28.0 Mio.	SG 30.24 Mio.													
Anteil Gemeinden															
Kosten CHF	28.0 Mio.	30.24 Mio.													

<b>Abhängigkeiten</b>	Die Massnahme muss im Zusammenhang mit den BGK in Wil, den Knotenanpassungen, den Knotensanierungen, dem Anschluss Wil-West und der Grünaustrasse realisiert werden. Die Lage des Trassees ist mit den Siedlungsbegrenzungslinien abzustimmen (S + L 1.2).
<b>Quantitative Angaben</b>	Belastung bestehendes Netz (Ist - DWV 2014): rd. 9'000 - 18'000 Belastung bestehendes Netz (Trend - DWV 2035): rd. 12'000 - 20'000
<b>Federführung</b>	TBA Kanton SG
<b>Beteiligte</b>	TBA Kanton TG Stadt Wil



Auszug «Vorprojekt Netzergänzung Nord - Landschaftspflegerische Begleitplanung», Stand Juli 2016, TBA Kt. ST, SKK Landschaftsarchitekten



<b>Netzergänzung Grünaustrasse</b>		<b>ZEW 1.2 (ZEW 1.2)</b>													
		<b>3425.2.006</b>													
<b>Massnahmen- beschreibung</b>	<p>Das Stadtzentrum von Wil soll grossflächig vom Durchgangsverkehr befreit werden. Dazu soll neben der Netzergänzung Nord auch die Grünaustrasse neu erstellt werden. Gemeinsam können diese beiden Netzergänzungen einen grossen Beitrag an die Entlastung des bestehenden Strassennetzes erzielen.</p> <p>Die Georg-Renner-Strasse wird mit der neuen Grünaustrasse neu direkt mit der Konstanzerstrasse verbunden. Die Netzergänzung von insgesamt rund 600 m Länge schliesst eine bestehende Lücke im Strassennetz der Stadt Wil. Durch die Grünaustrasse kann das an der Fürstenlandstrasse liegende Spital vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Zudem kann die Tönhallenstrasse ihre bisherige Funktion als Kantonsstrasse abtreten und mit einer siedlungsverträglichen Gestaltung als Erweiterung des historischen Altstadt-kerns saniert werden. Diese kleinräumigen Entlastungswirkungen werden durch entsprechende flankierende Massnahmen auf der Tönhallenstrasse und der Fürstenlandstrasse langfristig gesichert. Diese flankierenden Massnahmen sind in den übrigen Massnahmenblättern des Massnahmenpakets ZEW beschrieben. Zudem kann die Toggenburgerstrasse, deren Umgestaltung bereits Bestandteil der Umsetzung des Agglomerationsprogramms 2. Generation ist, stark entlastet werden.</p> <p>Die Grünaustrasse ist siedlungsverträglich auszuführen. Insbesondere werden die Belange des Fuss- und Radverkehrs mit hohen Qualitätsstandards berücksichtigt. Zudem wird die Strasse mit gestalterischen Mitteln für eine Geschwindigkeit von 30-40 km/h ausgelegt.</p>														
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> A	<input checked="" type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C												
<b>Reifegrad</b>	Die Massnahme hat Reifegrad 2 erreicht.														
<b>Zeitplan</b>	<b>Arbeiten bis Vorprojekt</b> <b>Einreichung Vorprojekt ARE</b> <b>geschätzter Baubeginn</b> <b>geschätzte Inbetriebnahme</b>	2017 2021 2023 2024													
<b>Koordinationsstand Kant. Richtplan SG</b>	<input checked="" type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung												
<b>Koordinationsstand Kant. Richtplan TG</b>	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung												
<b>Zweckmässigkeit</b>	Das Zukunftsbild und die Teilstrategien MIV und LV verfolgen das Ziel der Verkehrs-entlastung von Siedlungskernen und eng damit verknüpft der Schaffung von attraktiven Siedlungen und LV-Wege-Netzen. Mit dem Bau der Netzergänzung Grünaustrasse werden relativ dicht besiedelte Teile des Siedlungsgebietes von Wil vom Durchgangsverkehr befreit.														
<b>Nutzen</b>	<p>Mit der Netzergänzung werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (Entlastung sehr wichtiger Achsen mit LV- und ÖV-Schwachstellen (Entlastung Stauanfälliger Knoten), Verbesserung Erreichbarkeit)</li> <li>• Siedlungsentwicklung nach innen (Erhöhung der Qualität der öffentlichen Räume und bessere Verträglichkeit MIV und Siedlung im Siedlungsgebiet)</li> <li>• Verkehrssicherheit (Entlastung von Hauptverkehrsachsen mit mittlerem bis hohem Unfallpotenzial)</li> <li>• Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung, relativ viele Betroffene)</li> </ul>														
<b>Machbarkeit</b>	Trassee und Machbarkeit sind im Rahmen des Kt Strassenbauprogramms gesichert.														
<b>Kosten</b>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>exkl. Mwst</th> <th>inkl. Mwst</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>SG 12.0 Mio.</td> <td>SG 12.96 Mio.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Kosten CHF</td> <td>12.0 Mio.</td> <td>12.96 Mio.</td> </tr> </tbody> </table>				exkl. Mwst	inkl. Mwst	Anteil Kanton	SG 12.0 Mio.	SG 12.96 Mio.	Anteil Gemeinde			Kosten CHF	12.0 Mio.	12.96 Mio.
	exkl. Mwst	inkl. Mwst													
Anteil Kanton	SG 12.0 Mio.	SG 12.96 Mio.													
Anteil Gemeinde															
Kosten CHF	12.0 Mio.	12.96 Mio.													

<b>Abhängigkeiten</b>	Die flankierenden Massnahmen Abtausch Grünaustrasse/Tonhallenstrasse zwischen Kt SG und Stadt Wil, die BGKs Konstanzerstrasse, Tonhallenstrasse sowie Fürstenlandstrasse sind eng mit dieser Massnahme Verknüpft.
<b>Quantitative Angaben</b>	Belastung bestehendes Netz (Ist - DWV 2014): rd. 9'000 - 18'000 Belastung bestehendes Netz (Trend - DWV 2035): rd. 12'000 - 20'000
<b>Federführung</b>	TBA Kanton SG
<b>Beteiligte</b>	Stadt Wil

### Langsamverkehr

Konzeptvarianten

#### Variante 1

Verlegung des Langsamverkehrs  
in den westlichen Grünraum



### Knoten Konstanzerstrasse

Konzeptvarianten

#### Mehrzweckstreifen

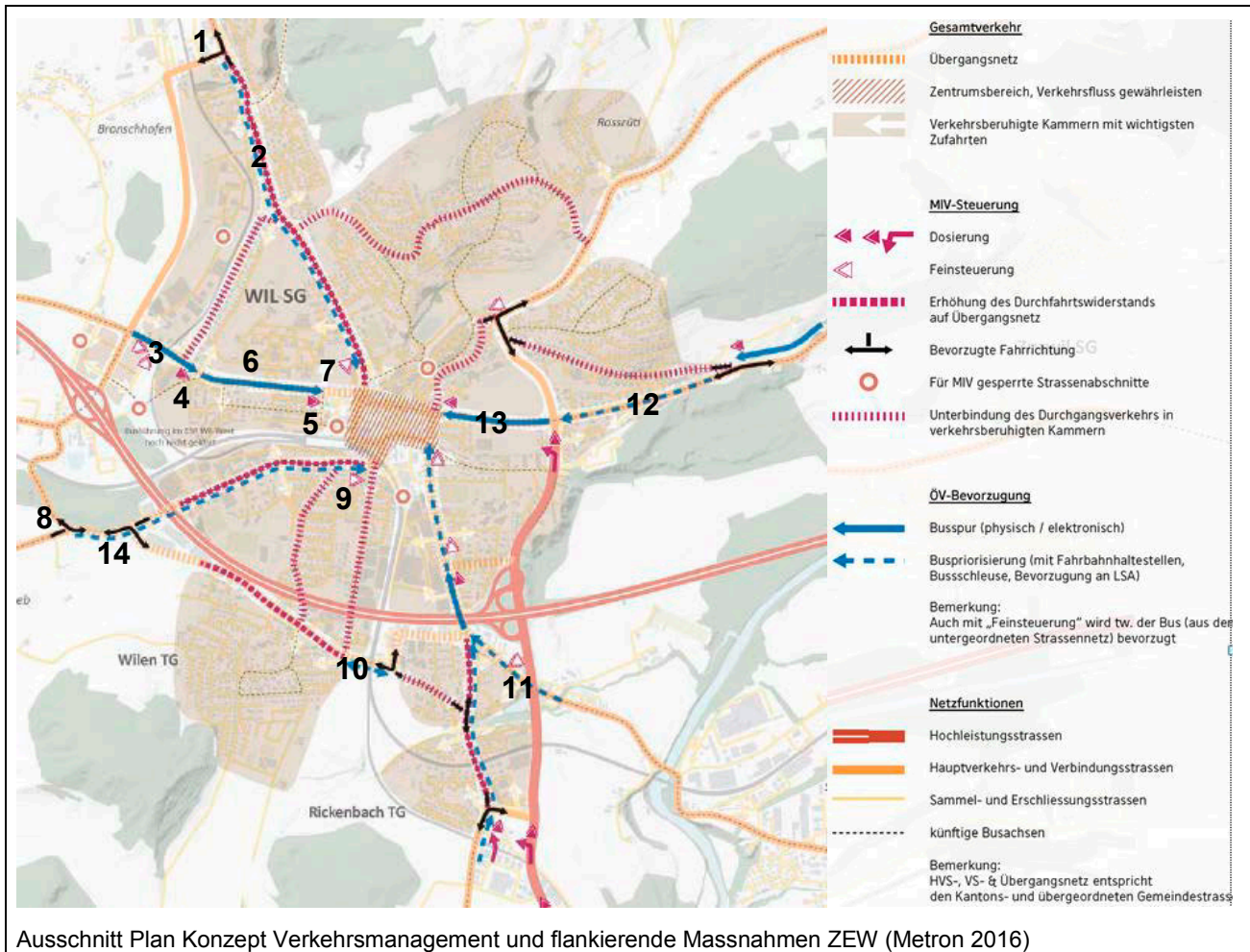
Im Rahmen des projektierten  
Profils



Nr.	Massnahme	Kosten
1	Umgestaltung Knoten Bronschhoferstrasse / AMP-Strasse mit vortrittsbelasteter Ortsdurchfahrt Bronschhofen Federführung TBA Kanton SG, Beteiligte Stadt Wil	0.5 Mio. CHF
2	Umgestaltung Bronschhofer-/Hauptstrasse Federführung Stadt Wil	Massnahme ZEW 1.15
3	Feinsteuerung auf Zürcherstrasse West vor SBB-Unterführung Federführung TBA Kanton TG, Beteiligte Gemeinde Münchwilen	Bestandteil BGK Zürcherstrasse West und Wilenstrasse WW 1.9
4	Busbevorzugung und Dosierung Knoten Zürcherstrasse / Sirnacherstrasse (neue LSA) Federführung TBA Kanton SG, Beteiligte Stadt Wil	Bestandteil BGK Zürcherstrasse Ost Massnahme ZEW 1.7
5	Dosierung Knoten Zürcherstrasse / Winkelriedstrasse (neue LSA) Federführung TBA Kanton SG, Beteiligte Stadt Wil	Bestandteil BGK Zürcherstrasse Ost Massnahme ZEW 1.7
6	Busspur Zürcherstrasse Ost (zwischen Knoten Sirnacherstrasse und Winkelriedstrasse) Federführung TBA Kanton SG, Beteiligte Stadt Wil	Bestandteil BGK Zürcherstrasse Ost Massnahme ZEW 1.7
7	Prüfung der Führung von Buslinien auf der Zürcherstrasse via Schwanenkreisel Federführung AöV Kanton SG, Beteiligte TBA Kanton SG und Stadt Wil	Bestandteil BGK Zürcherstrasse Ost Massnahme ZEW 1.7
8	Umgestaltung Knoten Hubstrasse / Kreuzstrasse als Kreisel Federführung TBA Kanton TG, Beteiligte Gemeinde Sirnach	Massnahme WW 1.7
9	Umgestaltung Knoten Hubstrasse Wil / Glärnischstrasse zu einem lichtsignalgesteuerten Knoten Federführung Stadt Wil	1.2 Mio. CHF
10	Busbevorzugung im Bereich Knoten Wilenstrasse/ Glärnischstrasse bis Wilenstrasse/Mattstrasse inkl. Bahnunterführung Federführung TBA Kanton TG, Beteiligte AÖV Kanton TG, Gemeinde Rickenbach und Gemeinde Wilen	Massnahme ÖV 3.2
11	Busbevorzugungsmassnahmen auf Flawilerstrasse im Zulauf Knoten Flawilerstrasse / Toggenburgerstrasse Federführung TBA Kanton SG, Beteiligte Stadt Wil	0.5 Mio. CHF
12	Fahrbahnhaltestellen stadteinwärts zwischen Knoten Fürstentland- / St. Gallerstrasse und Gammaknoten (Bus als Pulkführer) Federführung TBA Kanton SG, Beteiligte Stadt Wil	0.4 Mio. CHF
13	Busspur vor dem Knoten Rudenzburg stadteinwärts (allenfalls mittige Anordnung zur Nutzung stadtein- und -auswärts) Federführung TBA Kanton SG, Beteiligte Stadt Wil	Bestandteil BGK St.Gallerstrasse Massnahme ZEW 1.8
14	Umgestaltung Knoten Hubstrasse Wil / Hubstrasse Sirnach mit vortrittsbelasteter Hubstrasse Wil Federführung TBA Kanton TG, Beteiligte Gemeinde Sirnach	0.75 Mio. CHF
	<b>Total (exkl. Mwst.)</b>	<b>3.35 Mio. CHF</b>

<b>Priorität</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C												
<b>Reifegrad</b>	Die Massnahme hat Reifegrad 2 erreicht.														
<b>Zeitplan</b>	<b>Arbeiten bis Vorprojekt</b> <b>Einreichung Vorprojekt ARE</b> <b>geschätzter Baubeginn</b> <b>geschätzte Inbetriebnahme</b>	2018 2018 Etappiert ab 2020 Etappiert ab 2020													
<b>Koordinationsstand</b> <b>Kant. Richtplan SG</b>	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung												
<b>Koordinationsstand</b> <b>Kant. Richtplan TG</b>	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung												
<b>Zweckmässigkeit</b>	Das Zukunftsbild und die Teilstrategien MIV und LV verfolgen das Ziel der Verkehrsentslastung von Siedlungskernen und eng damit verknüpft der Schaffung von attraktiven Siedlungen und LV-Wege-Netzen. Die Umsetzung der Massnahmen des Verkehrsmanagement- und flama-Konzepts sind unumgängliche flankierende Massnahmen zu den Netzergänzungen in Wil und unterstützt deren Wirkung massiv.														
<b>Nutzen</b>	Mit der Umsetzung des Verkehrsmanagements werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (Entlastung von wichtigen LV-Achsen mit LV-Schwachstellen, Verbesserung Erreichbarkeit, Verbesserung Fahrplanstabilität ÖV, Reisezeitverbesserung ÖV, LV und MIV)</li> <li>• Siedlungsentwicklung nach innen (Erhöhung der Qualität der öffentlichen Räume und bessere Verträglichkeit MIV im Siedlungsgebiet)</li> <li>• Verkehrssicherheit (Entlastung von Hauptverkehrsachsen mit mittlerem bis hohem Unfallpotenzial)</li> <li>• Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung, relativ viele Betroffene)</li> </ul>														
<b>Machbarkeit</b>	Trasse und Machbarkeit sind im Rahmen des Kt. Strassenbauprogramms gesichert.														
<b>Kosten</b>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>exkl. Mwst</th> <th>inkl. Mwst</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>SG 0.91 Mio / TG 0.38 Mio.</td> <td>SG 0.98 Mio / TG 0.41 Mio</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>2.06 Mio</td> <td>2.23 Mio</td> </tr> <tr> <td>Kosten CHF</td> <td>3.35 Mio.</td> <td>3.62 Mio</td> </tr> </tbody> </table>				exkl. Mwst	inkl. Mwst	Anteil Kanton	SG 0.91 Mio / TG 0.38 Mio.	SG 0.98 Mio / TG 0.41 Mio	Anteil Gemeinde	2.06 Mio	2.23 Mio	Kosten CHF	3.35 Mio.	3.62 Mio
	exkl. Mwst	inkl. Mwst													
Anteil Kanton	SG 0.91 Mio / TG 0.38 Mio.	SG 0.98 Mio / TG 0.41 Mio													
Anteil Gemeinde	2.06 Mio	2.23 Mio													
Kosten CHF	3.35 Mio.	3.62 Mio													
<b>Abhängigkeiten</b>	Die Massnahme baut auf der A2 Massnahme Verkehrsmanagement Wil 1. Etappe auf (ARE-Code 3425.02.096).														
<b>Quantitative Angaben</b>	Belastung bestehendes Netz (Ist - DWV 2014): rd. 9'000 - 18'000 Belastung bestehendes Netz (Trend - DWV 2035): rd. 12'000 - 20'000														
<b>Federführung</b>	Gesamtpaket: TBA Kanton SG und TBA Kanton TG Umsetzung Einzelmassnahmen: siehe Tabelle oben														
<b>Beteiligte</b>	AÖV Kanton TG, Stadt Wil, Gemeinden Münchwilen, Rickenbach, Sirnach und Wilen														





<b>Flankierende Massnahmen und Ergänzung Verkehrsmanagement Wil:</b>		<b>ZEW 1.3B</b>																									
<b>Schwerpunkt Stadtzentrum Süd-Ost</b>		<b>(ZEW 1.3)</b>																									
		<b>3425.2.097</b>																									
<b>Massnahmen- beschreibung</b>	<p>Die neuen Netzelemente Autobahnanschluss Wil West, Netzergänzung Nord und Netzergänzung Grünastrasse sind die Schlüsselmassnahmen für die Zentrumsentlastung von Wil. Damit diese Infrastrukturausbauten ihre volle Wirkung erreichen können, sind jedoch auch flankierende Massnahmen und ein Verkehrsmanagement auf dem bestehenden Strassennetz in Wil nötig. Dazu wurde aufbauend auf der Strategie Strasse der Stadt Wil ein Konzept flankierende Massnahmen und Verkehrsmanagement Wil erarbeitet (beide Berichte siehe Beilage zum Agglomerationsprogramm). Dieses Konzept sieht eine etappierte Umsetzung von FlaMa- und Verkehrsmanagementprojekten vor. Die zeitliche Priorisierung der Massnahmen basiert auf folgenden Grundsätzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abhängigkeiten zu den geplanten neuen Netzelementen Autobahnanschluss, Netzergänzung Nord und Grünastrasse (Wirkung zur Steigerung der Entlastungswirkung)</li> <li>• Zeitliche Abstimmung der Massnahmen mit den im Agglomerationsprogramm vorgesehenen BGK-Massnahmen (bauliche Koordination)</li> <li>• Entwicklung und Etappierung der Massnahmen möglichst von innen nach aussen (zuerst Massnahmen im Kern ergreifen und erst bei nachgewiesenem Bedarf Massnahmen am Siedlungsrand realisieren)</li> </ul> <p>Nachfolgende Liste zeigt auf, welche Massnahmen im Rahmen des Agglomerationsprogramm als B-Massnahmen umgesetzt werden sollen. Einzelne Massnahmen sind bereits Bestandteil eigener Massnahmen im Agglomerationsprogramm und als solche bezeichnet:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Nr.</th> <th>Massnahme</th> <th>Kosten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Umgestaltung Gammakreisel zu einem lichtsignalgesteuerten Knoten Federführung TBA Kanton SG, Beteiligte Stadt Wil</td> <td>2.6 Mio. CHF</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>BGK Tonhallenstrasse/Toggenburgerstrasse Federführung Stadt Wil</td> <td>Massnahme ZEW 1.14</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Umgestaltung der Hubstrasse Wil mit Fahrbahnhaltstellen Federführung Stadt Wil</td> <td>3.6 Mio. CHF</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Umgestaltung Gemeindedurchfahrt Wilen (Hubstrasse) Federführung TBA Kanton TG, Beteiligte Gemeinde Wilen</td> <td>2.7 Mio. CHF</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>Umgestaltung Knoten Toggenburgerstrasse / Wilenstrasse mit vortrittsbelasteter Wilenstrasse (Zufahrt zu verkehrsberuhigter Kammer, untergeordnetes Netz, ev. LSA) Federführung Gemeinde Rickenbach</td> <td>0.5 Mio. CHF</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>Umgestaltung der Toggenburgerstrasse zwischen Sonnmattkreisel und Rickenbach Breite mit Fahrbahnhaltstellen Federführung Gemeinde Rickenbach</td> <td>3.0 Mio. CHF</td> </tr> <tr> <td colspan="2"><b>Total (exkl. Mwst.)</b></td> <td><b>12.4 Mio. CHF</b></td> </tr> </tbody> </table>			Nr.	Massnahme	Kosten	1	Umgestaltung Gammakreisel zu einem lichtsignalgesteuerten Knoten Federführung TBA Kanton SG, Beteiligte Stadt Wil	2.6 Mio. CHF	2	BGK Tonhallenstrasse/Toggenburgerstrasse Federführung Stadt Wil	Massnahme ZEW 1.14	3	Umgestaltung der Hubstrasse Wil mit Fahrbahnhaltstellen Federführung Stadt Wil	3.6 Mio. CHF	4	Umgestaltung Gemeindedurchfahrt Wilen (Hubstrasse) Federführung TBA Kanton TG, Beteiligte Gemeinde Wilen	2.7 Mio. CHF	5	Umgestaltung Knoten Toggenburgerstrasse / Wilenstrasse mit vortrittsbelasteter Wilenstrasse (Zufahrt zu verkehrsberuhigter Kammer, untergeordnetes Netz, ev. LSA) Federführung Gemeinde Rickenbach	0.5 Mio. CHF	6	Umgestaltung der Toggenburgerstrasse zwischen Sonnmattkreisel und Rickenbach Breite mit Fahrbahnhaltstellen Federführung Gemeinde Rickenbach	3.0 Mio. CHF	<b>Total (exkl. Mwst.)</b>		<b>12.4 Mio. CHF</b>
Nr.	Massnahme	Kosten																									
1	Umgestaltung Gammakreisel zu einem lichtsignalgesteuerten Knoten Federführung TBA Kanton SG, Beteiligte Stadt Wil	2.6 Mio. CHF																									
2	BGK Tonhallenstrasse/Toggenburgerstrasse Federführung Stadt Wil	Massnahme ZEW 1.14																									
3	Umgestaltung der Hubstrasse Wil mit Fahrbahnhaltstellen Federführung Stadt Wil	3.6 Mio. CHF																									
4	Umgestaltung Gemeindedurchfahrt Wilen (Hubstrasse) Federführung TBA Kanton TG, Beteiligte Gemeinde Wilen	2.7 Mio. CHF																									
5	Umgestaltung Knoten Toggenburgerstrasse / Wilenstrasse mit vortrittsbelasteter Wilenstrasse (Zufahrt zu verkehrsberuhigter Kammer, untergeordnetes Netz, ev. LSA) Federführung Gemeinde Rickenbach	0.5 Mio. CHF																									
6	Umgestaltung der Toggenburgerstrasse zwischen Sonnmattkreisel und Rickenbach Breite mit Fahrbahnhaltstellen Federführung Gemeinde Rickenbach	3.0 Mio. CHF																									
<b>Total (exkl. Mwst.)</b>		<b>12.4 Mio. CHF</b>																									
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> A	<input checked="" type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C																								
<b>Reifegrad</b>	Die Massnahme hat Reifegrad 2 erreicht.																										
<b>Zeitplan</b>	<b>Arbeiten bis Vorprojekt</b> <b>Einreichung Vorprojekt ARE</b> <b>geschätzter Baubeginn</b> <b>geschätzte Inbetriebnahme</b>	2021 2021 Etappiert ab 2023 Etappiert ab 2023																									
<b>Koordinationsstand</b>	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung																								

<b>Kant. Richtplan SG</b>				
<b>Koordinationsstand</b> <b>Kant. Richtplan TG</b>	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung
<b>Zweckmässigkeit</b>	Das Zukunftsbild und die Teilstrategien MIV und LV verfolgt das Ziel der Verkehrsentslastung von Siedlungskernen und eng damit verknüpft der Schaffung von attraktiven Siedlungen und LV-Wege-Netzen. Die Umsetzung der Massnahmen des Verkehrsmanagement- und flaMa-Konzepts sind unumgängliche flankierende Massnahmen zu den Netzergänzungen in Wil und unterstützt deren Wirkung massiv.			
<b>Nutzen</b>	<p>Mit der Umsetzung des Verkehrsmanagements werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (Entlastung von wichtigen LV-Achsen mit LV-Schwachstellen, Verbesserung Erreichbarkeit, Verbesserung Fahrplanstabilität ÖV, Reisezeitverbesserung ÖV, LV und MIV)</li> <li>• Siedlungsentwicklung nach innen (Erhöhung der Qualität der öffentlichen Räume und bessere Verträglichkeit MIV im Siedlungsgebiet)</li> <li>• Verkehrssicherheit (Entlastung von Hauptverkehrsachsen mit mittlerem bis hohem Unfallpotenzial)</li> <li>• Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung, relativ viele Betroffene)</li> </ul>			
<b>Machbarkeit</b>	Trasse und Machbarkeit sind im Rahmen des Kt. Strassenbauprogramms gesichert.			
<b>Kosten</b>	exkl. Mwst		inkl. Mwst	
	Anteil Kanton	SG 1.69 Mio. / TG 1.35 Mio.	SG 1.83 Mio. / TG 1.46 Mio.	
	Anteil Gemeinde	9.36 Mio.	10.11 Mio.	
	Kosten CHF	12.4 Mio.	13.4 Mio.	
<b>Abhängigkeiten</b>	Die Massnahme baut auf der A2 Massnahme Verkehrsmanagement Wil 2. Etappe auf (ARE-Code 3425.02.96).			
<b>Quantitative Angaben</b>	<p>Belastung bestehendes Netz (Ist - DWV 2014): rd. 9'000 - 18'000</p> <p>Belastung bestehendes Netz (Trend - DWV 2035): rd. 12'000 - 20'000</p>			
<b>Federführung</b>	<p>Gesamtpaket: TBA Kanton SG und TBA Kanton TG</p> <p>Umsetzung Einzelmassnahmen: siehe Tabelle oben</p>			
<b>Beteiligte</b>	Stadt Wil, Gemeinden Rickenbach und Wilen			

