

Betriebs- und Gestaltungskonzept Zürcherstrasse Stadt Wil

Bericht

Stadt Wil, Tiefbauamt Kanton St. Gallen

27. September 2019



metron

Bearbeitung

Yves Meyer

dipl. Ing. FH in Raumplanung/FSU

Cornelia Senn

BSc FHO in Raumplanung

Oliver Maier

Bauzeichner

Manuel Meyer

Zeichner EFZ FR Raumplanung, 2. Lehrjahr

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

Begleitung

Rafael Aeberhard

MAS Raumplanung ETH, MSc Urbanistik, BSc FHO in Landschaftsarchitektur

SKK Landschaftsarchitekten AG

Lindenplatz 5

5430 Wettingen

056 437 30 20

info@skk.ch

www.skk.ch

Titelbild:

Foto Zürcherstrasse Bestand mit Blickrichtung Schwanenkreisel Stadt Wil,
April 2019 (Quelle: Frank Meile, Stadt Wil)

Inhaltsverzeichnis

	Zusammenfassung	4
1	Gegenstand	5
1.1	Ausgangslage	5
1.2	Perimeter	6
1.3	Herausforderung	6
1.4	Planungsprozess	8
2	Situationsanalyse	10
2.1	Überblick Projektvorhaben	10
2.2	Planungsgrundlagen	11
2.3	Analyse	17
2.4	Abschnittsbildung	24
2.5	Fazit aus der Analyse	25
3	Zielsetzungen	26
3.1	Zielvorgaben Kanton St. Gallen	26
3.2	Bedürfnisabklärung Zürcherstrasse	26
3.3	Zielsetzungen BGK	27
4	Lösungsmöglichkeiten	28
4.1	Methodik	28
4.2	Grobkonzept	28
4.3	Herleitung Querprofile	30
4.4	Lösungsansätze	31
4.5	Rückstau «Bus als Pulk-Führer»	40
5	Bestvariante	42
5.1	Abweichungen von kantonalen Standards	42
5.2	Verkehrskonzept	42
5.3	Gestaltungskonzept	46
5.4	Kostenschätzung	49
5.5	Visualisierung Bestvariante	49
6	Zielerreichung	50
7	Weiteres Vorgehen	51
7.1	Koordination mit Drittprojekten	51
7.2	Werkleitungen	51
7.3	Etappierung	51
7.4	Landerwerb/ bestehende Parkierung	51
	Grundlagenverzeichnis	52
	Abbildungsverzeichnis	54
	Tabellenverzeichnis	55

Zusammenfassung

Die Region Wil plant den Entwicklungsschwerpunkt WILWEST, der basierend auf dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation entwickelt werden soll. Um die verkehrliche Anbindung des neuen Quartiers optimal zu gewährleisten, soll unter anderem der Autobahnanschluss-WILWEST in Kombination mit der Netzergänzung Nord eine Entlastung des motorisierten Individualverkehrs auf der Zürcherstrasse und im Stadtzentrum von Wil begünstigen. Weil die Zürcherstrasse nach wie vor für das kantonale Strassennetz von massgebender Bedeutung ist, muss eine Neukonzeption die Oberziele der Gesamtverkehrsstrategie (GVS) des Kantons St. Gallen berücksichtigen.

Damit auf der Zürcherstrasse die prognostizierte Verkehrsreduktion auf 12'000 Fahrzeuge pro Tag plafoniert werden kann — heute frequentieren rd. 14'000 Fahrzeuge pro Tag die Zürcherstrasse — sind geeignete flankierende Massnahmen zwischen Bahndamm und Schwanenkreisel vorzusehen.

Das vorliegende Betriebs- und Gestaltungskonzept, welches der Kanton St. Gallen und die Stadt Wil gemeinsam entwickelten, verfolgt die betriebliche Strategie, den Veloverkehr gezielt für den Alltags- und Freizeitveloverkehr zu fördern, die Vernetzung und Sicherheit für den Fussverkehr längs und quer im Bereich des Strassenraumes zu steigern, die Betriebsstabilität des öffentlichen Verkehrs zu gewährleisten und die Erreichbarkeit des Zentrums von der Stadt Wil für den motorisierten Individualverkehr adäquat aufrecht zu erhalten. Weiter ist vorgesehen, den Strassenraum entsprechend dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) auszugestalten, um den Stadtraum längs und quer für mobilitätseingeschränkte Menschen zugänglich und passierbar zu machen. Darüber hinaus wurde bei der Neukonzeption darauf geachtet, den Landerwerb minimal zu halten.

Der eingesetzte Mittelstreifen soll das Linksabbiegen verbessern ohne den Verkehrsfluss zu mindern und dadurch auch die Verkehrssicherheit steigern. Ein breiter Randabschluss von 30cm zwischen Fahrbahn und Trottoir zeichnet die Zentrumsfunktion aus und hilft mit die Fahrbahn optisch zu klären. Für geübte Velofahrer ist ein durchgehendes Angebot mit Veloweg und teils Velostreifen vorgesehen. Die Freizeitvelofahrer erhalten einen rückwärtig angelegten Veloweg, der durch den Psychiatriepark in Richtung Altstadt Wil verläuft. Die drei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind paarweise angeordnet und als Fahrbahnhaltestellen konzipiert, um die Befahrbarkeit von 22cm-Haltekannten mit Gelenkbussen optimal mit wenig Fläche zu ermöglichen.

In gestalterischer Hinsicht soll der Strassenraum mit Grünelementen ökologisch aufgewertet werden (Retention, Förderung Artenvielfalt, Ausgleich Stadtklima, Grünraumvernetzung). Gleichzeitig helfen sie, den Strassenraum zu gliedern (Abschnittsbildung, Verknüpfung Psychiatriepark). Die Beläge der Strassenoberfläche sind bei den Hausvorplätzen bis zur Hausfassaden herangezogen, um eine Verzahnung des Strassenraumes zu erreichen. Bei historisch wertvollen Gebäuden sind Vorplätze zwischen Gebäude und Fahrbahnrand mit Naturstein belegt. Auf den restlichen Flächen soll Schwarzbelag eingebaut werden. Die Seitenbereiche des Abschnittes Gründerzeit sollen mit einem hochwertigen Schwarzbelag (z.B. eingefärbter Asphalt, mit Marmorsplitter als Intarsien) überzogen werden.

Eine neue Strassenbeleuchtung trägt zur Aufwertung des Erscheinungsbildes bei und stärkt die Identität. In den Abschnitten Bildfeld und Psychiatrie sind Mastleuchten mit Ausleger im Einsatz. Im Abschnitt Gründerzeit kommen Hängeleuchten zum Einsatz, die zwischen die bestehenden Gebäude eingespannt sind.

1 Gegenstand

1.1 Ausgangslage

Die Zürcherstrasse ist eine wichtige Einfallsachse in die Stadt Wil und mündet in den zentralen Schwanenkreisel. Sie weist einen heterogenen Strassenraum mit unterschiedlichen Prägungen auf:

Im **westlichen** Teil ist der Strassenraum einseitig durch eine Mischung von Ein- und Mehrfamilienhäusern sowie grossvolumigen Gewerbebauten begrenzt. Auf der anderen Seite öffnet sich der Blick in die Obstkulturen.

Im **mittleren** Teil tritt das imposante Baumvolumen der Parkanlage der Klinik in Erscheinung und prägt den Strassenraum massgebend.

Im **östlichen** Teil, nahe am Stadtzentrum, verengt sich der Strassenquerschnitt und ist beidseitig bebaut. Das in der Gründerzeit entstandene Quartier ist durch die Struktur und vereinzelt erhaltenen Bauten noch erfahrbar.



Abbildung 1: Zürcherstrasse
bei der Abzweigung Schillerweg

1.2 Perimeter

Für die Konzeption wurde ein Bearbeitungsperimeter festgelegt und ein Betrachtungsperimeter ausgedehnt. Der Bearbeitungsperimeter führt vom Schwanenkreisel bis hin zur Bahnunterführung, welche auch gleichzeitig die Kantonsgrenze zum Kanton Thurgau darstellt.

Der Betrachtungsperimeter ist etwas weiter gefasst. Er zieht sich über das Westquartier, den Schwanenkreisel, den Entwicklungsschwerpunkt WILWEST und die ersten drei Bautiefen nördlich der Zürcherstrasse sowie bis zum Bahnhofplatz Wil mit Bushof.

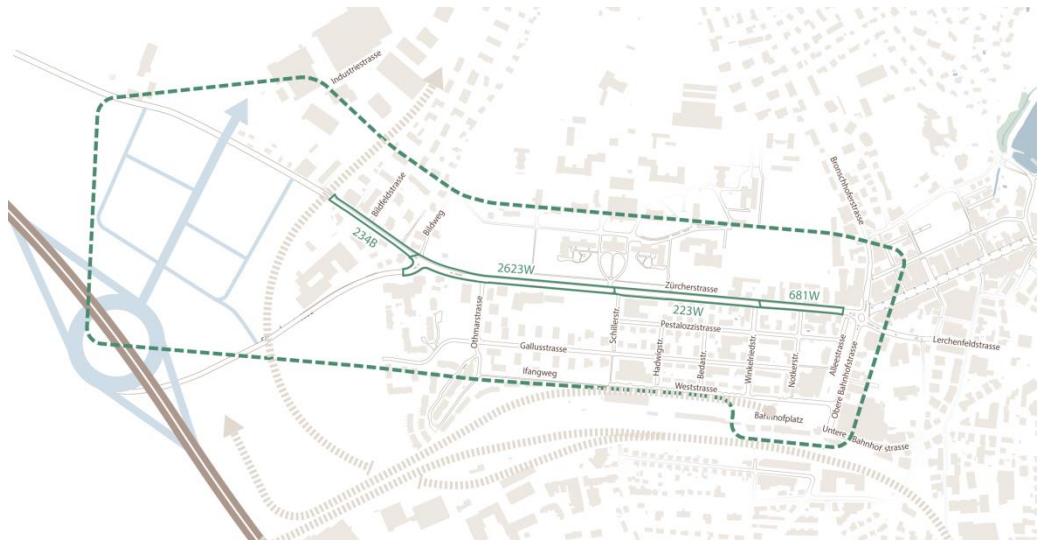


Abbildung 2: Betrachtungsperimeter
(grün gestrichelte Linie);
Bearbeitungsperimeter
(grüne durchgezogene Linie)

1.3 Herausforderung

Die Anforderungen an den Strassenraum der Zürcherstrasse sind sowohl verkehrlich wie auch stadträumlich sehr hoch. Es kann festgehalten werden, dass die der Zürcherstrasse angelagerten Quartiere, je näher sie zum Zentrum kommen, zunehmende Einwohner- und Nutzungsdichten aufweisen. Mit dem Entwicklungsgebiet Wohnen im östlichen Bereich des Klinikareals wird dies in Zukunft weiter zunehmen. Mit dem Entwicklungsschwerpunkt (ESP) WILWEST wird auch der Charakter als Gewerbestandort verstärkt werden. Dem vielseitigen stadträumlichen Kontext und der städtebaulichen Entwicklung zwischen Wohnen im östlichen und Arbeiten im westlichen Abschnitt der Zürcherstrasse ist im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes (BGK) gebührend Rechnung zu tragen.

Das heisst, im östlichen Teil der Zürcherstrasse sind die Vorzonen der öffentlichen Erdgeschossnutzungen qualitativ hochwertig zu gestalten. Das dahinterliegende Entwicklungsgebiet (ESP Wohnen) ist optimal u.a. für den Velo- und Fussverkehr an den öffentlichen Stadtraum der Zürcherstrasse anzubinden. Die halböffentlichen Freiräume der Psychiatrischen Klinik sind besser in die Strassenraumgestaltung zu integrieren und fussläufig besser zu erschliessen. Der westliche Teil der Zürcherstrasse ist funktional auf die Gewerbenutzungen auszurichten und dementsprechend anzupassen. Dabei ist insgesamt auf eine stadtvträgliche Gestaltung des Strassenraums zu achten, die sämtliche Bedürfnisse an den Strassenraum berücksichtigt.

Im Vorfeld des Planungsprozesses sind Fragen als Richtschnur für die Planung des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes (BGK) formuliert worden:

- Wie können die künftigen Verkehrsmengen in einem stadträumlich qualitätsvollen Strassenraum bewältigt werden?
- Wie kann die Trennwirkung (optisch und physisch) im Spannungsfeld der verschiedenen Platzansprüche möglichst reduziert werden?
- Wie kann die Dosierung und der damit verbundene Stauraum innerhalb der Bauzone möglichst verträglich betrieben und räumlich bereitgestellt werden? Wie kann der Ausweichverkehr in Form von flankierenden Massnahmen auf die Quartiere verhindert werden?
- Wie können die Vorzonen im östlichen Teil der Zürcherstrasse so ausgestaltet werden, dass sie einerseits eine gewisse Aufenthaltsqualität aufweisen und andererseits den funktionalen Ansprüchen (Parkierung, Güterumschlag usw.) gerecht werden?
- Wie kann für den Öffentlichen Verkehr eine grösstmögliche Fahrplanstabilität erreicht werden? Ist eine Führung über den Schwanenkreisel sinnvoll?
- Wie kann eine sichere und komfortable Veloverbindung angeboten werden. Welchen Nutzeransprüchen muss die Veloinfrastruktur im eng bebauten Bereich (Abschnitt Ost) gerecht werden?
- Wie können die Längs- und Querverbindungen für den Fussverkehr optimiert werden?
- Welche Bedeutung wird der halböffentliche Freiraum der Psychiatrischen Klinik in Zukunft für die umliegenden Quartiere haben (im Kontext des gesamten Stadtgebiets) und wie kann die Zugänglichkeit von der Zürcherstrasse her verbessert werden?
- Wie kann das Projekt sinnvoll etappiert werden? Ist die Umsetzung von Sofortmassnahmen möglich?
- Wie werden die Entwicklungsgebiete (z.B. ESP Wohnen Klinikareal) an das übergeordnete Strassennetz angebunden und mit welchem Mehrverkehr ist dabei zu rechnen?
- ...

1.4 Planungsprozess

Ein mehrstufiger Planungsprozess soll die unterschiedlichen Bedürfnisse zusammenführen und ein allseits akzeptiertes Konzept hervorbringen. Die Projektorganisation wurde vorab wie folgt festgelegt:

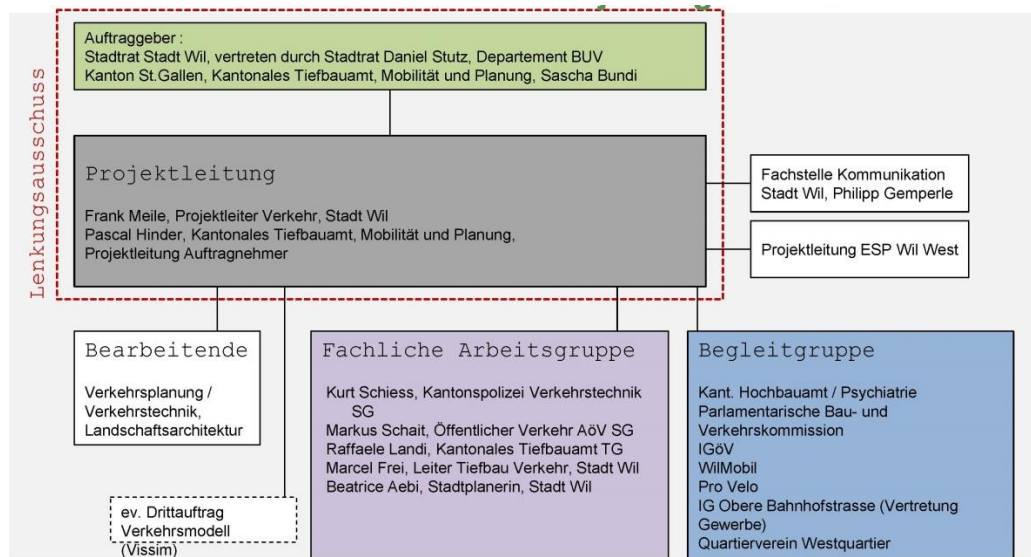


Abbildung 3: Organigramm

Zwischenzeitlich haben sich Rochaden bei der Projektleitung ergeben. Die Projektleiterin Frau Bettina Anderau-Latzer ist ab Mai 2018 in Mutterschaftsurlaub und wurde ersetzt durch die Projektleiter Günther Heinemann (bis Nov. 2018) und (ab Dez. 2018) Frank Meile. Gleichfalls hat die Stadt Wil eine Bauherrenvertretung für die Projektleitung eingesetzt und das Mandat an Jan Wenzel der asa AG Rapperswil übertragen.

Die Auftragsabwicklung erfolgt in fünf Phasen im Zeitraum März 2018 bis Mai 2019:

- Phase 1: Grundlagen, Analyse und Zielsetzungen
- Phase 2: Grobkonzeptvarianten
- Phase 3: Varianten Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK)
- Phase 4: Bestvariante BGK
- Phase 5: Information

Im Rahmen von Koordinationssitzungen mit den Mitgliedern der Projektleitung wurden die Phasenergebnisse besprochen sowie die Sitzungen der fachlichen Arbeitsgruppe vorbereitet. Einer Begleitgruppe wurden die Ergebnisse der Planung im Rahmen von vier Veranstaltungen präsentiert und zur Beurteilung vorgelegt. Der Lenkungsausschuss hat im Rahmen von zwei Sitzungen über den Planungsprozess diskutiert und jeweils das strategische Vorgehen festgelegt. Vorbereitend traf sich die Projektleitung sporadisch mit Stadtrat Daniel Stutz, um die Sitzungen des Lenkungsausschusses und die Werkstattberichte für die Begleitgruppe vorzubereiten.

Die Sitzungen sind (fast alle) protokolliert. Die nachfolgende Aufstellung dokumentiert, welche Sitzungen oder Veranstaltungen wann, mit wem und wo stattgefunden haben.

Nr.	Datum	Gruppe	Ort	Protokoll
1.	21.02.2018	Projektleitung 1	Wil-Bronschhofen	nein
2.	14.03.2018	Fachliche Arbeitsgruppe I	Wil-Bronschhofen	ja
3.	10.04.2018	Fachliche Arbeitsgruppe II	Wil-Bronschhofen	ja
4.	03.05.2018	Projektleitung 2	St. Gallen	nein
5.	17.05.2018	Koordinationsgespräch Kanton Thurgau	Tiefbauamt Frauenfeld	ja
6.	07.06.2018	Projektleitung 3	Wil-Bronschhofen	ja
7.	12.06.2018	Fachliche Arbeitsgruppe III	Wil-Bronschhofen	ja
8.	25.06.2018	Projektleitung 4	Wil-Bronschhofen	ja
9.	28.06.2018	Information Stadtrat I	Wil-Bronschhofen	ja
10.	06.07.2018	Lenkungsausschuss 1	Wil-Bronschhofen	ja
11.	14.08.2018	Werkstattbericht I Begleitgruppe	Wil-Bronschhofen	nein
12.	20.08.2018	Projektleitung 5	Wil-Bronschhofen	ja
13.	10.09.2018	Information Stadtrat II	Wil-Bronschhofen	ja
14.	28.10.2018	Projektleitung 6	Wil-Bronschhofen	ja
15.	05.11..2018	Fachliche Arbeitsgruppe IV	Wil-Bronschhofen	ja
16.	17.12.2018	Projektleitung 7	Wil-Bronschhofen	ja
17.	07.02.2019	Projektleitung 8	Wil-Bronschhofen	ja
18.	26.02.2019	Information Stadtrat III	Wil-Bronschhofen	nein
19.	01.03.2019	Lenkungsausschuss II	St. Gallen	ja
20.	01.04.2019	Projektleitung 9	St. Gallen	ja
21.	14.05.2019	Werkstattbericht II Begleitgruppe	Wil-Bronschhofen	-
22.	15.05.2019	Information Stadtrat IV	Wil-Bronschhofen	-
23.	21.05.2019	Öffentliche Informationsveranstaltung	Wil-Bronschhofen	-
24.	19.06.2019	Vernehmlassung	Wil-Bronschhofen	ja

Tabelle 1: Sitzungsliste

Die Protokolle sind bei der Stadt Wil auf Anfrage einsehbar.

2 Situationsanalyse

2.1 Überblick Projektvorhaben

Die Zürcherstrasse weist heute im östlichen Teil einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von rund 14'500 Fahrzeugen pro Tag auf, westlich der Sirnacherstrasse frequentieren rund 7'000 Fahrzeuge pro Tag den Querschnitt. Auswertungen zeigten, dass die Zürcherstrasse heute im Tagesverlauf wenig ausgeprägte Verkehrsspitzen aufweist, was auf eine relativ hohe Sättigung während des ganzen Tages hindeutet.

In der Strategie Veloverkehr ist die Hauptstrasse als Hauptverbindung gekennzeichnet. Gemäss den aktuellen Konzepten des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) verkehren künftig rund 6 Busse pro Stunde je Fahrtrichtung auf der Zürcherstrasse.

Mit der prognostizierten Entwicklung in der Stadt Wil im Allgemeinen und in WILWEST im Spezifischen (ESP WILWEST, Wohnschwerpunkte Klinikareal und Lenzenbühl, Masterplan Bahnhof) sind erhebliche Steigerungen der Mobilitätsnachfrage zu erwarten.

Das Konzept FLAMA/Verkehrslenkung sieht entlang der Zürcherstrasse zwei Dosierungsstellen sowie bis zum beidseitig eng bebauten Strassenraum eine separate Busspur vor. Mit diesen Massnahmen soll u.U. der Verkehrsfluss so gesteuert werden, dass nur die vom Schwanenkreisel zu verarbeitende Verkehrsmenge den Kreisel belastet und somit der öffentliche Verkehr nicht unnötig behindert wird.

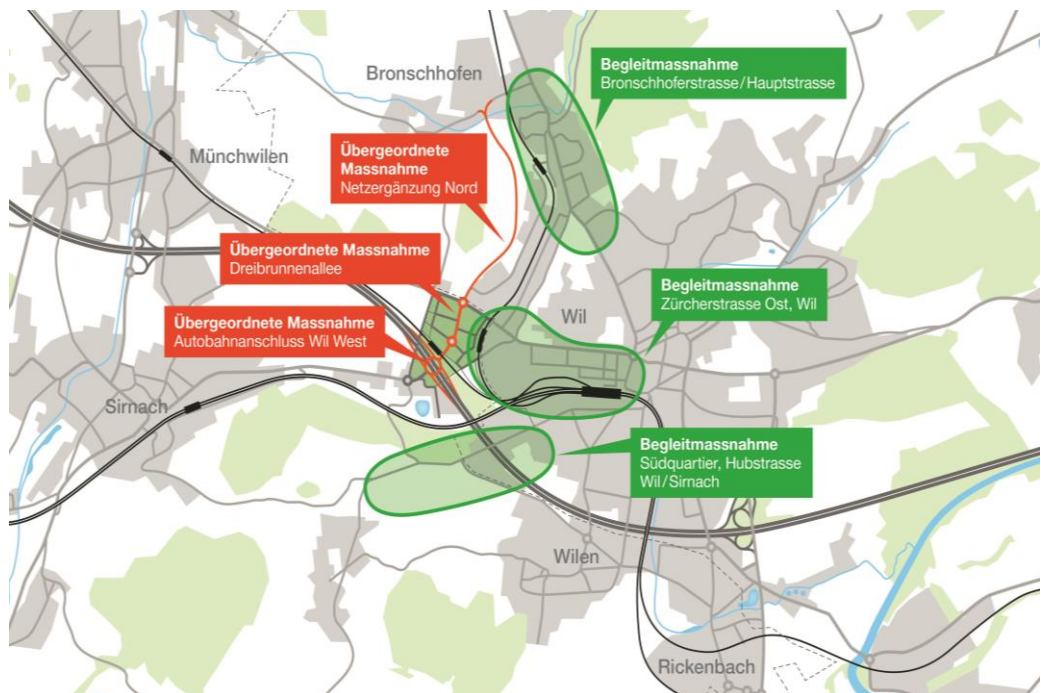


Abbildung 4: Projektvorhaben
aufgrund ESP-WILWEST (Quelle: Stadt Wil)

2.2 Planungsgrundlagen

Agglomerationsprogramm Wil 3. Generation

Das als Grundlage herangezogene Agglomerationsprogramm der 3. Generation bewertet die Wirkung des BGK-Zürcherstrasse als zielführend und teilt es in den A-Horizont (Baubeginn ca. 2021) ein. Die Kosten und der Zeitplan des Agglomerationsprogramms sind im Rahmen des BGKs nicht speziell zu berücksichtigen, weil flankierende Massnahmen nur in Verbindung mit dem Autobahnanschluss WILWEST und der Netzer-gänzung Nord möglich sind.

Autobahnanschluss WILWEST / Netzer-gänzung Nord

Der Kanton St. Gallen sieht in Wil das Gesamtkonzept mit Autobahnanschluss und Netzer-gänzung Nord vor. Ohne diese Projekte wird das BGK nicht umgesetzt. Das bedeutet, dass beim BGK Zürcherstrasse von Netzer-gänzungen ausgegangen wird. Eventuell wird die Netzer-gänzung später als das BGK detailliert geplant und baulich ausgeführt. Die Auswirkungen auf die Strassenraumgestaltung werden jedoch nicht so gross sein, ausser, dass im begrenzten Zeitraum ohne Netzer-gänzung stärker dosiert werden muss. Hinweis: der Bund hat im Rahmen des Agglomerationsprogrammes 3. Generation die Netzer-gänzung vom A- in den B-Horizont verschoben.

Das Konzept basiert auf der Strategie Strasse der Stadt Wil, gewähltes Szenario 3 mit Plafonierung der Verkehrsmengen auf ca. 12'000 Fahrzeugen pro Tag (Fz/d). Dieses Konzept flankierende Massnahmen (FlaMa) wird vom Kanton St. Gallen, der Region Wil und der Stadt Wil gleichermassen getragen. Eine Dosierung und das Ziel, den öffentlichen Verkehr zu bevorzugen, sind Rahmenbedingungen für die Konzeption des BGKs. Wo und wie dies geschieht, ist im Rahmen des BGKs zu vertiefen. Aufgrund einer möglichen Verkehrsdosierung wird von tendenziell weniger Verkehr als heute im Zentrum von Wil ausgegangen. Ein Zahlengerüst mit DTV ist aber noch nicht bekannt und wird im Zeitraum des BGK's nicht präzisiert werden können. Daher ist es notwendig, dass mit Annahmen weiter geplant werden muss. Das sog. Dosierungskonzept sieht zwei Ringe vor. Ziel ist es, dass mit dem äusseren Ring bereits genügend dosiert werden kann, um ev. den inneren Dosierungsring nicht erstellen zu müssen.

Entwicklungsgebiete Psychiatrie

Die Erschliessung soll via Zürcherstrasse erfolgen. Eine entsprechende Planung für diese Erschliessungsstrasse liegt als Studie vor und wird im BGK berücksichtigt. Allenfalls kauft die Stadt Wil die schmale Parzelle und erstellt dort die Erschliessungsstrasse, welche unabdingbar für den Wohnschwerpunkt Klinikareal sein wird. Autoarmes Wohnen ist bei der Siedlungsentwicklung vorgesehen. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass die Planung des BGKs ohne eine konkrete Vorstellung der Siedlungsentwicklung Klinikareal konzipiert werden muss.

Entwicklungsgebiet Lenzenbühl / Sirnacherstrasse

Die Erschliessung erfolgt voraussichtlich via Sirnacherstrasse, welche inskünftig lediglich über die Zürcherstrasse direkt an das übergeordnete Strassennetz angebunden sein wird. Die Sirnacherstrasse wird inskünftig für den motorisierten Individualverkehr unterbrochen und als Gemeindestrasse klassiert. Mit dem ESP WILWEST soll die Sirnacherstrasse lediglich für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr durchgehend befahrbar sein.

2.2.1 Kommunalen Richtplan

Der kommunale Richtplan der Stadt Wil vom 11. November 2015 baut auf der Legislaturplanung und dem daraus erarbeiteten Stadtentwicklungskonzept vom 10.9.2008 auf. Der kommunale Richtplan ist behördenverbindlich, wobei die planungsrelevanten Aspekte des Stadtentwicklungskonzepts in dieses formelle Planungsinstrument überführt wurden.

Der Richtplan behandelt die Themen Siedlung, Landschaft, Verkehr sowie Umwelt und Energie. Die Zürcherstrasse ist in der Teilkarte Verkehr als Hauptverkehrsstrasse im Siedlungsgebiet (HVS-S) bezeichnet. Für den Velo- und Fussverkehr sind kommunale Velo- und Fusswege entlang der Strasse bezeichnet. Überlagert ist die Strasse mit einer Schraffur «Aufwertung Fuss- und Veloweg». Ab der Zürcherstrasse in der Fortsetzung der Winkelriedstrasse ist die Erschliessung des Entwicklungsgebiets «Klinikareal» vorgesehen. Auf der Teilkarte Siedlung und Landschaft ist das «Psychiatrieareal» inkl. dem «Klinikareal» mit einer «Arealentwicklung» überlagert. Ebenfalls als «Arealentwicklung» gilt das Areal «Lenzenbühl». Das Westquartier ist im Plan als «Gebiet mit Quartieraufwertung» bezeichnet.

Strategie Strasse (Aktualisierung Richtplanung Wil)

Im Rahmen dieser Strategie Strasse vom 16. März 2016 (Jürg Blatter AG) wird der Teil Verkehr auf einen aktuellen Stand gebracht. Aufbauend auf der Siedlungs-, Verkehrs-, Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung wurden Szenarien ausgearbeitet und beurteilt. Bei der Beurteilung der Szenarien hat das Szenario 3 «Kanalisation/Plafonierung motorisierter Verkehr» am besten abgeschnitten. Mit dem Szenario können die negativen Auswirkungen des geplanten Autobahnanschlusses WILWEST reduziert und der Nutzen der Netzergänzung Nord gesteigert werden.

Bausteine	Szenarien								
	0a	0b	1a	1b	1c	2a	2b	3	4
Netzausbau: Grünaustrasse			X	X	X	X	X	X	X
Netzausbau: Anschluss/Boulevard Wil-West (inkl. Entwicklung ESP Wil-West)		X		X	X	X	X	X	X
Netzausbau: Netzergänzung Nord					X	X	X	X	X
Übergeordnetes Strassennetz								X	X
Übergangsnetz								X	X
Durchgangsverkehrsfreie Zonen		X					(X)	(X)	X
Siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung		X				(X)	X	X	X
Plafonierung MIV und Priorisierung ÖV		X						X	
Optimierung Angebot und Nachfrage Parkierung		X						X	X
Öfftl. Verkehr: Haltestellen- und Netzoptimierung		X						X	X
Öfftl. Verkehr: Fahrplanverbesserung		X						X	X
Langsamverkehr: Netz Fussgänger und Velo		X				X	X	X	X
Langsamverkehr: Parkierung Velo		X				X	X	X	X
Mobilitätsmanagement: Unternehmungen		X	X	X	X	X	X	X	X
Mobilitätsmanagement: Bevölkerung		X	X	X	X	X	X	X	X

Abbildung 5: Darstellung Szenarien und ihrer Bausteine (Quelle: Strategie Strasse, Jürg Blatter AG, 16.3.16)

2.2.2 Velostrategie

Die Velostrategie vom 14. Dezember 2016 (asa AG) dient als Grundlage zur Aktualisierung des kommunalen Richtplans Teil Verkehr. Die kommunale Velostrategie macht Aussagen zum städtischen Velonetz, zur Veloparkierung und zu den Serviceleistungen. Kern dieser Planung ist die Unterteilung des Netzes in vier Routentypen:

- Hauptverbindung Fokus Sicher
- Hauptverbindung Fokus Direkt
- Lokalverbindungen
- Freizeitverbindungen

Hauptverbindung Fokus Sicher		
Fokus	Zielpublikum	Führungsformen
1. Sicher 2. Direkt 3. Attraktiv	<ul style="list-style-type: none"> Ist für alle sicher befahrbar, insbesondere auch für Ungeübte, Kinder, ältere Menschen und breite Fahrzeuge (Velo mit Anhänger oder Cargobike) Fahren in Gruppen (z.B. Schülerverkehr) Familien 	<ul style="list-style-type: none"> Idealerweise Veloweg mit separatem Fussweg Kombinierter Velo- und Fussweg Im Mischverkehr (bei geringem DTV und/oder reduzierter Geschwindigkeit) <p>In Ausnahmefällen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Mit Radstreifen auf mässig belasteten Strassen Querungen von Hauptverkehrsstrassen mittels Velofurt und Mittelschutzinsel

Hauptverbindung Fokus Direkt

Hauptverbindung Fokus Direkt		
Fokus	Zielpublikum	Führungsformen
1. Direkt 2. Sicher 3. Attraktiv	<ul style="list-style-type: none"> Geübte Alltagsfahrende Velopendelnde Sportliche Freizeitfahrende Schülerinnen und Schüler ab der Oberstufe 	<ul style="list-style-type: none"> Im Mischverkehr auf mässig belasteten Strassen Auf Velostreifen (auch Kernfahrbahn oder Schmalfahrbahn möglich) Ausserorts auf Veloweg / Velo-Fussweg Auf Nebenstrassen mit geringer Belastung kann auch ausserorts eine Führung im Mischverkehr akzeptabel sein.

Lokalverbindung

Lokale Verbindungen erschliessen das einzelne Gebäude / Quartier ab den Hauptverbindungen. Sie decken den unmittelbaren Ziel- und Quellverkehr ab. Sie bilden die Anschlüsse an das übergeordnete Netz. Bezüglich Linienwahl besteht meist wenig Flexibilität (letzte Meter zum Ziel).

Lokalverbindung		
Fokus	Zielpublikum	Führungsformen
1. Direkt 2. Sicher (3. Attraktiv)	<ul style="list-style-type: none"> Alle Velofahrenden 	<ul style="list-style-type: none"> Üblicherweise im Mischverkehr auf Erschliessungsstrassen (T30-Zonen) Ergänzende, reine Langsamverkehrswege

Abbildung 6: Definition Hauptverbindungen
(Quelle: Velostrategie, asa AG, 14.12.2016)

Die Zürcherstrasse ist von einer Hauptverbindung Fokus Sicher (von Bronschhofen bis Psychiatrie) und Fokus Direkt (Psychiatrie bis Kreisel) überlagert.

Die Velostrategie sieht vor, dass im Bereich des Gründerzeitquartiers (Psychiatrie bis Kreisel) parallel zur Zürcherstrasse zusätzlich eine Veloverbindung mit dem Fokus Sicher angeboten wird. Die Umsetzung dieser rückwärtig angelegten Route ist als städtisches Drittprojekt zu verstehen und wird allenfalls zeitlich nicht im Rahmen des BGK-Projektes umgesetzt werden können.

2.2.6 SchweizMobil Routen

Die ausgeschilderte SchweizMobil Route mit Nummer 33 «Kartäuser-Fürstenland Route», welche durch den Perimeter führt, biegt bei der Othmarstrasse in das Westquartier ein, führt bis zum Bahnhof Wil und erstreckt sich von dort weiter in verschiedene Richtungen. Der Wanderweg biegt ebenfalls bei der Othmarstrasse in das Westquartier ein und führt gleichfalls bis zum Bahnhof Wil.



Abbildung 8: Velowege (blau) und Wanderwege (grün) SchweizMobil, 06.2018, <https://map.schweizmobil.ch>

2.2.7 Spezialverkehr

Ausnahmetransportroute

Die Zürcherstrasse wird von einer Ausnahmetransportroute Typ II überlagert.

Panzerrouuten

Die Zürcherstrasse ist als Panzeroute vorgesehen. Dies bedeutet, dass die Strassenbreite auf 3.75m breite Panzer dimensioniert werden muss. Der schwerste Panzer der auf dieser Route verkehrt wiegt 59.8 Tonnen.¹

¹ Technische Daten Raupenfahrzeuge, VBS, Stand 12.12.2014

2.2.8 Denkmalschutz, Ortsbildschutz

Das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) macht Aussagen zu erhaltenswerten Gebieten, Baugruppen, Umgebungszonen, Umgebungsrichtungen und Einzelelementen.

Das Gründerzeitquartier befindet sich im Gebiet Nr. 4 «Geschäftsquartier Obere Bahnhof-/Zürcherstrasse». Das Gebiet hat ein Erhaltungsziel «C», was den Erhalt des Charakters bedeutet. Die Villa Erica (Nr. 4.0.2) ist als Einzelelement mit dem Erhaltungsziel «A» bezeichnet. Das Erhaltungsziel «A» bedeutet den Erhalt der Substanz.

Das Gebiet Nr. 9.1 ist als homogenes mittelständisches Wohnviertel mit Historismus- und Heimatstilbauten ausgeschieden, das sich mit vier in einer Reihe stehenden Bauten direkt an die Zürcherstrasse heranzieht. Das Gebiet hat das Erhaltungsziel «A», was den Erhalt der Substanz bedeutet.

Das Gebiet Nr. 10 «Kantonale Psychiatrische Klinik mit Parklandschaft» ist mit Erhaltungsziel «A» ausgezeichnet. Das Hauptgebäude der Psychiatrie ist zudem explizit als Einzelelement mit einem Erhaltungsziel «A» bezeichnet.



Abbildung 9: Ausschnitt Aufnahmeplan
ISOS Stadt Wil

2.3 Analyse

2.3.1 Veloverkehr

Von Münchwilen her kommend, wird der Veloverkehr auf dem kantonalen Veloweg geführt. Die Route wird ab der Othmarstrasse durch das rückwärtige Wohnquartier in Richtung Bahnhof gelenkt. Zwischen der Kreuzung Othmarstrasse und der neuen Verbindung besteht eine kommunale Hauptverbindung mit dem «Fokus Sicher». Weiter geradeaus bis zum Schwanenkreisel hat die kommunale Hauptverbindung den Status «Fokus Direkt». Die geplante Hauptverbindung «Fokus Sicher» parallel zur Zürcherstrasse ist ein städtisches Projekt und wird im Rahmen des BGKs als Drittprojekt abgebildet.

Die Klassierung der kommunalen Hauptverbindungen wurde im Rahmen des kommunalen Verkehrsrichtplans definiert. Abstellanlagen sind vor allem rund um den Bahnhof Wil und an der Oberen Bahnhofstrasse zu finden.

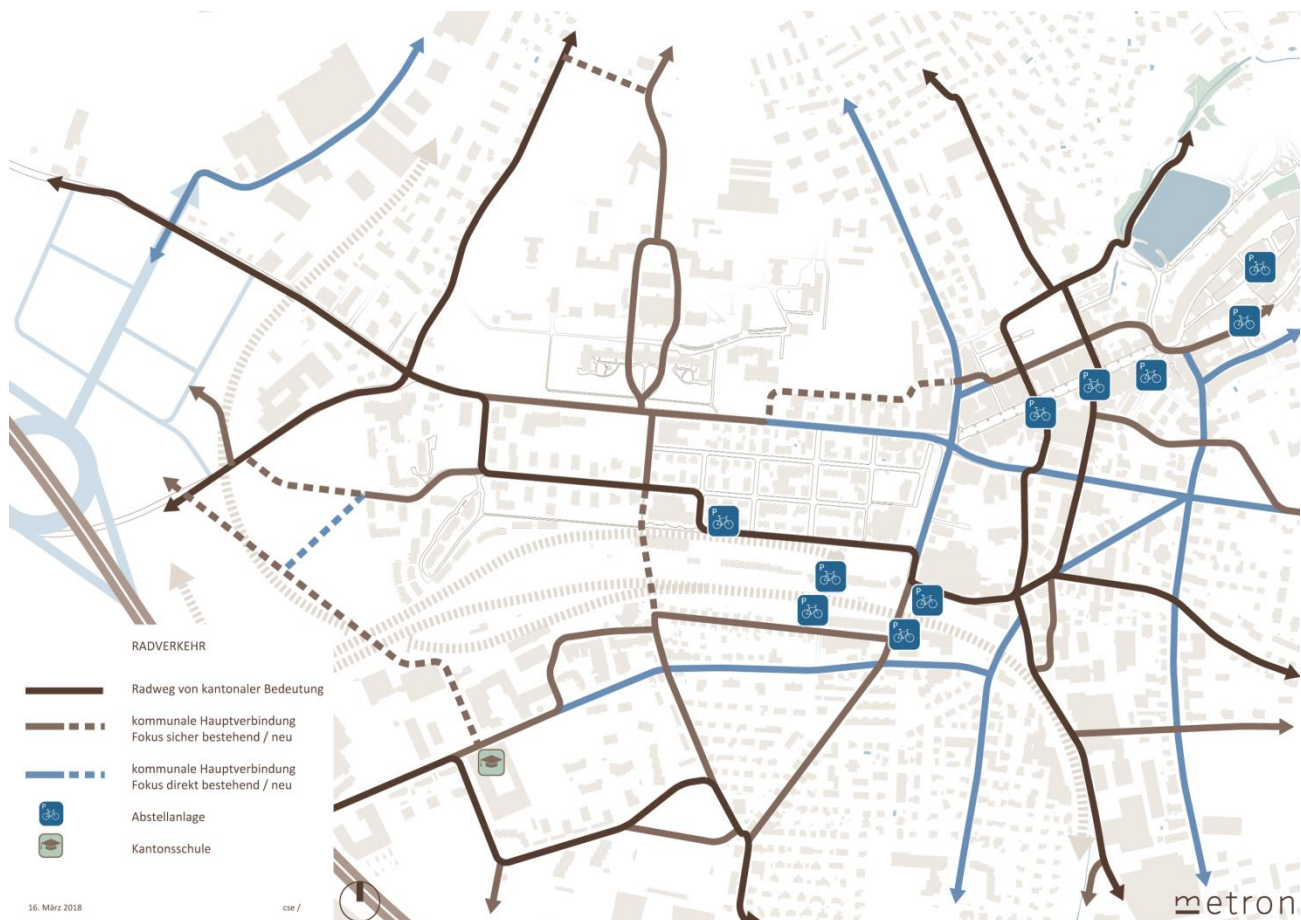


Abbildung 10: Velonetzplan

2.3.2 Fussverkehr

Im westlichen Abschnitt der Zürcherstrasse wird eine kantonale Fussverkehrsroute geführt. Ab der Othmarstrasse erstreckt sich die Route durchs Quartier weiter bis zum Bahnhof Wil. Auf dem restlichen Abschnitt der Zürcherstrasse handelt es sich um einen kommunal klassierten Fussweg. Wie auch für den Veloverkehr ist eine neue kommunale Fussverbindung durch das Gelände des Psychiatrieparks parallel zur Zürcherstrasse geplant.

Die Zürcherstrasse verfügt insgesamt über 6 mit Fussgängerstreifen markierte Fussgängerquerungen. Eine davon ist mit einer Lichtsignalanlage geregelt. Zwei Querungsstellen verfügen weder über ein Lichtsignal noch über eine Schutzinsel in der Fahrbahnmitte.



Abbildung 11: Fussnetzplan

2.3.3 Öffentlicher Verkehr

Durch den Perimeter führen insgesamt zwei Buslinien. Die Linie 734 verkehrt im Stundentakt von Wil Bahnhof bis Fischingen-Kloster. Der Bus biegt auf Höhe der Winkelriedstrasse in die Zürcherstrasse ein und wieder ab in die Sirnacherstrasse in Richtung Fischingen.

Die Linie 705 verkehrt im 30-Minuten-Takt vom Bahnhof Wil nach Bronschhofen-Himmelreich. Der Bus wird mit einem Mini/Midibus durch das Westquartier geführt und biegt bei der Othmarstrasse in die Zürcherstrasse ein. Noch vor der Bahnunterführung biegt der Bus in die Bildfeldstrasse ab.

Bis hin zur Kreuzung Zürcherstrasse befindet sich der Perimeter mindestens in der ÖV-Gütekategorie A und B. Ab der Sirnacherstrasse befindet man sich in der Güteklasse C. Mit der geplanten neuen Bahnhaltstelle beim Entwicklungsschwerpunkt WILWEST verbessert sich die Güteklasse des Entwicklungsschwerpunktes WILWEST wesentlich.

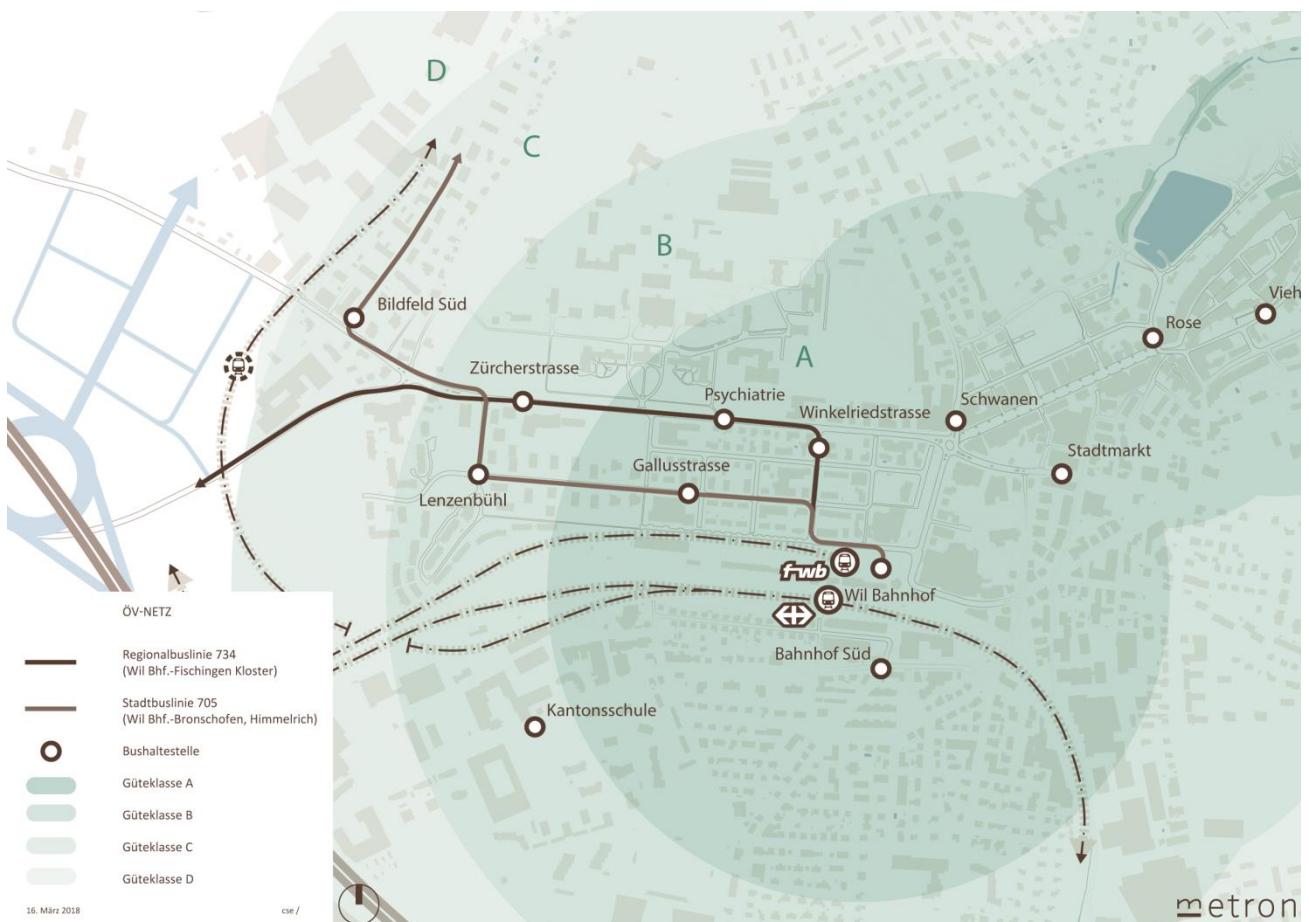


Abbildung 12: ÖV-Netzplan

2.3.4 Motorisierter Individualverkehr

Bei der Zürcherstrasse handelt es sich um eine kantonale Hauptverbindungsstrasse und um eine der wichtigen Einfallsachse von der Stadt Wil. Die Strasse ist durchgehend mit 50 km/h signalisiert. Zwischen der Bahnunterführung und dem Knoten Sirnacherstrasse weist die Strasse heute einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von ca. 8'000 Fahrzeugen pro Tag auf. Ab dem Knoten Sirnacherstrasse ist eine Verkehrsmenge von rd. 14'500 Fahrzeugen pro Tag zu bewältigen.

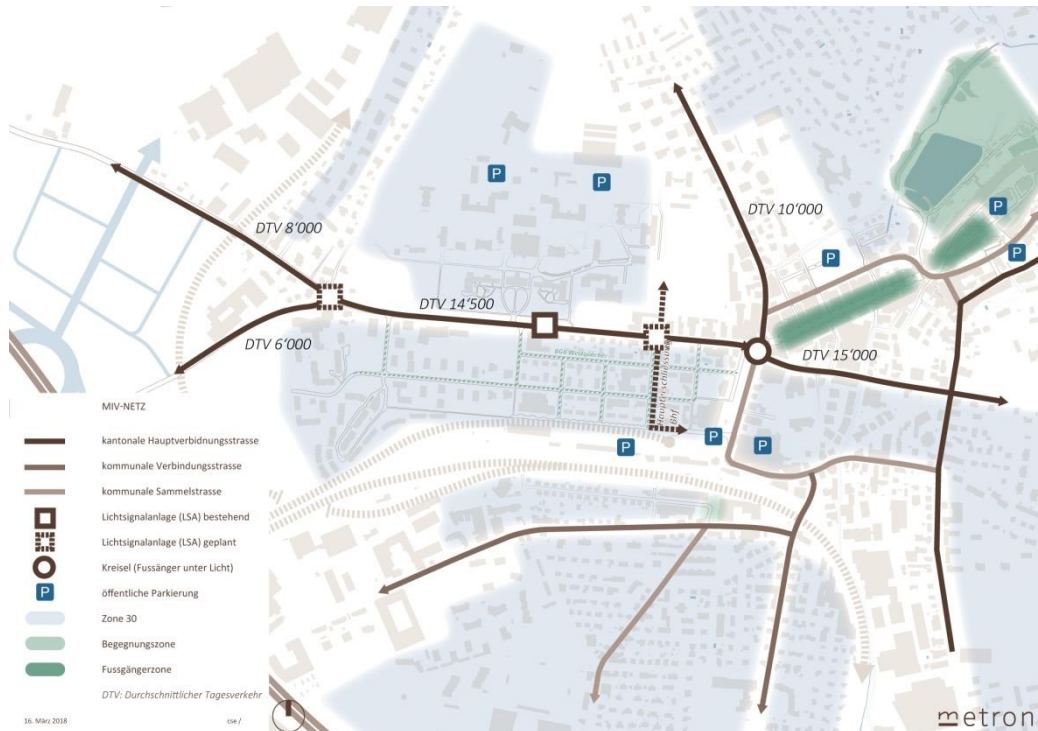


Abbildung 13: MIV-Netzplan

Die durchschnittlichen täglichen Verkehrsmengen des motorisierten Individualverkehrs sind werktags insgesamt konstant. An Sonntagen reduziert sich der Verkehr ca. um einen Drittel gegenüber den Werktagen.

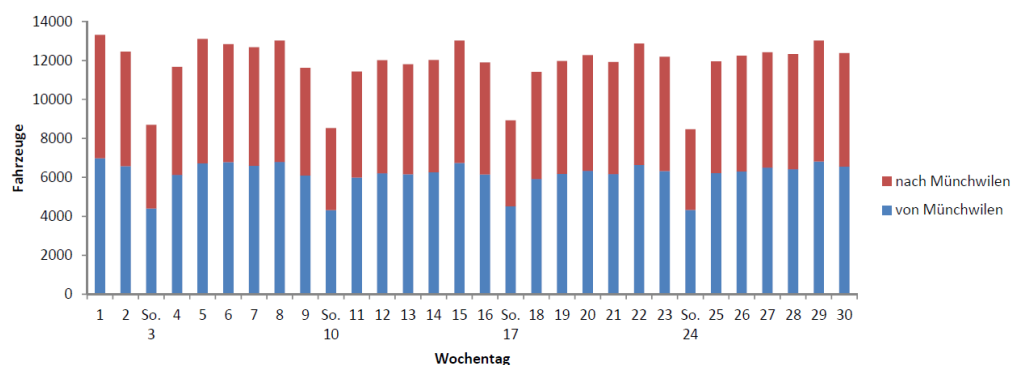


Abbildung 14: Monatsauswertung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs im Monat September 2017 (Quelle: TBA, Kanton St. Gallen)

Ruhender Verkehr

Folgende Tabelle zeigt die privaten bestehenden Parkplätze im Strassenraum auf einzelnen privaten Parzellen, die sich im Strassenraum zwischen den Fassaden und der Strasse befinden und hier gelb markiert sind.

Parz.	Adresse	Anzahl Parkfelder	Art der Parkfelder
1817W	Zürcherstrasse 2	3	Privat (gelb)
185W	Zürcherstrasse 4	3	Privat (gelb)
254W	Zürcherstrasse 6	5	Privat (gelb)
253W	Zürcherstrasse 8	3	Privat (gelb)
246W	Zürcherstrasse 20	2	Privat (gelb)

Tabelle 2: Bestehende Parkfelder
Abschnitt Gründerzeit

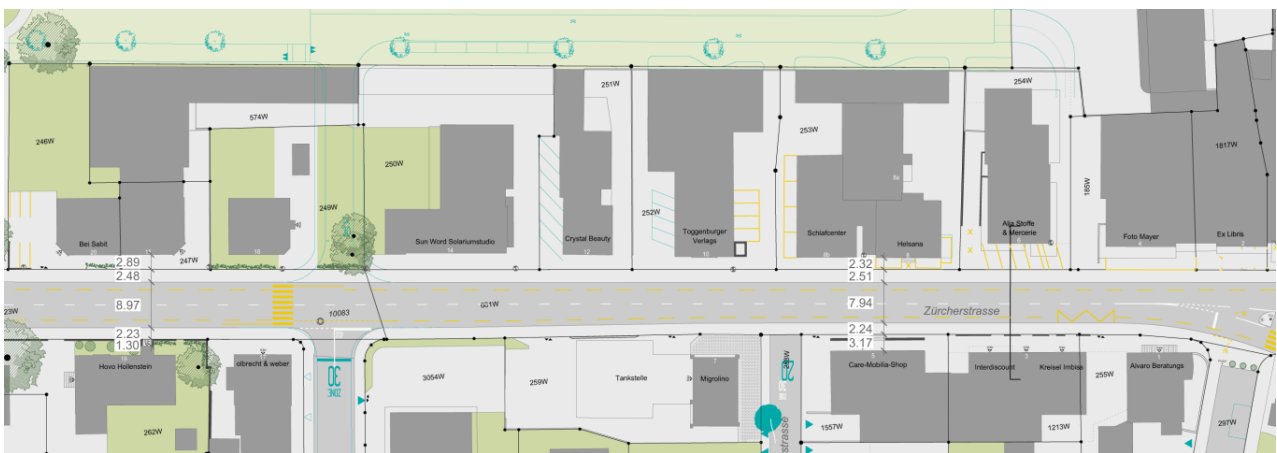


Abbildung 15: Ausschnitt Bestandesplan mit bestehenden Parkplätzen (verkleinert)

Die besagten Parkplätze sind insofern auch für die Zufahrtswege zwischen den Häusern hinsichtlich der notwendigen Sichtweiten auf die Kantonstrasse problematisch zu werten.

2.3.5 Unfallauswertung

Etliche Unfälle sind in den Knotenbereichen von Schwanenkreisel und Zürcher-/Sirnacherstrasse auszumachen. Die meisten Unfälle sind glücklicherweise nur als sog. Blebschäden festgehalten. Vereinzelt sind Unfälle mit verletzten Fussgängern und Velofahrern zu verzeichnen.



Abbildung 16: Unfälle Bereich Schwanenkreisel



Abbildung 17: Unfälle Bereich Winkelriedstrasse/ Tankstelle

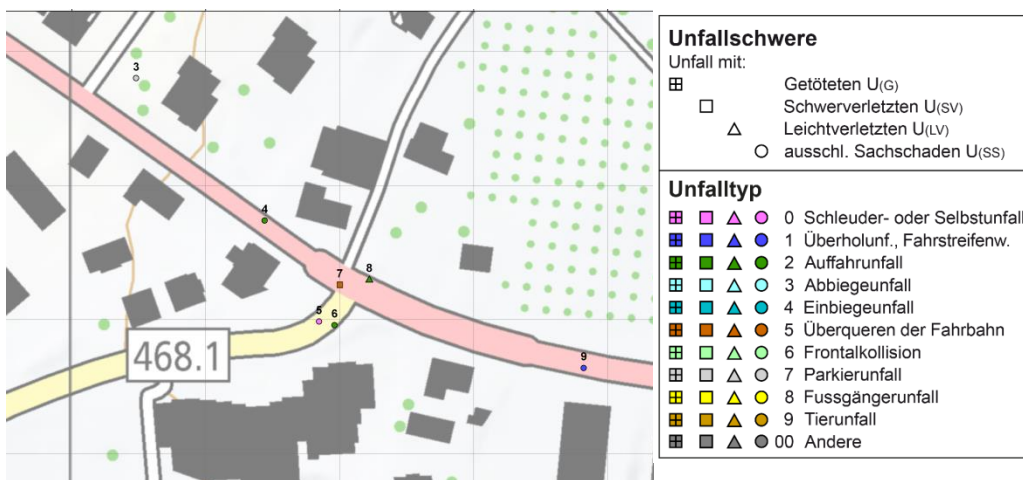


Abbildung 18: Unfälle Bereich Sirnacherstrasse

Ein Unfallschwerpunkt ist nicht auszumachen. Aufgrund der Häufung der Verkehrsunfälle im Umfeld der Verkehrsknoten soll bei der BGK-Konzeption ein besonderes Auge auf diese Bereiche gelegt werden.

Weiter kann mit einer Reduktion der Projektierungsgeschwindigkeit ein Beitrag für die Steigerung der Verkehrssicherheit geleistet werden.

2.3.6 Schutzobjekte

In folgender Abbildung sind die Schutzobjekte, markante Einzelbäume/Alleen und Baumgruppen sowie Ortsbildschutzgebiete gemäss Schutzverordnung des Kantons St. Gallen eingetragen. Speziell zu erwähnen sind das Hauptgebäude der Psychiatrie, die Villa Erica beim Schwanenkreisel sowie der geschützte Brunnen schräg gegenüber der Villa Erica.

Bezügliche markanter Begrünung sind die Parkanlage der Psychiatrie als zentrales Element sowie die Doppelallee entlang der Oberen Bahnhofstrasse zu nennen.

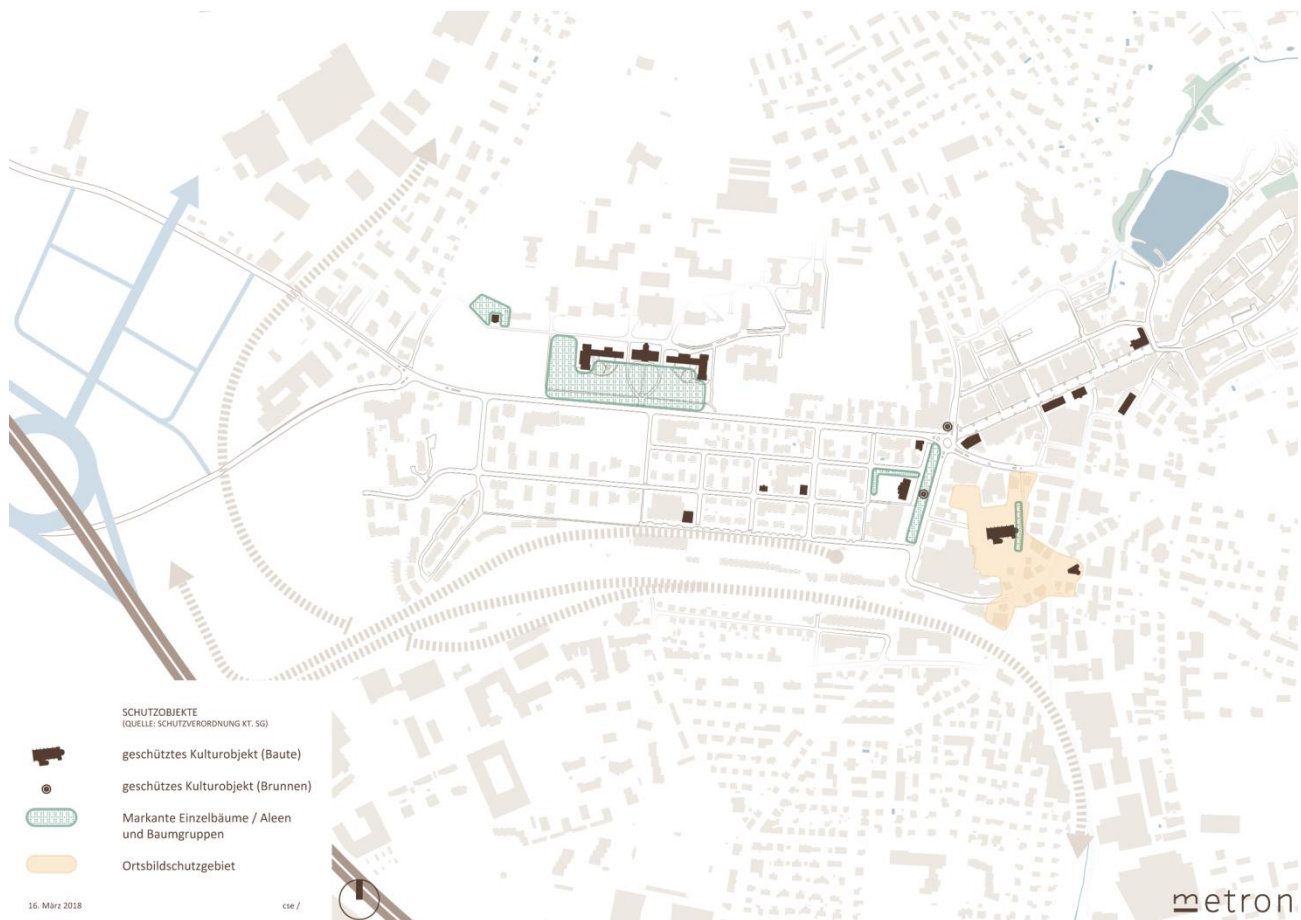


Abbildung 19: Schutzobjekte nach Schutzverordnung des Kantons St. Gallen

2.4 Abschnittsbildung

Die Abschnittsbildung des Strassenraumes ergibt sich aus den städtebaulichen Gegebenheiten und gliedert sich deshalb in drei ortstypische Abschnitte. Der Abschnitt «Gründerzeit» ist beidseitig durch 2-3 geschossige Bauten gefasst. Die Erdgeschosse sind grösstenteils mit gewerblichen Nutzungen belegt, was dem Abschnitt eine lebhaft Struktur verleiht. Mit einer Tankstelle positioniert sich eine städtebaulich eher fremde Nutzung inmitten des Gründerzeitquartiers, was betrieblich eine Herausforderung darstellt.

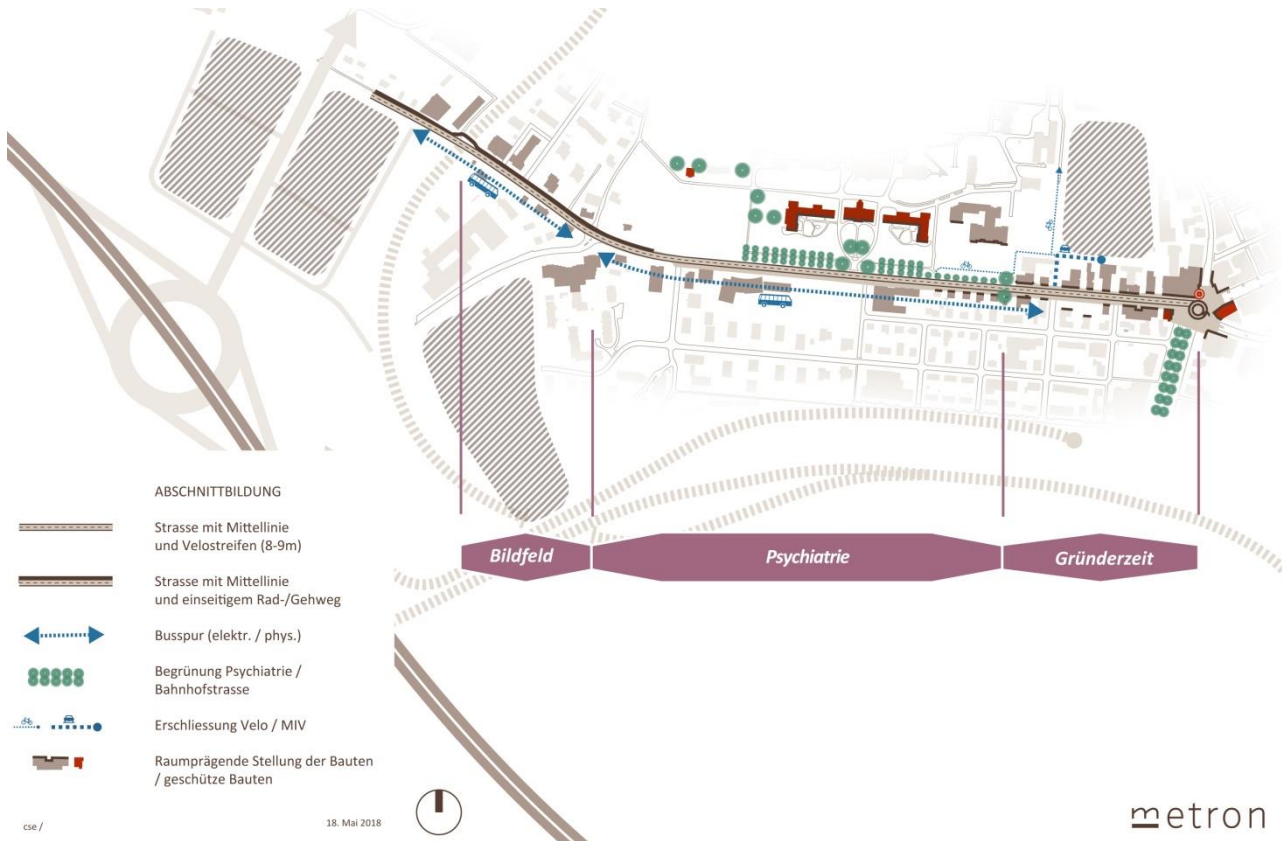


Abbildung 20: Abschnittsbildung

Der Abschnitt Psychiatrie ist einseitig geprägt von der Parklandschaft hin zur Zürcherstrasse. Gegenüber positionieren sich zahlreiche kleinmassstäbliche Wohnbauten mit Vorgärten und punktuell neueren Datums grossmassstäbliche Bauten für Gewerbe. Eine Baulücke bei der Einmündung in den Schillerweg bildet ein strategisches Potenzial für einen Primarschulneubau der Stadt Wil. Ein konkretes ausgereiftes Projekt dafür liegt noch nicht vor. Es sind bis jetzt lediglich strategische Überlegungen angestellt worden.

Der Abschnitt Bildfeld zeichnet sich durch beidseitig gebaute Siedlungsstrukturen aus. Städtebaulich besteht ein Potenzial für die Innenentwicklung der Stadt Wil, sofern die kleinmassstäbliche Parzellenstruktur dies zulässt. Es kann kurzfristig davon ausgegangen werden, dass diese Struktur weiter bestehen bleibt und vornehmlich mit gewerblichen Bauten genutzt wird. Andererseits liegt ein städtebauliches Potenzial brach, den Raum im Sinne einer qualitätsvollen Innenentwicklung mit adäquaten Nutzungen zu bespielen und langfristig zu einem dichten Quartier für Wohnen und Arbeiten zu transformieren.

2.5 Fazit aus der Analyse

Die Zürcherstrasse bildet nach wie vor eine wichtige Stadtachse für die Erschliessung der Stadt Wil. Sie wird inskünftig als Kantonsstrasse klassiert bleiben. Die Verkehrsabnahme wird mit dem Autobahnanschluss, Wil-West, der Nordumfahrung und der flankierenden Massnahmen Zürcherstrasse moderat ausfallen. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich der Verkehr auf ca. 12'000 Fahrzeuge pro Tag plafoniert.

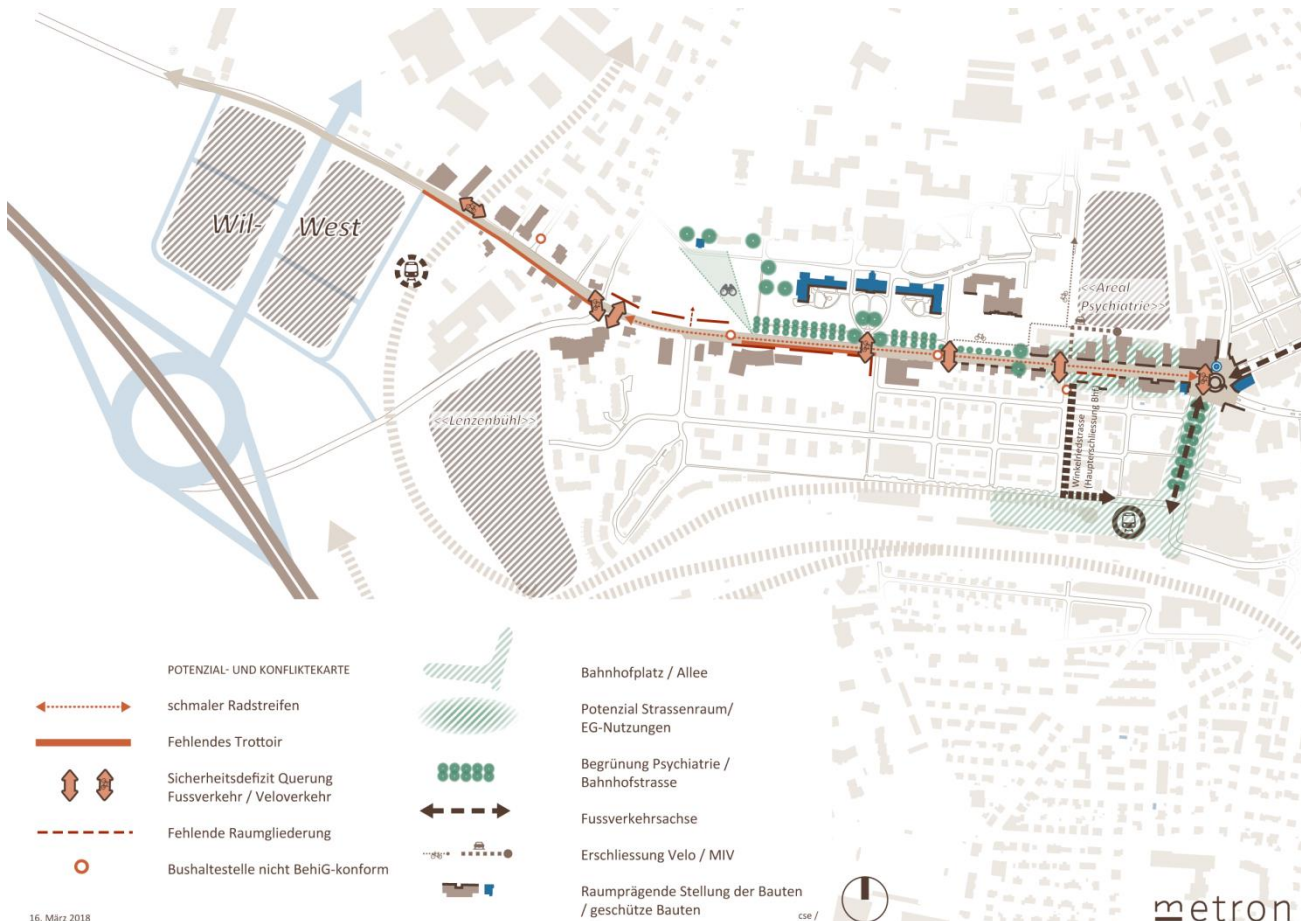


Abbildung 21: Potenzial- und Konfliktkarte

Die betrieblichen Anforderungen der Veloverkehrsstrategie fliessen als Leitidee ins Konzept ein. Von grosser Bedeutung wird sein, die Verkehrssicherheit bei den Verknüpfungsstellen der Veloachsen zu gewährleisten.

Für den Fussverkehr sollen die defizitären Querungsstellen gesichert und so angeordnet werden, dass die Ideallinien aufgenommen werden und so ein engmaschiges kommunales Fusswegnetz ausgebildet wird. Längs zum Strassenraum soll auf beiden Strassenseiten ein durchgehendes Trottoir angeboten werden.

Auf Basis der ÖV-Strategie sollen die notwendigen Haltestellen behindertengerecht ausgestaltet und die Zugänge optimieren werden. Zentral ist, mit dem Betriebskonzept der Kantonsstrasse die Fahrplanstabilität des ÖVs ganztags — insbesondere in den Hauptverkehrszeiten — zu gewährleisten.

Mit einer betrieblichen Transformation im Sinne einer siedlungsorientierten Strasse sowie räumlich gestalterischen Interventionen kann die Chancen genutzt werden, einen Strassenraum zu formen, der sämtliche Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden ausgewogen berücksichtigt und einen Wil-spezifischen, identitätsstiftenden Raum mit einer repräsentativen Ausstrahlung formt.

3 Zielsetzungen

3.1 Zielvorgaben Kanton St. Gallen

Die Gesamtverkehrsstrategie (GVS) des Kantons St. Gallen formuliert strategische Grundsätze für eine nachhaltige Entwicklung der Kantonsstrassen und legt dazu Oberziele fest, welche im Einzelfall abzuwägen und situativ auf die konkreten Massnahmen abzustimmen sind.

Die Oberziele aus dem GVS lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- **Erreichbar:** Die inner- und ausserkantonalen Erreichbarkeit wird auf heutigem Niveau sichergestellt. Sämtliche Verkehrsmittel sollen optimal vernetzt eine gute Erreichbarkeit gewährleisten.
- **Ökologisch:** Die Belastung von Umwelt- und Bevölkerung sowie der Energie- und Ressourcenverbrauch sind gegenüber heute zu vermindern.
- **Solidarisch und Sicher:** Es sind sämtliche Bedürfnisse aller Personen angemessen zu berücksichtigen. Die allgemeine Verkehrssicherheit wird gesteigert.
- **Finanzierbar und Wirtschaftlich:** Das Gesamtverkehrssystem soll langfristig finanzierbar sein, der getätigte finanzielle Mitteleinsatz soll den Nutzen zusätzlich und langfristig verbessern.

3.2 Bedürfnisabklärung Zürcherstrasse

Basierend auf der kantonalen Gesamtverkehrsstrategie und abgestützt auf die spezifische Situationsanalyse der Zürcherstrasse sind die grundsätzlichen Bedürfnisse an den Strassenraum je Verkehrsmittel festgehalten.

Die Bedürfnisse nehmen Bezug auf die drei unterschiedlichen Abschnitte Bildfeld, Psychiatrie und Gründerzeit.

	Bildfeld	Psychiatrie	Gründerzeit
Fussverkehr	Durchgehendes beidseitiges Trottoir (Mindestens 2.0m) Abstimmung Querbeziehungen auf kantonales und kommunales Fusswegnetz		
Radverkehr	Veloinfrastruktur richtet sich nach der Velostrategie (Route Foukus Sicher) » von MIV getrennte Führung » Sichere Verknüpfung Westquartier » Linienführung Veloachse (Sicher) mit adäquater Quermöglichkeit Bronschoferstr. herstellen		Veloinfrastruktur richtet sich nach der Velostrategie (Route Foukus Direkt) » Velostreifen/Mischverkehr
Öffentlicher Verkehr	Die Anschlüsse beim Bahnhof Wil sind prioritär zu gewährleisten. Demnach sind Lösungen aufzuzeigen, worin die Buslinie sowohl via Schwanenkreisel als auch via Westquartier geführt wird.		
Motorisierter Individualverkehr	Abbiegehilfen mit Linksabbiegespur sind bei jeder Seitenstrasse zu prüfen Die Rahmenbedingungen der neuen Bahnunterführung sind in Absprache mit dem Kt. TG zu klären	Abbiegehilfen mit Linksabbiegespur sind bei jeder Seitenstrasse zu prüfen	
Parkierung	-	-	Grundsätzlich akzeptiert der Kanton keine Parkfelder entlang von Kantonsstrassen. » Ausnahmen in Absprache mit Kanton möglich. » Längsparkierung besser als Senkrechtparkierung. (Senkrechtparkierung nicht mehr möglich)
Stadtraum	Städtebauliche Neuorientierung - Verdichtung Siedlung und rückwärtige Erschliessung via Sirnacherstrasse	Aufwertung Schnittstelle Klinikpark (Wiederherstellung)	Gestalterischer Brückenschlag von Zürcherstrasse zur Lerchenfeldstrasse (Stadt)

Tabelle 3: Bedürfnisse für die Neugestaltung der Zürcherstrasse

3.3 Zielsetzungen BGK

Die Zielvorgaben für das Betriebs- und Gestaltungskonzept gliedern sich in Ober- und Umsetzungsziele. Diese leiten sich aus der Situationsanalyse, der kantonalen Gesamtverkehrsstrategie und den künftigen (kommunalen) Bedürfnissen an die Zürcherstrasse ab.

Das Zielsystem unterteilt sich in die fünf Zielbereiche Städtebau, Verkehr, Sicherheit, Umwelt und Wirtschaft. Die Oberziele nehmen Bezug auf die kantonale Gesamtverkehrsstrategie, die Umsetzungsziele sind von den Oberzielen abgeleitet und als Richtschnur für die Konzeption des BGKs wirksam.

	Zielbereich	Oberziele	Umsetzungsziele
1	Städtebau (Zentrum/ Siedlung)	Zentrum qualitativ weiterentwickeln	Wertvolle Bausubstanz und Grünraumstruktur erhalten
			Räumliche Qualitäten erhalten bzw. schaffen
			Zentrumsnutzungen fördern
		Erreichbarkeit / Zugänglichkeit verbessern	Parkplatzangebot situationsgerecht anbieten
			Bushaltestellen im Strassenraum anbieten
			Anlieferung sicherstellen
		Attraktivität und Strukturpotenzial des Zentrums erhöhen	Spannende und abwechslungsreiche Aufenthaltsflächen anbieten
			Vielfältige und sichere Verbindungen/Querungen anbieten
			Vielfältige Nutzungen (Laden, Restaurants, etc.)
2	Verkehr	Funktionsfähigkeit Kantonsstrasse gewährleisten	Kapazitäten angebotsorientiert anbieten
			Versorgungsrouten sicherstellen
		Zentrum von Durchgangs-verkehr entlasten	Durchfahrtswiderstand erhöhen
			Störungsfreien öV-Betrieb sicherstellen
		Öffentlichen Verkehr fördern	Attraktive Bushaltestellen mit hindernisfreiem Ausbaustandard anbieten
			Leistungsfähigkeit öffentlicher Verkehr steigern
	Sicherheit	Fuss- und Veloverkehr fördern	Direkte und sichere Verbindungen Fussverkehr anbieten
			Kantonsstrasse für Velofahrende aufwerten
			Ausreichende Velo-Abstellplätze anbieten
			Gegenseitige Rücksichtnahme fördern
3	Umwelt	Umweltbelastung reduzieren	Angepasstes Verkehrsverhalten unterstützen
			Verständliches Verkehrsregime anstreben
	Wirtschaft	Kostensensibilität	Lärmbelastung verringern
			Schadstoffbelastung verringern
			Erstellungskosten moderat halten
			Unterhaltskosten gering halten

Abbildung 22: Zielsystem BGK-Konzeption

Das Zielsystem berücksichtigt u.a. einige Rahmenbedingungen, welche für die Gesamtkonzeption bedeutend sind:

- Hindernisfreies Bauen (BehiG)
- Projektierungsgeschwindigkeit ca. 40km/h
- Kein signifikanter Landerwerb
- Abstimmung mit Drittprojekten
- Behinderungsfreier Busbetrieb, Erhalt Fahrplanstabilität Richtung Bahnhof Wil
- Ausreichende Mitwirkungsmöglichkeiten (Begleitgruppe, Werkstattbericht, Information Bevölkerung)

4 Lösungsmöglichkeiten

4.1 Methodik

Abgeleitet von der Analyse und den Zielsetzungen sind zahlreiche Grobkonzeptvarianten je Abschnitt ins Feld geführt und mit der Begleitgruppe eingehend diskutiert worden. Aufgrund der Bedürfnisabklärung konnten zahlreiche Varianten im Vorfeld ausgeschlossen werden. Verblieben sind lediglich mögliche Varianten, welche mit der kantonalen Verkehrsstrategie, mit den prognostizierten Verkehrsmengen und den lokalen Bedürfnissen eine Übereinstimmung erreichen.

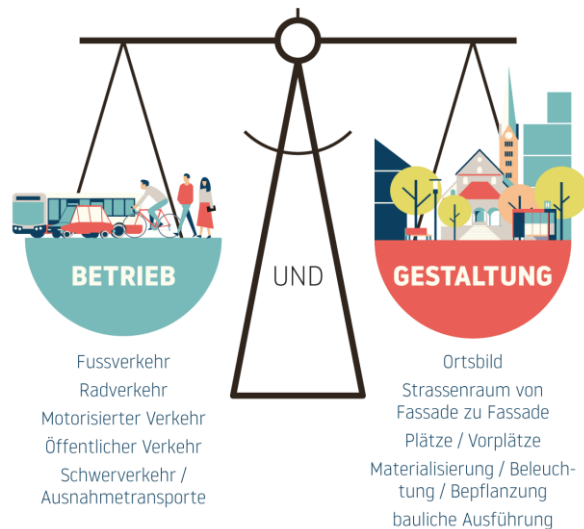


Abbildung 23: Interessenabwägung von Betrieb und Gestaltung

Bei der Konzeption wurde stets eine Interessenabwägung als Balanceakt zwischen dem Betrieb der Strasse und der Gestaltung des Strassenraumes von Fassade zu Fassade vorgenommen.

Dabei war von Bedeutung, die übergeordneten Vorgaben (Strategien, Rahmenbedingungen, Normen und Richtlinien) bestmöglich zu berücksichtigen, was innerhalb des Bestandes von bestehenden Siedlungsgebieten mit sensiblen Raumgefügen nicht immer optimal möglich war. Bei der Konzeption wurde stets versucht, sämtliche Bedürfnisse an den Strassenraum gegeneinander abzuwägen und entsprechende Massnahmen in das Konzept aufzunehmen.

4.2 Grobkonzept

4.2.1 Varianten je Abschnitte

Aufbauend auf der Situationsanalyse und der daraus festgelegten Abschnittsbildung (Bildfeld, Psychiatrie, Gründerzeit) sowie unter Berücksichtigung der Zielvorgaben und Randbedingungen sind schematische Grobkonzeptvarianten als Situationsschemas entwickelt worden. Dabei wurde ein allfälliger Landerwerb nicht berücksichtigt. (Siehe Anhang 1)

Für den Abschnitt Gründerzeit sind 4 Systemvarianten denkbar:

- Querschnitt Schmalfahrbahn ohne Mittellinie mit Rinnen als Randabschluss und beidseitig eingefügten Baumreihen
- Schmäler Querschnitt mit Mehrzweckstreifen und nördlich einseitig eingefügter Baumreihe
- Breiter Querschnitt mit Mittelzone ohne /(allenfalls mit) Baumreihe auf der nördlichen Strassenseite
- Mischverkehrsquerschnitt mit einer nördlich geplanten Baumreihe und Längsparkierung

Im Abschnitt Psychiatrie wurden 5 grundsätzliche Varianten vorgeschlagen:

- Querschnitt Mittelzone mit Bäumen und Velostreifen oder mit Veloweg nördlich
- Querschnitt mit Mehrzweckstreifen und Velostreifen oder Veloweg nördlich und Baumreihe südlich
- Querschnitt mit punktueller Aufweitung für Fussgängerstreifen-Stützpunkte mit Velostreifen oder nördlichem Veloweg
- Querschnitt mit mittiger Busspur und Velostreifen beidseits oder Veloweg nördlich und Baumreihe südlich
- Querschnitt mit südlich eingesetzter Busspur kombiniert mit Velostreifen stadteinwärts und Baumreihe südlich sowie Velostreifen stadtauswärts oder Veloweg nördlich

Innerhalb des Abschnittes Bildfeld wären folgende Varianten möglich:

- Querschnitt Mittelzone mit Bäumen und Velostreifen oder mit Veloweg nördlich
- Querschnitt mit Mehrzweckstreifen und Velostreifen oder Veloweg nördlich
- Querschnitt mit punktueller Aufweitung für Fussgängerstreifen-Stützpunkte mit Velostreifen oder nördlichem Veloweg
- Querschnitt mit mittiger Busspur und Velostreifen beidseits oder Veloweg nördlich
- Querschnitt mit südlich eingesetzter Busspur kombiniert mit Velostreifen stadteinwärts sowie Velostreifen stadtauswärts oder Veloweg nördlich

Dabei hat sich herausgestellt, dass vereinzelte Vorschläge für die örtliche Situation wegen des Platzbedarfs, aus betrieblichen Gründen oder wegen dem Strassenunterhalt kaum realistisch sind.

Mit den zahlreichen Grobkonzeptvarianten je Abschnitt wurde ein Grundstein für das Entwickeln von konkreten Lösungsansätzen gelegt.

4.2.2 Ausschluss Systemvarianten

Im Rahmen der Diskussion hat sich gezeigt, dass vereinzelte Projektierungselemente (Querprofile) für die Zürcherstrasse aus betrieblicher Sicht und aufgrund gestalterischer Überlegungen ausgeschlossen werden können. Diese sind:

- **Mittelzone mit Baumreihe:**

Der Ausschluss dieses Gestaltungsansatzes begründet sich damit, dass teils wichtige Sichtbeziehungen beeinträchtigt würden und zahlreiche Abbiegebeziehungen nicht mehr gewährleistet wären. Bezüglich des Unterhaltsaufwands ist die Variante mit einer bepflanzten Mittelzone nicht optimal. Einerseits wäre die Schneeräumung im Winter aufwendiger und der notwendige Baumschnitt und die Grünraumpflege durchs Jahr wären mit grossem Aufwand verbunden. Ausserdem führt die Baumreihe zu einem breiten Strassenraum mit erhöhter Trennwirkung. Der Vorteil des Schattenspendens für den Fussverkehr kommt bei der Mittellage ebenfalls nicht zum Tragen.

– **Busspur in Mittellage:**

Eine Busspur in Mittellage wäre eine mögliche Lösung, sofern eine Busspur für beide Richtungen (mit LSA gesteuert) benötigt würde. Da aber die Busbevorzugung in Richtung Stadtzentrum primär von grosser Bedeutung ist, lässt sich eine mittig angelegt Busspur nicht unbedingt rechtfertigen. Bei Querungsstellen des Fussverkehrs und am Ende der Busspur müsste sich der Linienbus in den Mischverkehrsstrom einfädeln. Idealerweise müssten mit einer Busspur in Mittellage auch die Querungsstelle für den Fussverkehr mit Lichtsignal gesteuert sein, um die Verkehrssicherheit optimal zu gewährleisten. Zudem wäre das Bedienen von Bushaltestellen im Bereich einer angelegten Busspur in Mittellage schwierig zu bewerkstelligen.

– **Kernfahrbahn:**

Das System Kernfahrbahn würde die Breite der Fahrbahn reduzieren. Die zusätzlich gewonnen Flächen können seitlich den Gebäudevorzonen zugeschlagen werden, was den Gestaltungsspielraum z.B. für Baumreihen öffnen würde. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens würde aber bei Staubildung der Velostreifen vielfach verstellt. Zudem könnte der massgebende Begegnungsfall Lastwagen-Lastwagen bei einer Kern-Breite von 5.5m zwischen den Velostreifen nicht reibungslos erfolgen. Die Führung des Veloverkehrs auf einer Kernfahrbahn im Abschnitt Bildfeld und Psychiatrie entspricht zudem gemäss der kommunalen Velostrategie nicht einer idealen Velo-Führung auf einer Hauptverbindung mit «Fokus Sicher». Im Abschnitt Gründerzeitquartier ist die hohe Verkehrsbelastung und die damit verbundene Staubildung das vordergründige Auschlusskriterium einer Kernfahrbahn.

4.3 Herleitung Querprofile

Die massgebenden Querschnitte für die Bemessung der Fahrbahnbreiten sind nach der neu erarbeiteten SN Norm 640 201 erarbeitet worden. Zwischenzeitlich wurde diese Norm wieder zurückgezogen.

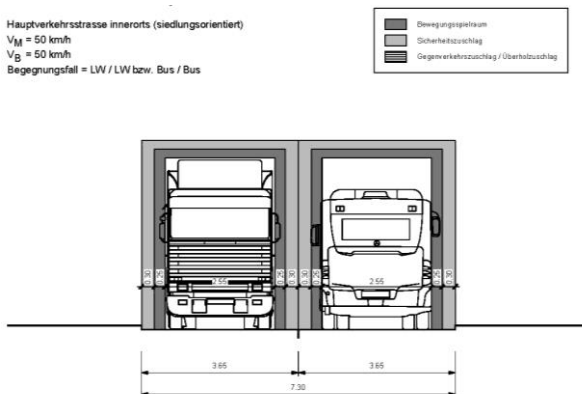


Abbildung 24: Geometrisches Normalprofil nach VSS 640 201 (Erarbeitung Entwurf 2017) ohne Velostreifen

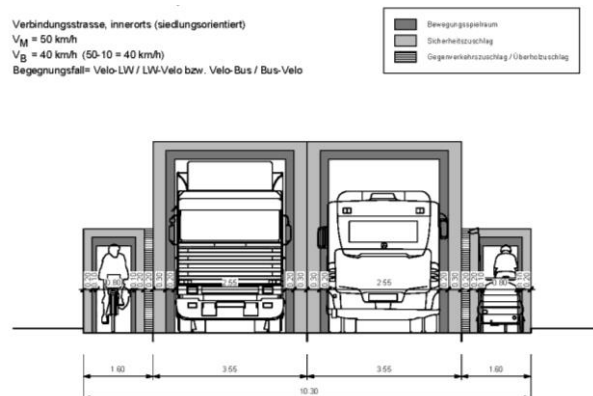


Abbildung 25: Geometrisches Normalprofil nach VSS 640 201 (Erarbeitung Entwurf 2017) mit Velostreifen

Es hat sich jedoch exemplarisch gezeigt, dass mit der neuen Norm noch breitere Querprofile notwendig wären, um die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs normkonform zu erfüllen. Entgegen diesen normativen Vorgaben haben wir die VSS-Guideline 640 303 herangezogen. Aufgrund des geringen seitlichen Raumbedarfs und der zahlreichen innerstädtischen Bedürfnisse (z.B. flankierende Massnahmen Zentrum Wil) können nicht sämtliche Bedürfnisse nebeneinander innerhalb des vorgegebenen Strassenraumes zwischen den bestehenden Häusern angeboten werden. Deshalb ist es von grosser Bedeutung, den Strassenraum von Fassade bis zu Fassade zu planen und

zu versuchen, sämtliche Verkehrsträger nebeneinander anzuordnen und allenfalls miteinander zu betreiben, ohne die Verkehrssicherheit zu vernachlässigen und den Betrieb des gesamten Strassenabschnittes zu schmälern. Sobald der notwendige Platzbedarf für die Integration der notwendigen betriebliche Massnahmen (Busspur, Radstreifen, u.a.) nicht genügt, sollen gestalterische Interventionen (z.B. Baumreihen) den betrieblichen Massnahmen untergeordnet werden.

4.4 Lösungsansätze

Ausgehend von einer Auslegeordnung der Grobkonzeptvarianten schälten sich über den gesamten Strassenzug drei unterschiedliche Lösungskonzepte heraus. Dabei ist bei sämtlichen Varianten die rückwärtige Erschliessung für eine Überbauung «Wohnen Klinikareal» berücksichtigt, das kommunale Betriebs- und Gestaltungskonzept zum Westquartier eingebunden und die Velostrategie der Stadt Wil eingeplant. Die drei Konzepte «Bus als Pulk-Führer», «Busspur Psychiatrie» und «Buspur Bildfeld kurz oder lang» sind im folgend zusammenfassend dargestellt und kurz beschrieben.

4.4.1 Konzept «Bus als Pulk-Führer»

Der Konzeptansatz verfolgt die Grundidee, den Gesamtverkehr im Bereich des Entwicklungsschwerpunktes WILWEST beim T-Knoten vor dem Bahndamm genügend zu dosieren, damit der wartende Bus ab der Haltestelle «WILWEST» bevorzugt in die Zürcherstrasse einbiegen und bis in Richtung Zentrum Wil als Pulk-Führer auf der gesamten Strecke verkehren kann. Damit ist es möglich, den Bus fast ohne Stau bis in Richtung Schwanenkreisel und Zentrum von Wil zufahren zu lassen. Der motorisierte Individualverkehr staut sich in den Abschnitten Bildfeld und Psychiatrie je nach Tageszeit hinter dem Bus, was eine geringfügige Fahrzeitverlängerung des motorisierten Individualverkehrs nach sich zieht.

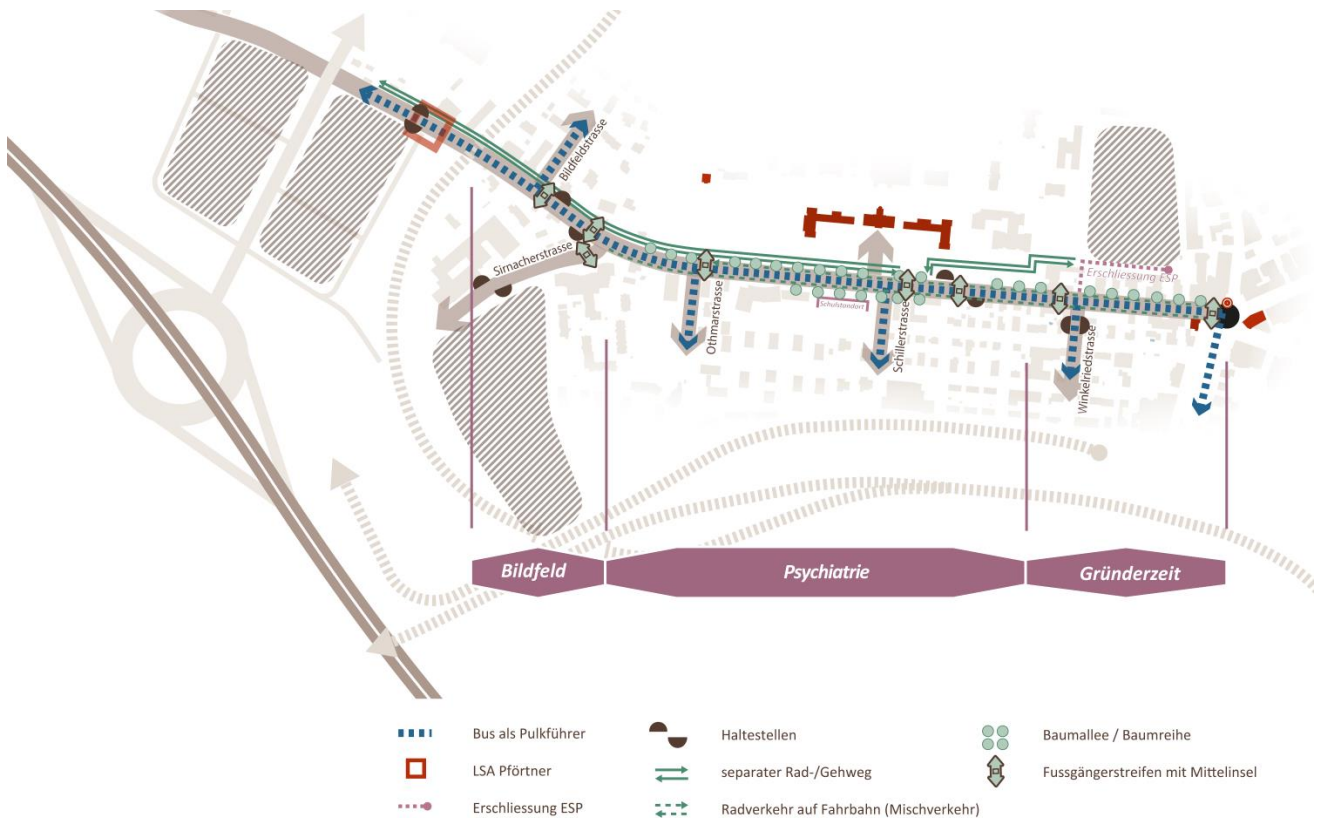


Abbildung 26: Konzeptschema Bus als Pulk-Führer

Der Veloverkehr wird nördlich auf einem Veloweg geführt. Die Bushaltestellen sind in beiden Fahrtrichtungen als Fahrbahnhalttestellen angedacht. In den Abschnitten Gründerzeit und Psychiatrie sind teils beidseitig Baumreihen vorgesehen. Dieser Konzeptansatz priorisiert konsequent den öffentlichen Verkehr und verbessert die Verkehrsbeziehungen des Fuss- und Veloverkehr innerhalb des Strassenraumes.

Abschnitt Bildfeld

Im Bereich des Abschnittes Bildfeld sind gemäss Konzeptansatz insgesamt 14.5m Gesamtbreite für die Fahrbahn mit beidseitigem Trottoir notwendig.

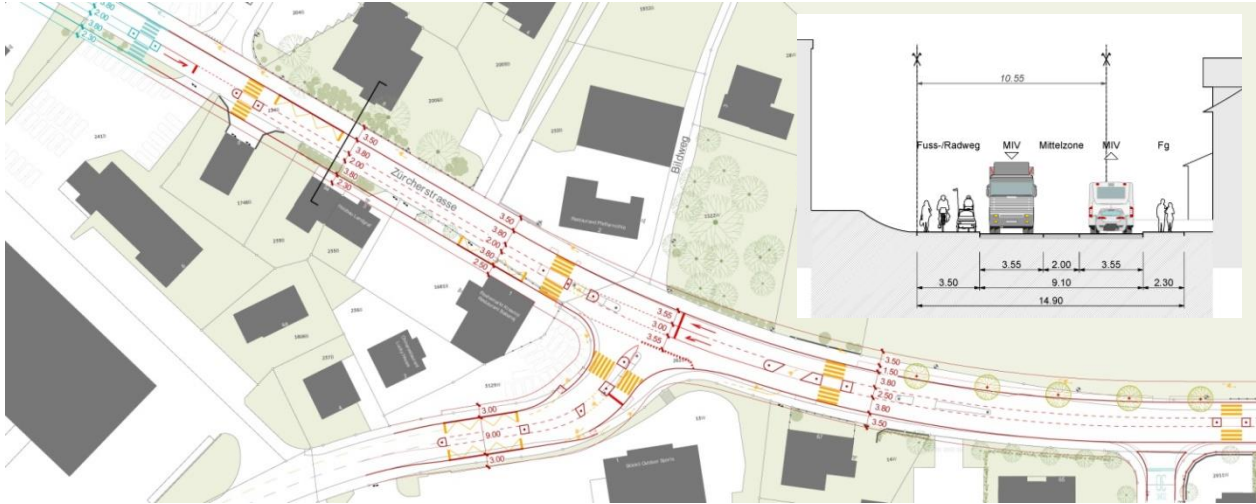


Abbildung 27: Situation und Querprofil verkleinert

Für den kombinierten Rad-/ Gehweg sind im Querprofil 3.5m geplant. Die beiden Fahrspuren sind je Richtung mit einer Breite von 3.55m konzipiert. Zwecks Unterbringung der Querungsstellen für Fussgänger und als Abbiegehilfe für Linksabbieger zu den Grundstücken wurde in der Strassenmitte ein Mehrzweckstreifen eingesetzt. Die T-Knoten Zürcher-/Sirnacherstrasse und Zürcher-/Bildfeldstrasse sind mit Aufstellspur für Linksabbieger ausgestattet.

Abschnitt Psychiatrie

Mit dem schmalen Fahrbahnquerschnitt bietet sich die Möglichkeit, beidseits Baumreihen einzufügen. Bei Einmündungen von Seitenstrassen öffnet sich das Profil zugunsten von Mittelinseln für das Einsetzen von Fussgängerstreifen. Dabei ergibt sich gleichfalls die Möglichkeit, in der Mitte der Strasse im Schatten der Querungsstelle markierte Aufstellbereiche für das Linksabbiegen in die Seitenstrassen anzubieten. Die Seitenstrassen sind konsequent mit Trottoirüberfahrten von der Kantonsstrasse abgekoppelt. Für den Veloverkehr wird nördlich der Rad-/Gehweg fortgesetzt, bis dieser sich im Abschnitt Gründerzeit in Richtung Altstadt hinter der nördlichen Häuserreihe fortsetzt, die Bronschhoferstrasse quert und in Richtung Altstadt weiterführt.

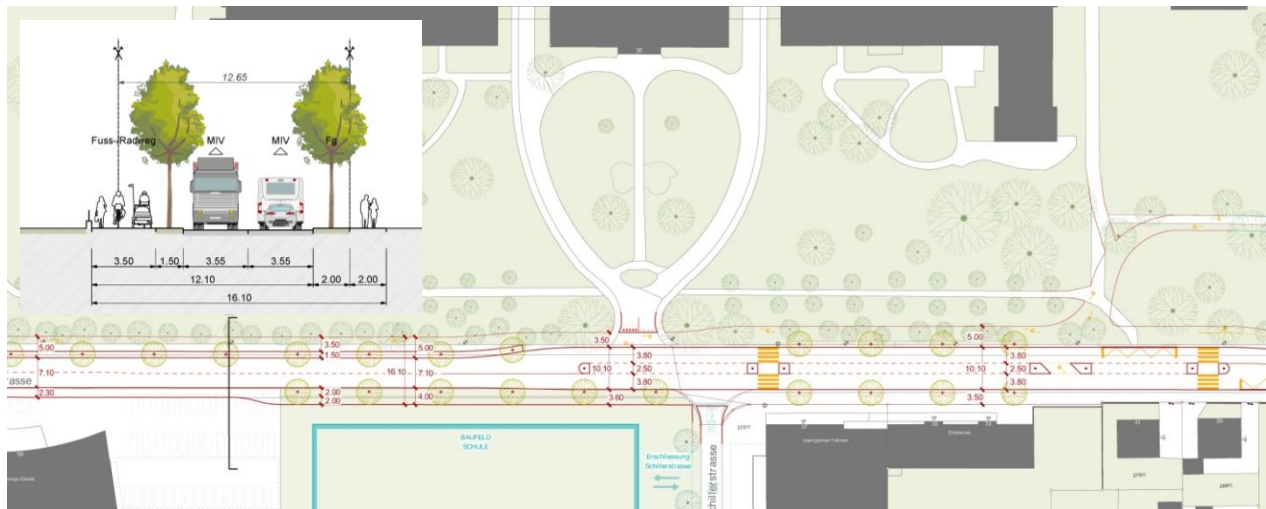


Abbildung 28: Situation und Querprofil verkleinert

Abschnitt Gründerzeit

Im Bereich Gründerzeit wird der Veloverkehr im Mischverkehr geführt. Dabei ergibt sich der notwendige Platz, um nördlich eine Baumreihe mit Längsparkplätzen einzuführen. Dies würde voraussetzen, dass die Erschliessung für das Klinikareal im Gleichschritt mit dem BGK weiter geplant würde. Nachteilig erscheint der Umstand, dass der Radverkehr im Mischverkehr erfolgen müsste.

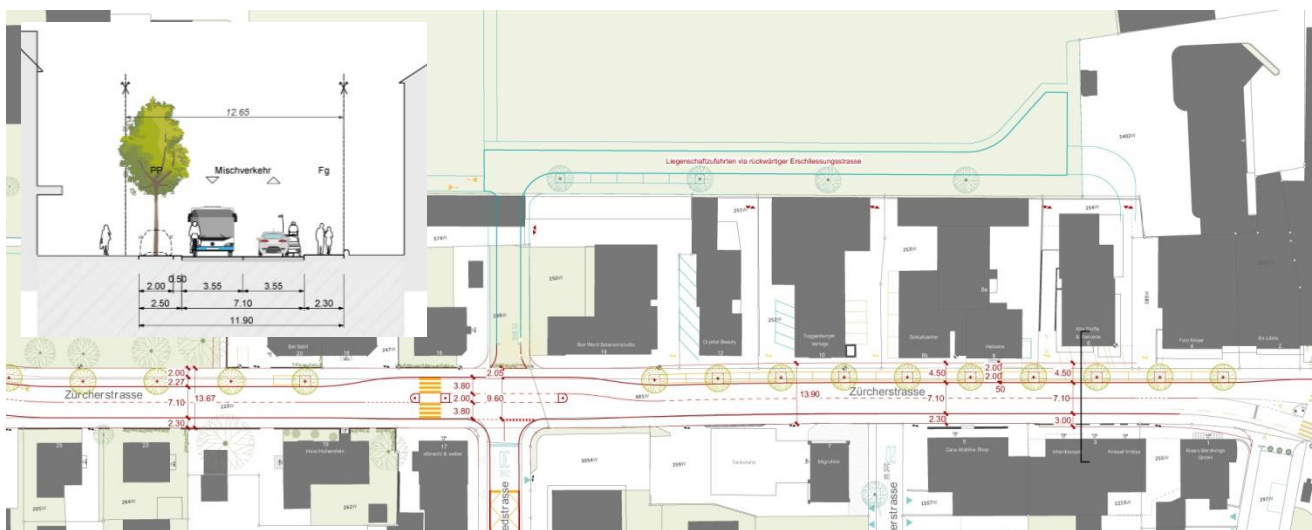


Abbildung 29: Situation verkleinert

4.4.2 Konzept «Buspur Psychiatrie»

Mit einer Busspur im Abschnitt Psychiatrie soll für eine optimale Fahrplanstabilität des Bussystems gesorgt sein. Da der Bus heute vielfach vor dem Einbiegen in die Winkelriedstrasse zurückgestaut wird, soll dieser Mangel mit einer Busspur stadteinwärts im Bereich Psychiatrie behoben werden. Gleichfalls ist denkbar, dass mit einer Busspur und dem Dosieren des motorisierten Individualverkehrs die Staubildung stadtauswärts verlagert werden könnte.

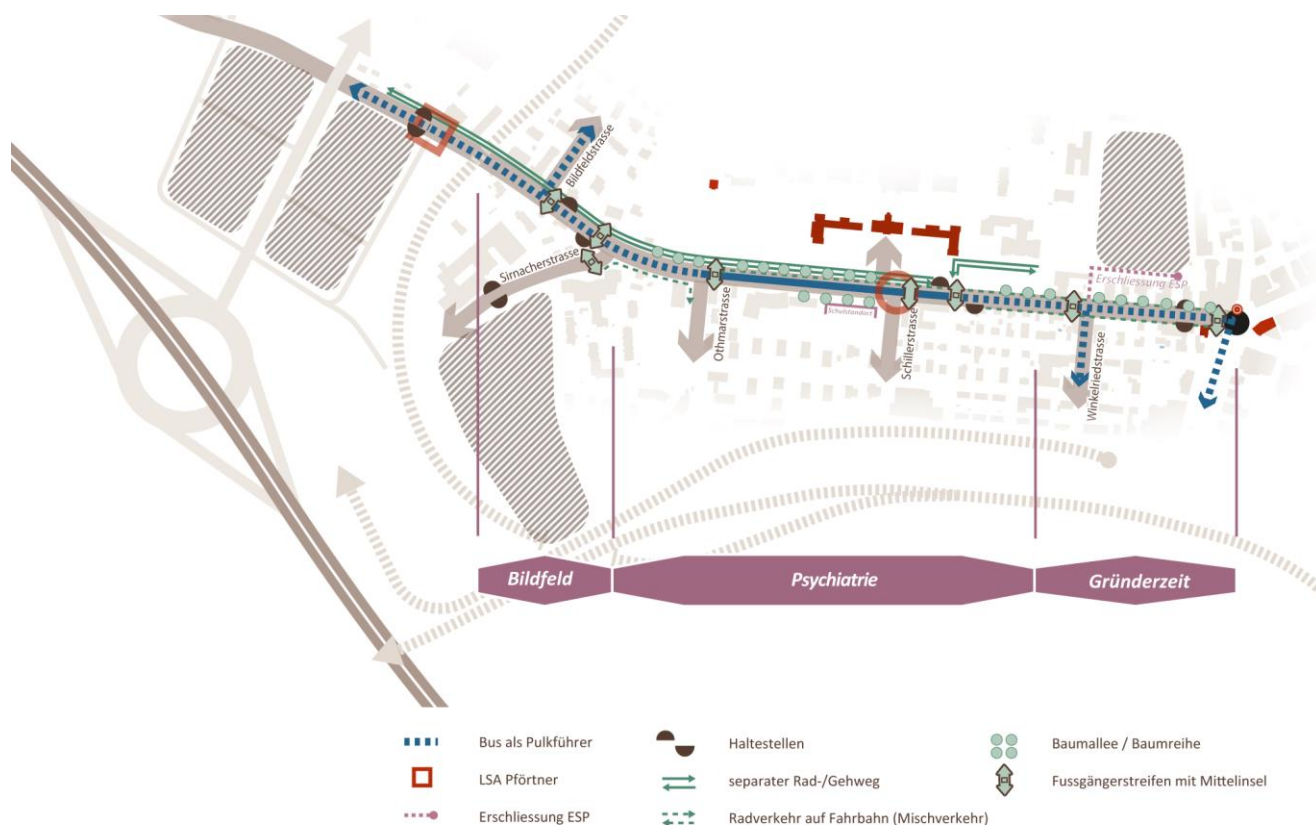


Abbildung 30:
Konzeptschema Busspur Psychiatrie

Somit reduzieren sich die Staulängen und Räumungszeiten beim Schwanenkreisel, so dass der Bus via Schwanenkreisel verkehren könnte. Der Stau verlagert sich mit einer Feindosierungsstelle in Richtung Abschnitt Psychiatrie. Dadurch könnte sich der Stau des motorisierten Individualverkehrs vor dem Schwanenkreisel genügend abbauen, um den Linienbus ohne Stau bis zum Schwanenkreisel hin vorfahren zu lassen.

Andererseits schwindet für gestalterische Interventionen in den Seitenbereichen der Platz für eine oder zwei Baumreihen im Strassenraum.

Abschnitt Bildfeld

Der Querschnitt ist analog der Variante «Bus als Pulkführer» aufgesetzt.

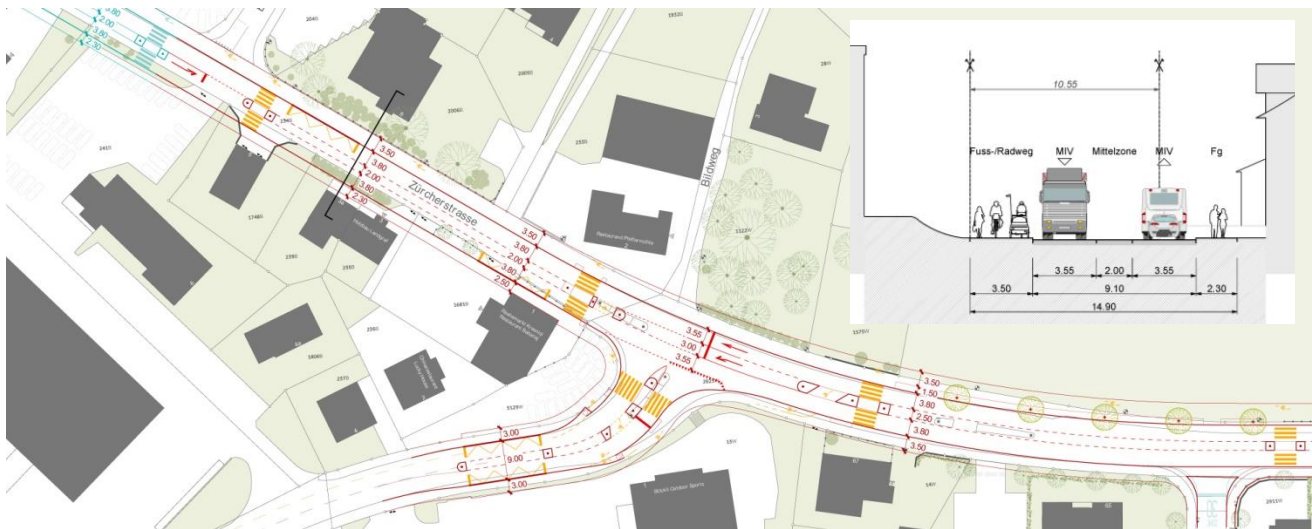


Abbildung 31: Situation
und Querprofil verkleinert

Abschnitt Psychiatrie

Mit einer eingefügten Busspur, kombiniert mit dem Veloverkehr, soll der Bus stadteinwärts eine effiziente Bevorzugung erhalten. Die notwendige Dosierstelle wird im Zusammenspiel mit dem Fussgängerstreifen-Lichtsignal gesteuert sein.

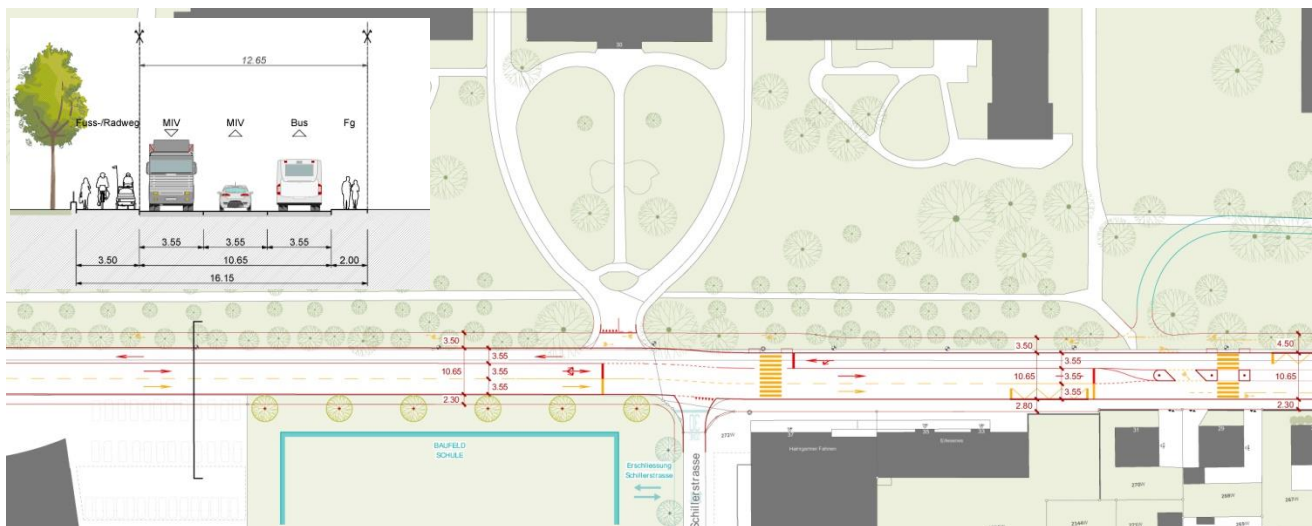


Abbildung 32: Situation
und Querprofil verkleinert

Abschnitt Gründerzeit

Die Haltestellen für den Linienbus kommen stadteinwärts und stadtauswärts direkt vor und nach dem Schwanenkreisel als Fahrbahnhaltestelle zu liegen. Dies hätte den Vorteil, dass der Bus in Richtung Bahnhof nach dem Bedienen der Haltestelle direkt in den Kreisel einfahren könnte. Stadtauswärts wäre nachteilig, falls sich aufgrund eines stehenden Linienbusses der Rückstau des motorisierten Individualverkehrs bis in den Schwanenkreisel aufbauen würde.

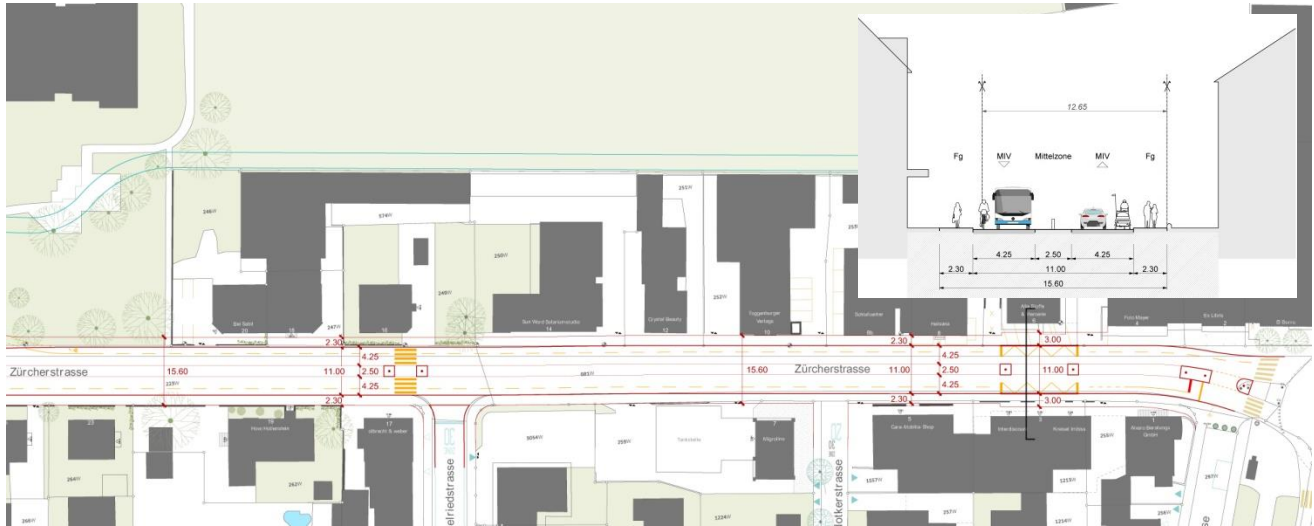


Abbildung 33: Situation
und Querprofil verkleinert

4.4.3 Konzept «Busspur Bildfeld lang»

Ab der Haltestelle des Entwicklungsschwerpunktes WILWEST ist eine separate Busspur bis vor den Knoten Zürcher-/Sirnacherstrasse vorgesehen. Dabei muss die Unterführung des Bahndamms um eine Spurbreite verbreitert werden. Ab dem Knoten Zürcher-/Sirnacherstrasse könnte der Bus als Pulk-Führer bis zur Winkelriedstrasse zu fahren.

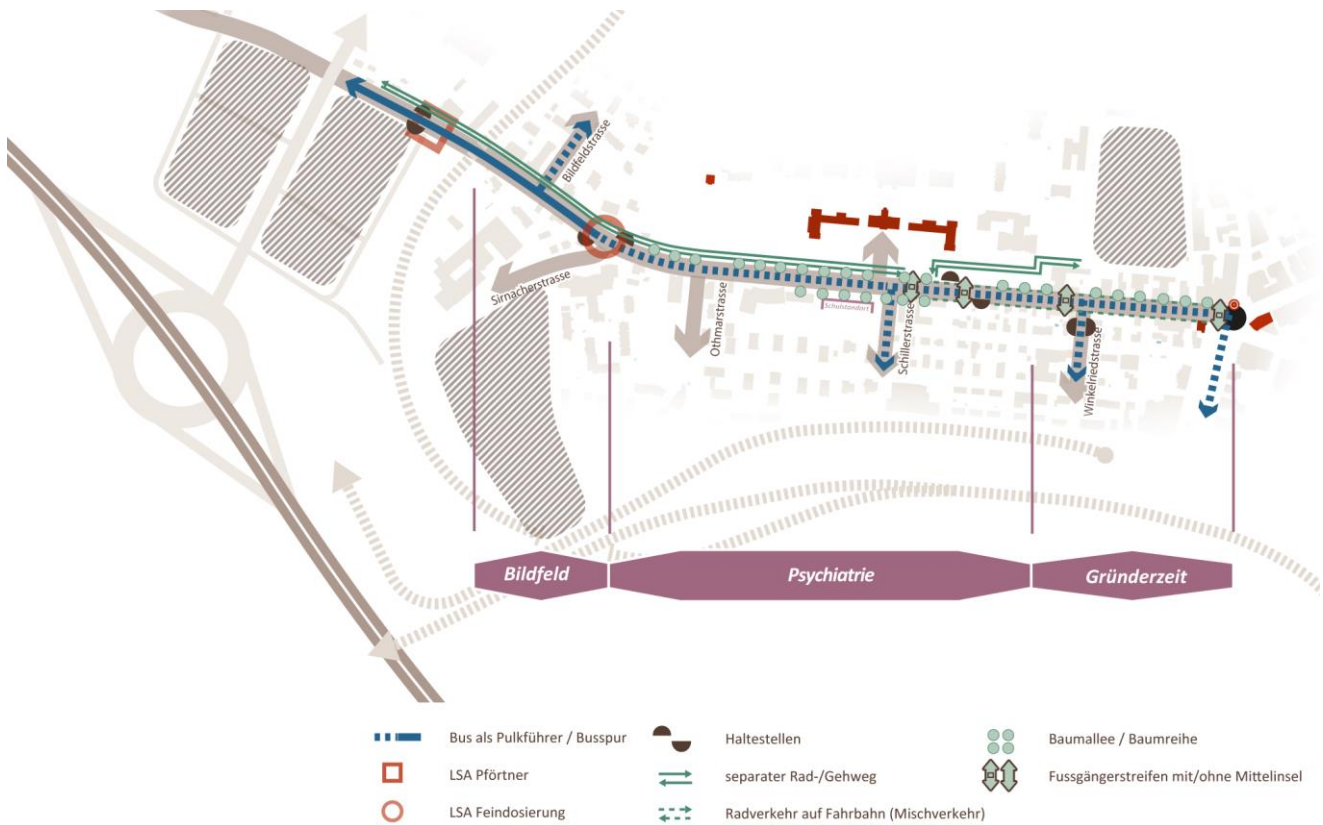


Abbildung 34:
Konzeptschema Busspur Bildfeld lang

Abschnitt Bildfeld

Eine durchgezogene Busspur im Abschnitt Bildfeld hat zusätzlichen Landerwerb und einen zusätzlichen Ausbau der Unterführung Bahndamm zur Folge. Deshalb scheint naheliegend, dass diese Variante prinzipiell aus Kosten- und Platzgründen nicht vordergründig in Betracht gezogen wird. Ausser es wäre kurzfristig möglich, dass Quartier Bildfeld städtebaulich komplett neu in Abstimmung zu WILWEST und Lenzenbühl zu konzipieren. Dies wäre vor allem hinsichtlich der Busspur interessant, da sich die Stauproblematik von der Psychiatrie stadtauswärts verlagern könnte. Das räumliche Potenzial in Richtung Zentrum könnte für eine allfällige Baumreihe zur Verfügung stehen, was eine zusätzliche ökologische Aufwertung unterstützen würde.

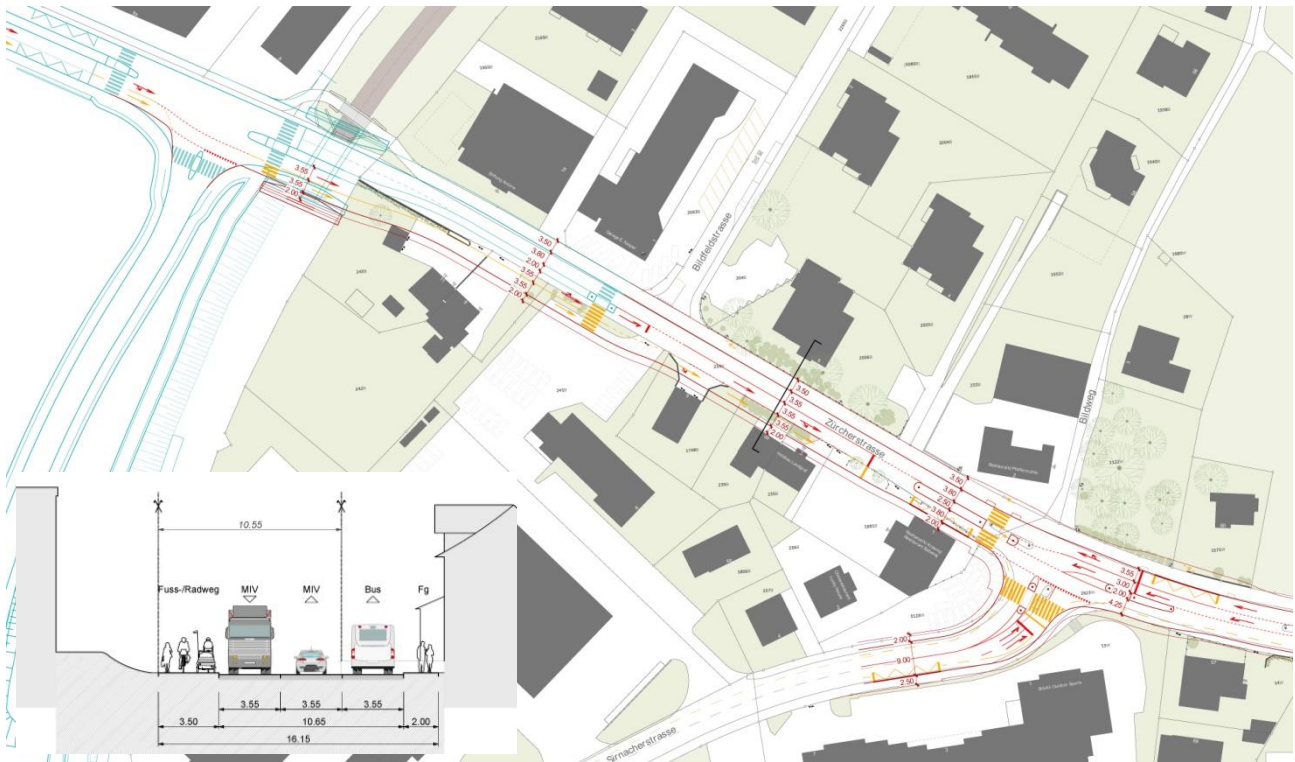


Abbildung 35: Situation
und Querprofil verkleinert

Abschnitt Bildfeld

Mit einer kurzen Busspur kann der Bahndamm dem Projekt entsprechend belassen werden. Jedoch sollten die beiden Lichtsignalanlagen (WILWEST, Sirnacherstrasse) zwecks einer optimalen Dosierung koordiniert und aufeinander abgestimmt gesteuert werden.

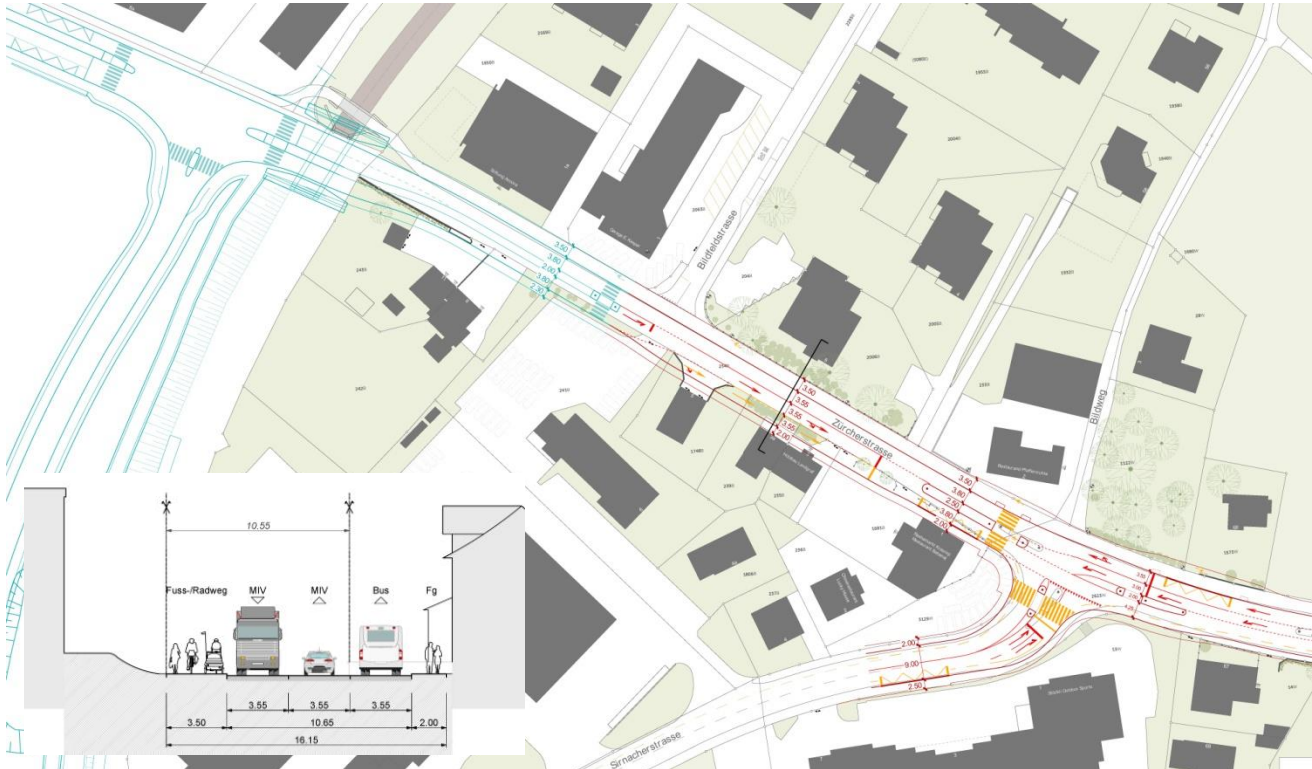


Abbildung 37: Situation und Querprofil verkleinert

4.5 Rückstau «Bus als Pulk-Führer»

Im Rahmen des BGKs stellte sich die Grundsatzfrage, ob die Neukonzeption mit oder ohne Busspur auskommt, um u.a. eine optimale Fahrplanstabilität bis zum Bahnhof Wil zu erreichen.

Der Rückstau von der Schwanenkreisel-Zufahrt Zürcherstrasse ist in der betrachteten Modellvariante 3, Abendspitzenstunde (ASP) 2035, ähnlich gross wie im heutigen Zustand (Beobachtung). Die betriebliche Leistungsfähigkeit des Schwanenkreisels befindet sich an der obersten Grenze, was meist in den Hauptverkehrszeiten zu Rückstau auf den Zufahrtsspuren führt. Die Rückstaulängen wurden auf Basis von vorhandenen Daten aus dem Verkehrsmodell und mit Erfahrungswerten abgeschätzt und wurden als plausibel angesehen. Eine detaillierte Berechnung wird im Rahmen des Vorprojekts durchgeführt.

Ausgehend von der heutigen Situation kann aber von langen Rückstaus ausgegangen werden. Dies wird auch inskünftig so bleiben, da sich der prognostizierte durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) im Vergleich zu heute nicht massgebend reduziert. Sofern der Schwanenkreisel einen durchschnittlichen täglichen Verkehr von der Zürcherstrasse her kommend mit ca. 12'000 Fahrzeugen pro Tag verarbeiten müsste, entstünde in Spitzenstunden am Morgen und am Abend ein Rückstau bis zu 230m über die Winkelriedstrasse hinaus. Der Bus würde daher im Stau stecken bleiben, die Fahrplanstabilität des ÖVs gravierend beeinflussen, was somit zu mehr Verspätungen beim Bahnhof Wil führen würde.

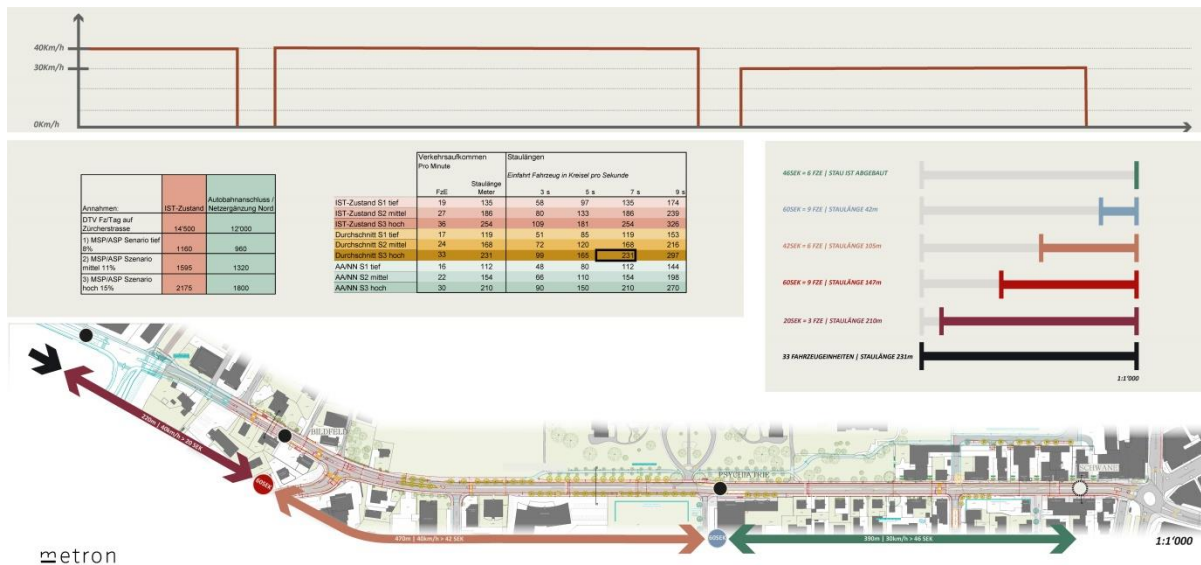


Abbildung 38: Staubildung Schwanenkreisel und Busbevorzugung (verkleinert)

Die gefahrene Geschwindigkeit eines Busses wurde jeweils mit einer Konstante von 30 km/h im Abschnitt Gründerzeit und 40 km/h innerhalb der Abschnitte Bildfeld und Psychiatrie der Berechnung zugrunde gelegt, wodurch die Haltezeit an den Haltestellen jeweils inkl. der Beschleunigung mit 60 Sekunden veranschlagt sind.

Die Einfahrt der einzelnen Fahrzeuge in den Schwanenkreisel sind mit 3 bis 9 Sekunden angenommen worden. Die Verkehrsmengen für die Hauptverkehrszeiten in den Spitzenstunden belaufen sich auf 8-15% des durchschnittlichen täglichen Verkehrs. Einfahrten von Seitenstrassen in die Zürcherstrasse in Richtung Stadtzentrum wurden für die Abschätzung vernachlässigt, da die Mengen schätzungsweise gering ausfallen und daher für die grobe Abschätzung nicht relevant sind. Es zeigt sich, dass ein totaler Stauabbau von der Winkelriedstrasse bis zum Schwanenkreisel in den Spitzenstunden nur teilweise möglich ist, damit der Bus ohne Behinderung bis zur Haltestelle beim Schwanenkreisel vorfahren könnte.

Die gesamte Fahrzeit des Busses bis zum Schwanenkreisel inklusive drei Haltestellen dauert demnach gut vier Minuten. Ist der Bus als Pulk-Führer auf der besagten Strecke unterwegs, kann sich der Stau beim Schwanenkreisel in rd. zwei bis drei Minuten soweit abbauen, dass der Linienbus ohne Stau in die Winkelriedstrasse (wie heute) einfahren kann. Eine Haltestelle «Schwanen» kann erst bei einer umfassenden Untersuchung des Schwanenkreisels ins Auge gefasst werden. Eine solche Planung ist erst denkbar, sobald nähere Erkenntnisse des Verkehrsmanagements der Region Wil bekannt sind.

5 Bestvariante

5.1 Abweichungen von kantonalen Standards

Die Richtlinien der kantonalen Standards von Kantonsstrassen sind bei der Konzeption von Anfang an herangezogen worden. Im Rahmen der Lösungsfindung hat sich jedoch gezeigt, dass für den komplexen innerstädtischen Strassenraum teilweise massgeschneiderte Lösungsvorschläge von Bedeutung sind, um einerseits sämtliche Bedürfnisse im gesamten Querschnitt zwischen den Fassaden integrieren zu können und andererseits den beidseitigen Landerwerb minimal zu halten.

Weil die vielseitigen gestalterischen Bedürfnisse und die zahlreichen seitlichen Nutzungsansprüche an den Strassenraum nicht alle im bestehenden Raum zwischen den Fassaden vollumfänglich nebeneinander Platz finden, wurden bei der Herleitung der Bestvariante teils Abstriche bei der Bemessung von Flächen für die einzelnen betrieblichen Elemente im Querschnitt vorgenommen, ohne die zukünftige betriebliche Funktionsfähigkeit der Kantonsstrasse massgeblich zu schmälern.

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept verfolgt einen siedlungs-integrativen Ansatz. Dabei sollen unter Berücksichtigung des vorhandenen Raums sämtliche betrieblichen und gestalterischen Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden ausgewogen berücksichtigt werden können.

5.2 Verkehrskonzept

5.2.1 Motorisierter Individualverkehr

Das Verkehrskonzept der Bestvariante stützt sich auf die festgelegte Abschnittsbildung.

Flexibilität der Fahrbahnbreite dank breitem Mehrzweckstreifen

Mit einem Mehrzweckstreifen in den zentralen Abschnitten Psychiatrie und Gründerzeit können sich linksabbiegende Fahrzeuge aufstellen, ohne den entgegenkommenden Verkehrsfluss zu beeinträchtigen und zu gefährden sowie ohne Rückstau zu verursachen. Die Fahrbahnbreiten von 2.75m für den motorisierten Individualverkehr in beiden Richtungen sind auf dem schnurgeraden Strassenstück minimal gewählt, um einerseits beidseits einem Velostreifen von 1.5m Breite Platz zu bieten und andererseits einen grosszügigen Mehrzweckstreifen von 2.5m Breite integrieren zu können.

Die Fahrbahnbreiten im Abschnitt Gründerzeit lassen sich innerhalb der gesamten Fahrbahn von total 11m flexibel verändern. Der Mehrzweckstreifen könnte beispielsweise zu Gunsten der MIV-Fahrspur von 2.5m auf 2m reduziert werden, um die beiden Fahrbahnen des motorisierten Individualverkehrs von jeweils 2.75m auf 3m zu verbreitern.

Da sich der Verkehr vielfach wegen dem Schwanenkreisel bis zur Winkelriedstrasse zurückstaut, ist es von Bedeutung, dass die Velofahrer mit einem Velostreifenbreite von 1.5m genügend Platz für eine störungsfreie Vorfahrt erhalten.

Wegfall von 16 Parkfeldern im Vergleich zu Heute

Folgende Tabelle zeigt die privaten bestehenden Parkplätze auf einzelnen Parzellen, die sich im Strassenraum zwischen den Fassaden befinden. Aufgrund des neuen Strassenquerschnittes entfällt die private Parkierung entlang der Gebäude. In diesem Kontext ist zu erwähnen, dass der Kanton St. Gallen ohnehin das rückwärts Ausfahren und Manövrieren auf die Kantonsstrassen bei neu konzipierten Strassenanlagen kaum bewilligen wird. Nachstehend sind die zur Disposition stehenden Parkplätze je Parzelle aufgeführt.

Parz.-Nr.	Adresse	Anzahl Parkfelder	Art der Parkfelder
1817W	Zürcherstrasse 2	3	Privat (gelb)
185W	Zürcherstrasse 4	3	Privat (gelb)
254W	Zürcherstrasse 6	5	Privat (gelb)
253W	Zürcherstrasse 8	3	Privat (gelb)
246W	Zürcherstrasse 20	2	Privat (gelb)

Tabelle 4: Wegfall bestehende Parkfelder



Abbildung 39: Ausschnitt Bestvariante mir rückwärtiger Erschliessung

5.2.2 Öffentlicher Verkehr

Zwei grundsätzliche Anliegen des öffentlichen Verkehrs sind im Betriebs- und Gestaltungskonzept aufgenommen.

Fahrplanstabilität dank Haltestellenanordnung und Fahrbahnhaltestellen

Die Anordnung der Bushaltestellen ist entsprechend der ÖV-Strategie eingeflossen. Somit sind auf der Zürcherstrasse zwei Haltestellen «Bildfeld» und «Psychiatrie» eingeplant. Die dritte Haltestelle «Zentrum» wird vorerst in der Winkelriedstrasse positioniert, um die Fahrplanstabilität in Richtung Bahnhof Wil optimal zu gewährleisten. Sollte sich mit der Zeit abzeichnen, dass der Rückstau des Schwanenkreisels sich aufgrund von weiteren übergeordneten Massnahmen genügend abbaut und die Fahrplanstabilität des ÖVs unterstützt, kann die Haltestelle «Zentrum» von der Winkelriedstrasse wieder auf die Zürcherstrasse zum Schwanenkreisel hin verlagert werden. Ebenfalls einen Beitrag für die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs leisten die

durchwegs als Fahrbahnhoftestellen ausgestalteten Bushaltestellen, damit die Busse als Pulk-Führer bis zum Schwanenkreisel vorfahren können.

Neu wird im Abschnittsbereich Bildfeld beidseits eine Haltestelle versetzt angeboten, die inskünftig sowohl von den Regionalbuslinien als auch vom Ortsbus Wil bedient wird. Bei der Haltestelle stadtauswärts wird der Haltestellenbereich mit 2m minimal gehalten, um den Veloweg hinter dem Buswartehäuschen durchzuführen. Die Haltestelle Psychiatrie ist im Bereich der Schillerstrasse leicht versetzt angeordnet.

Die Abstände der drei Haltestellen liegen mit einem regelmässigen Abstand optimal auseinander und bringen eine gute Abdeckung der Erschliessungsqualität für den öffentlichen Verkehr.

Betriebliche Flexibilität dank Querprofil mit Mehrzweckstreifen

Im Abschnitt Psychiatrie steht neben der Einführung eines Mittelstreifens in der Fahrbahn die Integration einer Busspur stadteinwärts als Rückfallebene zur Diskussion, um allenfalls die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs aufrecht zu erhalten. Insbesondere ist von grosser Bedeutung, dass die Busse die Anschlüsse der Züge am Bahnhof Wil gewährleisten können.

Ein Querprofil innerhalb des Abschnitts Psychiatrie von 11m Breite bringt betriebliche Flexibilität und unterstützt die Möglichkeit, allenfalls kurzfristige Veränderungen des Betriebsregimes vornehmen zu können. Bei der Einführung einer Busspur mit Velostreifen stadteinwärts — diese ist im selben Querprofil von 11m denkbar — erfolgt die Veloverkehrsführung stadtauswärts ab der Bushaltestelle auf dem rückwärtig angelegt Veloweg durch den Psychiatriepark und stadteinwärts kombiniert mit der Busspur.

Ausstattung Haltestellen

Die Wartebereiche sind mit einer grosszügigen Breite von 3m (min. 2m bei Kantenhöhe 22cm) geplant, um Spielraum bei der Anordnung und Ausgestaltung offen zu halten. Die Haltestellen sind i.d.R. beidseits mit Buswartehäuschen auszurüsten. In dicht bebauten Bereichen kann aus stadträumlichen Überlegungen (Platzbedarf, Gestaltung) auf Buswartehäuschen verzichtet werden. Bei der neu eingefügten Haltestelle «Psychiatrie» stadteinwärts finden die Fahrgäste bspw. u.U. einen Witterungsschutz beim Gebäude von Heimgartner Fahnen, sofern dies mit dem Grundeigentümer abgestimmt ist.

Behindertenkonformität nach BehiG

Sämtliche Haltekanten der Bushaltestellen sind mit einer Einstiegs-kantenhöhe von 22cm und einer Länge für Gelenkbusse mit einer Länge von 18.75m konzipiert. Die Fahrbahnhoftestellen haben mit dem Ausbaustandard nach BehiG den Vorteil, dass sie bedeutend weniger Platz beanspruchen als Busbuchten. Die Zugänge zu den Haltestellen sind mit den Querungsstellen für die FussgängerInnen kombiniert.

Bei der favorisierten Haltestelle «Winkelried», welche abseits der Zürcherstrasse in der Winkelriedstrasse angeordnet ist, gestaltet sich die Planung einer Haltekante von 22cm sehr schwierig wegen den seitlichen Nutzungsbedürfnissen der privaten Parkplätze und Grundstückszufahrten. Deshalb ist zu erwägen, eine minimale behindertengerechte Einstiegs-kante in der Längsentwicklung bei der zweiten Türe und bzgl. Höhe auf maximal 16cm zu konzipieren. Buswartehäuschen sind aufgrund der engen Raumverhältnisse und zahlreichen seitlichen Nutzungsbedürfnissen bei der Haltestelle Winkelriedstrasse keine vorgesehen. Sobald die betrieblichen Voraussetzungen eine Haltestelle beim Schwanenkreisel anstatt in der Winkelriedstrasse zulassen, ist die Verlagerung in Betracht zu ziehen.

5.2.3 Veloverkehr

Für den Veloverkehr sind umfassende Massnahmen geplant, um die Attraktivität zu steigern, die Sicherheit zu verbessern und das Angebot längs und quer im Strassenraum zu stärken.

Veloinfrastrukturangebot für alle dank Routenwahlmöglichkeit

Die Konzeption der Veloinfrastruktur stützt sich konsequent auf der kommunalen Veloverkehrsstrategie ab. Dabei wird für schnelle und sichere VelofahrerInnen ein direkt geführtes Angebot geplant, welches zwischen der Sirnacherstrasse bis zum Schwanenkreisel mit Velostreifen von jeweils 1.5m auf der Fahrbahn der Zürcherstrasse eingefügt ist. Für unsichere VelofahrerInnen und für den Freizeitveloverkehr entsteht ein rückwärtig angelegtes Angebot durch die Parkanlage der Psychiatrie via neue Erschliessungsstrasse des Wohnschwerpunktes über die Bronschhoferstrasse in Richtung Altstadt Wil. Diese Führung soll im Rahmen eines städtischen Drittprojekts umgesetzt werden.

Im Abschnitt Bildfeld wird der Veloverkehr nördlich der Fahrbahn auf einem gemeinsamen Rad-/ Gehweg bis hin zum Knoten Zürcher-/ Sirnacherstrasse geführt. Wo sich die beiden Velowege von kantonaler Bedeutung kreuzen, wird eine Verknüpfung der Nord-Süd-Achse und der Ost-West-Achse hergestellt. Ab diesem Knoten stadteinwärts soll dem Veloverkehr die Möglichkeit offen stehen, direkt und schnell in Richtung Zentrum oder rückwärtig und sicher auf einem separat angelegten Veloweg durch den Park in Richtung Altstadt zu pedalen. Verknüpfungen mit dem Westquartier sind bei der Othmarstrasse, bei der Schillerstrasse und auch bei der Winkelriedstrasse mit der neuen Quartiererschliessungsstrasse gegeben.

5.2.4 Fussverkehr

Für den Fussverkehr werden sichere Verbindungen längs und quer zur Strasse, abgestimmt auf das Fusswegnetz der Stadt Wil angeboten.

Attraktive und sichere Fussgängerführung dank durchgehenden Trottoirs und gesicherten Querungsstellen an Fusswegachsen und Bushaltestellen

Dem Fussverkehr stehen längs der Strasse beidseits durchgehende Trottoir von min. 2.0m zur Verfügung. Die Querungsstellen mit Fussgängerstreifen sind so angeordnet, dass die Bushaltestellen optimal erreichbar sind und die Verknüpfung der seitlichen Quartiere und Fusswegachsen möglichst direkt und sicher erfolgen kann. Sämtliche Querungsstellen sind mit baulichen Mittelinseln von min. 2m Breite ausgestattet, um die Sicherheit beim Queren zu steigern. Die Lage der Fussgängerstreifen ist in Kombination mit den Bushaltestellen angedacht und soll die übergeordneten Fusswegverbindungen über die Zürcherstrasse wo möglich auf direktem Weg optimal gewährleisten.

Möglichkeit zur Schaffung einer Tempo-30-Zone im Gründerzeitquartier

Mit dem Mehrzweckstreifen wäre auch denkbar, ein Ortszentrum ohne Fussgängerstreifen zu schaffen, damit das Queren überall möglich ist. Eine Einführung von Tempo 30 zur Verstetigung des Verkehrsfluss vom motorisierten Individualverkehr wäre zu einem späteren Zeitpunkt prüfenswert.

5.3 Gestaltungskonzept

5.3.1 Beläge

Fahrbahn und Trottoirs werden grösstenteils in Asphalt ausgeführt. Die Bushaltestellen werden u.U. in Beton erstellt, um ihnen langfristige Stabilität zu verleihen und insbesondere Fahrrippen zu vermeiden. Als Idee wäre im Bereich des Mittelstreifens ein Gelb/Ocker eingefärbter Belag denkbar.



Abbildung 40: Flächige Gestaltung Strassenraum – Stadt Gossau



Abbildung 41: Strassenraum als Platzraum wahrnehmbar – Brunnenstrasse Uster

Zudem könnte die Mittelzone gestalterisch mittels eines markierten Musters ausgezeichnet werden, um ein identitätsstiftendes Element mit Wiedererkennungswert einzuführen. Im Abschnitt Gründerzeit ist zudem von Bedeutung, dass der gewählte Belag einheitlich bis an die Hausfassaden und Gartenmauern verbaut wird. Auf Abgrenzungen mittels Bundstein zwischen Strasse und Parzellen sei wenn möglich zu verzichten, was die Kraft der Gestaltung zusätzlich unterstützen würde.

5.3.2 Einmündungen Quartierstrassen

Die Einmündungen der seitlichen Quartierstrassen werden, wo kein Linienbus verkehrt, mit Trottoirüberfahrten ausgebaut. Dabei erhalten die FussgängerInnen auf dem Trottoir gegenüber dem fahrenden Verkehr Vortritt.

5.3.3 Möblierung

Es sind keine besonderen Möblierungselemente vorgesehen. Für die Bushaltestellen sind grundsätzlich Buswartehäuschen als Witterungsschutz anzubieten. Wo dies aus stadträumlichen Gründen (Ortsbild, Platzbedarf) nicht möglich erscheint, wird darauf verzichtet. Zudem ist bei sämtlichen Haltstellen eine minimale zweckmässige Infrastruktur für die Fahrgäste mit Sitzgelegenheit, Fahrplananzeige und allenfalls Abfall-eimer vorzusehen.

5.3.4 Randabschlüsse

Es wird empfohlen, im Abschnitt Gründerzeit einen Randabschluss RN30 aus Granit mit Wasserstein vorzusehen. Ein gleichmässiger Anschlag zur Fahrbahn von 3cm und eine Trottoirhöhe von 5-7cm unterstützt ein ruhiges, gleichmässiges Erscheinungsbild des Strassenraumes.

Mit dem vorgeschlagenen Randabschluss zwischen Fahrbahn und Trottoir können sämtliche Grundstückszufahrten angefahren werden, ohne den Fahrbahnrand bei

den Grundstückszufahrten spezifisch abzusenken zu müssen. So entsteht ein gleichmässig durchgezogener Randabschluss, der eine gestalterische Aufwertung unterstützt und langfristig einen flexiblen Betrieb der Zufahrten zulässt. Zudem wird der Zugang zu den seitlichen Nutzungen für VelofahrerInnen attraktiv und sicher.

In den Abschnitten Psychiatrie und Bildfeld soll der Randabschluss zwischen Fahrbahn und seitlichen Trottoirs mit einem Randstein RN 25 aus Granit und einem Anschlag von 8-10cm Höhe eingesetzt werden, bei Zufahrten und Querungsstellen wird dieser entsprechend dem Behindertengleichstellungsgesetz auf 3cm abgesenkt.

Bei den Bushaltestellen werden Kasseler Sonderbord® PLUS aus Granit mit einer Einstiegsantenhöhe von 22cm vorgeschlagen. Bei der Haltestelle in der Winkelriedstrasse kann u.U. die Einstiegskante auf 16cm reduziert werden, um die Anfahrt des Busses an die Haltekante zu vereinfachen und die seitlichen Nutzungsansprüche der privaten Liegenschaften minimal zu beeinträchtigen.



Abbildung 42: Referenz Kasseler Sonderbord



Abbildung 43: Referenz RN25

5.3.5 Begrünung

Die Bäume sind ein Beitrag für die Verbesserung des Mikroklimas und unterstützen eine Gliederung des Strassenraumes. Die Bäume kommen am Strassenrand zu stehen, damit der betriebliche Spielraum des Strassenraumes offen bleibt und der Baum sich wahrscheinlich rückwärtig auf eine längere Zeit besser entwickeln kann (Erschütterungen, Salzwasser, unversiegelte Bereiche). Bäume auf privaten Parzellen sind in Absprache mit den Grundeigentümern zu pflanzen.

Von Bedeutung sind u.a. auch die zwei vis-à-vis stehenden Bäume bei der Parz. Nr. 263W und die zwei gross gewachsenen Bäume bei der Einfahrt Psychiatrie. Zentral ist, die bestehenden vier grossvolumigen, stattlichen Bäume seitlich der Strasse zu erhalten und in das Gestaltungskonzept einzubinden. Die Schnittstelle zwischen Strassenkörper und dem Psychiatriepark soll mit ergänzenden Baumgruppen die räumliche Trennung zwischen Verkehrsanlage und Psychiatriepark unterstützen. Auf der Höhe der Autogarage mit Parzellennummer 1853W wechselt die Baumreihe die Lage und trennt Fahrbahn und Rad-/ Fussverkehrsinfrastruktur mit einem grosszügigen Grünband voneinander. Der Übergang vom Mehrzweckstreifen zum Linksabbiegestreifen wird mit einer Baumreihe in der Fahrbahnmitte aufgenommen. Dadurch wird beim Übergang des Abschnittes die Durchsicht in die Tiefe optisch gebrochen, was eine Geschwindigkeitsreduktion unterstützt und den Verkehrsteilnehmenden signalisiert, dass sie einen vielseitig genutzten Zentrumsbereich durchfahren werden.

Weiter soll im Bereich des angedachten neuen Schulstandortes der Stadt Wil mit einer eingesetzten Baumreihe zwischen Fahrbahn und Trottoir eine klare Trennung zur Fahrbahn hergestellt werden. Im Idealfall wäre diese Baumreihe bis auf die Höhe der

Autogarage zu verlängern, was aber die Ausstellung der Autos beeinträchtigen und zusätzlichen Landerwerb erforderlich machen würde.

Eine detaillierte Ausarbeitung dieser Schnittstellen ist in den weiteren Projektschritten zu konkretisieren.

Zusammenfassend sind Bäume/ Baumreihen/ Baumgruppen generell sinnvoll und können:

- Durchfahrtswiderstand (Verkehrssicherheit und angemessene Geschwindigkeiten) im Strassenraum unterstützen.
- Übergänge der Abschnitte akzentuieren und Reaktion auf die angrenzenden Nutzungen (Vielfalt der Strassenabschnitte, Raumkammerung, Erkennbarkeit) herstellen.
- Bedeutung der stadt- und strassenräumlichen Qualität erhöhen und als städtebauliches Gestaltungselement (Ästhetik) eingesetzt werden.
- ein ausgeglichenes Mikroklima im Strassenraum / Stadtraum (u.a. Beschattung für FussgängerInnen besonders bei Hitze) begünstigen.
- den Versiegelungsgrad reduzieren.
- allgemeine Verkehrssicherheit durch Trennung von Fahrbahn und Fussgänger / Velostreifen bei neuralgischen Stellen schaffen

5.3.6 Mehrzweckstreifen

Der vorgesehene Mehrzweckstreifen in den Abschnitten Gründerzeit und Psychiatrie kann mit farblicher Gestaltung der Strassenoberfläche ausgeführt sein.



Abbildung 44: Referenz: Stadt Wil, Mehrzweckstreifen Lerchenfeldstrasse



Abbildung 45: Referenz: Fislisbach AG – Mehrzweckstreifen aufgemalt

Im Abschnitt Bildfeld wird der vorgeschlagene Mehrzweckstreifen markierungstechnisch integriert sein. Zudem lässt sich der Mehrzweckstreifen mit den Gestaltungsabsichten der Stadt Wil vereinbaren. In anderwärtigen Projektvorhaben (z.B. Lerchenfeldstrasse) soll mit dem Mehrzweckstreifen ein betrieblich flexibles, multifunktionales Element als gestalterisches Wiedererkennungsmerkmal aufgenommen werden.

5.3.7 Beleuchtung

Ein angepasstes Strassenbeleuchtungskonzept soll die Aufwertung des Strassenraumes unterstützen. Anpassungen der Strassenbeleuchtung sind insbesondere im Bereich der Fussgängerstreifen von Bedeutung, damit eine ideale Ausleuchtung der Querungsstellen für FussgängerInnen erreicht wird. Weiter ist vorgesehen, im Abschnitt Gründerzeit Hängebeleuchtung mit einer Lichtpunkthöhe von 7-9 Metern zwischen den Gebäuden aufzuspannen oder dann – wie im Abschnitt Psychiatrie dargestellt – Kandelaber mit einer Lichtpunkthöhe von ca. 9m seitlich zu positionieren.

Mit dem System Hängebeleuchtung besteht Flexibilität bei der Anordnung der Leuchten im Raum und es kann auf seitliche Kandelaber verzichtet werden. Die Ausleuchtung der Abschnitte Psychiatrie und Bildfeld erfolgt mit Kandelabern mit einer Lichtpunkthöhe von ca. 7-9m. Die Wahl der optimalen Lichtpunkthöhe ist abhängig von der gewählten Anzahl der Leuchten (Hängebeleuchtung) und dem Abstand der Beleuchtungsanordnungen untereinander.

5.4 Kostenschätzung

Die Grobschätzung orientiert sich an der VSS-Norm SN 506 512. Die entsprechenden Positionen werden aufgelistet und mit Einheiten/Einheitspreisen ergänzt, um die Bauwerkskosten des sog. Oberbaus mit einer Genauigkeit von +/- 30% zu ermitteln.

Weiter werden die Erstellungskosten abgeschätzt sowie die Anlagekosten mit einer Reserve von 10% ausgewiesen. Was nicht enthalten ist, sind Aufwendungen im Bereich Unterbau (Fundierungen, Werkleitungen, etc.) sowie Aufwendungen für den Landerwerb.

Insgesamt schätzen wir aus o.g. Gründen die **Anlagekosten auf CHF 10 Mio.** Details siehe Anhang.

Der Kanton St. Gallen übernimmt von den gesamten Anlagekosten die finanziellen Aufwendungen für einen standardmässigen Umbau. Mehrkosten für gestalterische Elemente sind von der Stadt Wil zu finanzieren. Der genaue Kostenteiler zwischen Kanton und Stadt wird im Rahmen des Vorprojektes festgelegt, sobald die Materialisierung und die Wahl der Gestaltungselemente näher geklärt sind.

5.5 Visualisierung Bestvariante



Abbildung 46: Bestvariante im Abschnitt
Gründerzeit – Ist-Zustand heute
siehe Titelbild

6 Zielerreichung

Um die Bestvariante am Zielsystem zu spiegeln, wurden in jedem Abschnitt die festgelegten Ziele qualitativ bewertet. Grundsätzlich hat die Variante durchgehend die Ziele «gut – sehr gut» erreicht. Betreffend Kosten hat die Bestvariante unter anderem aufgrund der Baumpflanzung leichte Abzüge erhalten. Jedoch werden mit Baumreihen im Abschnitt Psychiatrie neue räumliche Qualität geschaffen.

	Zielbereich	Oberziele	Umsetzungsziele	Kriterien / Erläuterungen	Abschnitt Bildfeld	Abschnitt Psychiatrie	Abschnitt Gründerzeit-Q.
1	Städtebau (Zentrum/ Siedlung)	Zentrum qualitativ weiterentwickeln	Wertvolle Bausubstanz und Grünraumstruktur erhalten	Eingriff in Bebauungsstruktur und Gebäude sowie Grünräume			
			Räumliche Qualitäten erhalten bzw. schaffen	Eingriff in Bebauungsstrukturen, öffentlicher Raum/ Grünräume, Gestaltung			
			Zentrumsnutzungen fördern	Neubaupotentiale, Vorzonen			
			Parkplatzangebot situationsgerecht anbieten	Anzahl und Lage Parkplätze, Bewirtschaftung Parkplätze (Dauer, Gebühren?)			
		Erreichbarkeit / Zugänglichkeit verbessern	Bushaltestellen im Strassenraum anbieten	Behindertengerechte Lage und Zugänglichkeit Haltestellen			
			Anlieferung sicherstellen	Anlieferflächen, Behinderungen andere Verkehrsteilnehmer			
			Spannende und abwechslungsreiche Aufenthaltsflächen anbieten	Grösse, Lage, Aufenthaltsqualität, Gestaltungsqualität			
		Attraktivität und Strukturpotenzial des Zentrums erhöhen	Vielfältige und sichere Verbindungen/Querungen anbieten	Wunschlinien, Fusswegenetz, Anzahl und Lage Querungen, Stützpunkte, Direktheit, Umwege, Breite, Belebtheit, Sicherheit			
			Vielfältige Nutzungen (Laden, Restaurants, etc.)	Grosszügige Vorzonen, Parkplätze			
			Kapazitäten angebotsorientiert anbieten	Knotengestaltung, Verkehrsregime, Verstetigung Verkehrsablauf			
2	Verkehr	Funktionsfähigkeit Kantonsstrasse gewährleisten	Versorgungsrouten sicherstellen	Dimensionierung, Breiten, Radien, Fahrbahneinbauten			
			Durchfahrtschwerlasten erhöhen	Strassenraumgestaltung, Geschwindigkeiten			
		Zentrum von Durchgangs-verkehr entlasten	Störungsfreien ÖV-Betrieb sicherstellen	Fahrzeiten- bzw. Verlustzeiten, Eigenrassierung, Verkehrssteuerung und Priorisierung			
			Attraktive Bushaltestellen mit hindernisfreiem Ausbaustandard anbieten	Zugänglichkeit Haltestelle, Breite Warteflächen, Umfeld			
			Leistungsfähigkeit öffentlicher Verkehr steigern	Lage Haltestellen, Durchfahrtszeiten, Erreichbarkeit Bahnhof Wil			
			Direkte und sichere Verbindungen Fussverkehr anbieten	Lage und Ausgestaltung Querungsstellen (in Wunschlinien, Breite, Umfeld)			
		Fuss- und Veloverkehr fördern	Kantonsstrasse für Velofahrende aufwerten	Belastung und Geschwindigkeit Mfz-Verkehr, Radinfrastrukturen			
			Ausreichende Velo-Abstellplätze anbieten	Lage und Anzahl Veloständer			
		Sicherheit	Gegenseitige Rücksichtnahme fördern	Strassenraumgestaltung, Geschwindigkeiten, Koexistenz			
			Angepasstes Verkehrsverhalten unterstützen	Strassenraumgestaltung, Geschwindigkeiten, Kommunikation, Sicht			
			Verständliches Verkehrsregime anstreben	Knotenkonfiguration, Strassenraumgestaltung, Dimensionieren			
3	Umwelt	Umweltbelastung reduzieren	Lärmbelastung verringern	Mfz-Belastung, Verkehrsablauf, Geschwindigkeiten, Anzahl Betroffene			
			Schadstoffbelastung verringern	Mfz-Belastung, Verkehrsablauf, Geschwindigkeiten			
	Wirtschaft	Kostensensibilität	Erstellungskosten moderat halten	Baukosten, Elemente Strassenraum (Bäume, Beleuchtung, Beläge)			
			Unterhaltskosten gering halten	Reinigung und Schneeräumung, Baumpflege, Unterhalt Mobiliar, Markierungen			

Beurteilungsraster:

 sehr gut

 gut

 ausgeglichen (keine Veränderung zu heute/ Referenzzustand)

 eher schlecht

 schlecht

Tabelle 5: Zielerreichung

7 Weiteres Vorgehen

7.1 Koordination mit Drittprojekten

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept stützt sich in einzelnen Abschnitten auf bereits erarbeiteten Drittprojekten ab. Dabei sind die Projektvorhaben Temo-30-Zone Westquartier, die Erschliessung ESP Wohnen Klinikareal und die ÖV-Strategie von Bedeutung. Weiter sind die Schnittstelle bzgl. Landerwerbs beim Park der Psychiatrie sowie der Landbedarf für die Neugestaltung bei privaten Parzellen zu nennen. Das Projekt der Überbauung Lenzenbühl tangiert das BGK am Rande, beeinflusst aber die Verkehrsmengen beim Knoten Sirnacherstrasse, sobald Neunutzungen über die zu einer kommunalen Quartiererschliessungsstrasse umklassierte Strasse erschlossen werden. Zudem soll eine Bushaltestelle «Sirnacherstrasse» optimal eingebunden werden.

7.2 Werkleitungen

Die Werkleitungspläne sind bis jetzt noch nicht herbeigezogen worden. Da ein Grossteil der Randabschlüsse im Konzept verschoben wird, muss die Strassenentwässerung angepasst werden. Dieser Umstand wird in der nachfolgenden Kostenschätzung mit den eingesetzten Quadratmeter-Preisen berücksichtigt.

7.3 Etappierung

Aufgrund der Abschnittsbildung wird davon ausgegangen, dass eine bauliche Umsetzung in Etappen unter Betrieb der Kantonsstrasse erfolgen kann. Die bauliche Umsetzung hängt auch von zahlreichen übergeordneten Projektvorhaben ab.

7.4 Landerwerb/ bestehende Parkierung

Eine Umsetzung des Projektvorhabens verlangt auf der gesamten Länge nach Landerwerb. Generell wurde darauf geachtet, den gesamten Strassenverlauf unter Berücksichtigung der stadträumlichen Gegebenheiten und der verkehrstechnischen Vorgaben so einzupassen, damit ein minimaler Landerwerb resultiert, Vorgärten mit Mauern und Einfriedungen und dgl. nicht angetastet werden und private Parkplätze, welche für das lokale Gewerbe von Bedeutung sind möglichst erhalten bleiben.

Im Abschnitt Gründerzeit müssen für die Konzeption insgesamt 16 private Parkplätze (PP) weichen, ein Ersatzstandort kann teils mit der rückwärtigen Erschliessungsstrasse aufgenommen werden. Davon betroffen sind die Parz. Nr. 1817W mit 3 PP; die Parz. Nr. 185W mit 3 PP; die Parz. Nr. 254W mit 5 PP; die Parz. Nr. 253W mit 4 PP und die Parz. Nr. 246W mit 2 PP. Weiter müssen punktuell Mauern, Zäune und Hauszugänge marginal an die Neugestaltung angepasst werden.

Die planerischen Interventionen im Abschnitt Psychiatrie verlangen geräumigen Landerwerb, um die langfristigen Bedürfnisse insbesondere des Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs zu befriedigen und eine gestalterisch-ökologische Aufwertung mit Bäumen zu erreichen. Ein Grossteil des Landerwerbs wird nördlich der Strasse beim Areal der Psychiatrischen Klinik beansprucht; die Häuserzeile südlich mit Vorgärten und Zufahrten ist vom Landerwerb minimal betroffen. Einzig bei der Parz. Nr. 1853W muss die bestehende Autoausstellung entlang der Fahrbahn wegen dem neu eingefügten Trottoir weichen und zurückversetzt werden.

Um den Abschnitt Bildfeld dem Konzept entsprechend umzusetzen, ist beidseits der bestehenden Strasse Erwerb von privaten Flächen erforderlich. Der maximale Landerwerb beläuft sich auf einen 4m breiten Streifen südlich der bestehenden Strasse. Gegenüberliegend ist ein minimaler Streifen für das Einpassen des Querprofils erforderlich. Dabei sind Zufahrten und Hauszugänge davon betroffen. Es ist davon auszugehen, dass bei einer Neugestaltung des Strassenraumes — auch wegen der topografischen Gegebenheiten mit Gefälle in Richtung Westen — ein erheblicher städtebaulicher Eingriff erforderlich wird.

Grundlagenverzeichnis

AP, 3G	Regio Wil	AP, Wil, 3. Generation – Massnahmenblätter WW1.3, Übergeordnete Massnahme: Autobahnanschluss Wil-West WW1.4, Übergeordnete Massnahme: Trasseeverlegung und Bahnhof Frauenfeld-Wil-Bahn WW1.5, Dreibrunnenallee Wil West inkl. Buserschliessung WW1.6, LV-Anbindung ESP Wil-West WW1.7, Knoten Gloten / Busswil, Sirnach WW1.8, Übergeordnete Massnahme: Bahnhof Thurbo WW1.9, BGK Zürcherstrasse West und Wilerstrasse Gesamtschau Zentrumsentlastung Wil, ZEW1.1 ZEW1.1, Netzergänzung Nord
AP, 3G		Richtplan Stadt Wil, Siedlung, S2 S2.3 Arealentwicklung Psychiatrische Klinik S2.4 Arealentwicklung Lenzenbüel S2.5 Arealentwicklung nördliche Klosterwiese
ÖV	Wil Mobil	Linienetzplan, 2018
ÖV	Infras	Annexe Bericht vom 21.12.2017 / Linienführungen
MIV	Stadt Wil	Rückmeldungen Verkehrsversuch Weststrasse, 15.10.2014
MIV	Hager	Plan, BGK Wil Strassenräume Westquartier, Bestvariante Pestalozzi
MIV	Kt. SG	Auswertungen (pro Tag/Woche/Monat) Fahrzeuge von/nach Münchwilen, Psych. Klinik Wil, Sept. 2017
LV		Plan Fuss-/Veloverkehr
LV	Stadt Wil	Alternative Linienführung Zürcherstrasse / inkl. Plan Variantenfächer
LV	Kt. SG	Richtlinie TBA, Radverkehr (RRV), RRV 04 Gemeinsame Führung Rad-/Fussverkehr, Bericht vom Mai 2016
	Stadt Wil	BGK Zürcherstrasse, Fragenbeantwortung
	Stadt Wil	Hauptverbindung (Fokus sicher, Fokus direkt)
	SKK	Zukunftsbild Westpark 2050, 1. Phase, Syntheseplan, Hauptstossrichtungen, vom 24.1.17
	Metron	Aktennotiz vom 21.2.18
	Stadt Wil Kt. SG	Präsentation «Zürcherstrasse, Projekthandbuch BGK» vom 26.7.17
	Metron	FlaMa und Verkehrsmanagement ZEW, Konzeption der flankierenden Massnahmen und Empfehlungen/weiteres Vorgehen (Auszug aus Bericht)
		VSS SN 640 201, Geometrische Normalprofil
	J. Blattner	Stadt Wil, Strategie Strasse, Aktualisierung Richtplanung Wil, Bericht vom 4.3.16
	Infras	ÖV-Strategie Wil 2030/2035, Schlussbericht vom 21.12.17
	Metron	FlaMa und Verkehrsmanagementkonzept Zentrumsentlastung Wil SG, Konzeptstudie Phase 1, Bericht vom 23.9.19
	B+S	Wil West, Wiler- und Zürcherstrasse, Vorprojekt 2016, Plan vom 31.8.16
	IBV Hüsler	Wil West, Bericht verkehrliche Leistungsfähigkeit, Vorprojekt 2016, 31.8.16
	Kt. SG	Richtlinie TBA, Randbedingungen für Strassenraumgestaltungen, Bericht vom Juli 2012

Kt. SG	Richtlinie TBA, Radverkehr (RRV), RRV 02 Radstreifen, Bericht vom Mai 2016
Kt. SG	Richtlinie TBA, Entwurfselemente innerorts (REI), REI 03 Schmalfahrbahnen, Bericht vom Mai 2016
Kt. SG	Richtlinie TBA, Entwurfselemente innerorts (REI), REI 02 Kernfahrbahnen, Bericht vom Mai 2016
Kt. SG	Richtlinie TBA, Fussverkehr (RFV), RFV 02 Trottoirbreiten, Bericht vom Mai 2016
Kt. SG	Richtlinie TBA, Radverkehr (RFV), RFV 03 Radverkehrsführung auf Busspuren, Bericht vom Mai 2016
Kt. SG	Richtlinie TBA, Anforderungen Kreisel, Bericht vom Mai 2016
Kt. SG	Richtlinie TBA, Entwurfselemente innerorts (REI), REI 5 Durchfahrtsbreiten bei baulichen Mittelinseln, Bericht vom Mai 2016
Kt. SG	Richtlinie TBA, Baulicher Standard von Kantonsstrassen, Bericht vom November 2016
Kt. SG	Richtlinie TBA, Abstandsrichtlinie für Bepflanzungen an Kantonsstrassen, Bericht vom Mai 2016
Kt. SG	Richtlinie TBA, Standardaufbauten Beläge, Bericht vom August 2016
Kt. SG	Attraktive und gut zugängliche Bushaltestellen, Empfehlung zur Anordnung und Gestaltung der Haltestellen im öffentlichen Personennahverkehr, Bericht vom Mai 2016
Stadt Wil Kt. SG	ISOS, Ortsbilder / Siedlungsentwicklung – Geschichte und historisches Wachstum

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zürcherstrasse bei der Abzweigung Schillerweg	5
Abbildung 2: Betrachtungsperimeter (grün gestrichelte Linie); Bearbeitungsperimeter (grüne durchgezogene Linie)	6
Abbildung 3: Organigramm	8
Abbildung 4: Projektvorhaben aufgrund ESP-WILWEST (Quelle: Stadt Wil)	10
Abbildung 5: Darstellung Szenarien und ihrer Bausteine (Quelle: Strategie Strasse, Jürg Blatter AG, 16.3.16)	12
Abbildung 6: Definition Hauptverbindungen (Quelle: Velostrategie, asa AG, 14.12.2016)	13
Abbildung 7: ÖV-Strategie (Quelle: Schlussbericht ÖV-Strategie 2030/35, 21.12.2017)	14
Abbildung 8: Velowege (blau) und Wanderwege (grün) SchweizMobil, 06.2018, https://map.schweizmobil.ch	15
Abbildung 9: Ausschnitt Aufnahmeplan ISOS Stadt Wil	16
Abbildung 10: Velonetzplan	17
Abbildung 11: Fussnetzplan	18
Abbildung 12: ÖV-Netzplan	19
Abbildung 13: MIV-Netzplan	20
Abbildung 14: Monatsauswertung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs im Monat September 2017 (Quelle: TBA, Kanton St. Gallen)	20
Abbildung 15: Ausschnitt Bestandesplan mit bestehenden Parkplätzen (verkleinert)	21
Abbildung 16: Unfälle Bereich Schwanenkreisel	22
Abbildung 17: Unfälle Bereich Winkelriedstrasse/ Tankstelle	22
Abbildung 18: Unfälle Bereich Sirnacherstrasse	22
Abbildung 19: Schutzobjekte nach Schutzverordnung des Kantons St. Gallen	23
Abbildung 20: Abschnittsbildung	24
Abbildung 21: Potenzial- und Konfliktkarte	25
Abbildung 22: Zielsystem BGK-Konzeption	27
Abbildung 23: Interessenabwägung von Betrieb und Gestaltung	28
Abbildung 24: Geometrisches Normalprofil nach VSS 640 201 (Erarbeitung Entwurf 2017) ohne Velostreifen	30
Abbildung 25: Geometrisches Normalprofil nach VSS 640 201 (Erarbeitung Entwurf 2017) mit Velostreifen	30
Abbildung 26: Konzeptschema Bus als Pulk-Führer	31
Abbildung 27: Situation und Querprofil verkleinert	32
Abbildung 28: Situation und Querprofil verkleinert	33
Abbildung 29: Situation verkleinert	33
Abbildung 30: Konzeptschema Busspur Psychiatrie	34
Abbildung 31: Situation und Querprofil verkleinert	35
Abbildung 32: Situation und Querprofil verkleinert	35
Abbildung 33: Situation und Querprofil verkleinert	36
Abbildung 34: Konzeptschema Busspur Bildfeld lang	37
Abbildung 35: Situation und Querprofil verkleinert	38
Abbildung 36: Konzeptschema Busspur Bildfeld kurz	39
Abbildung 37: Situation und Querprofil verkleinert	40
Abbildung 38: Staubildung Schwanenkreisel und Busbevorzugung (verkleinert)	41
Abbildung 39: Ausschnitt Bestvariante mit rückwärtiger Erschliessung	43
Abbildung 40: Flächige Gestaltung Strassenraum – Stadt Gossau	46

Abbildung 41: Strassenraum als Platzraum wahrnehmbar – Brunnenstrasse Uster	46
Abbildung 42: Referenz Kasseler Sonderbord	47
Abbildung 43: Referenz RN25	47
Abbildung 44: Referenz: Stadt Wil, Mehrzweckstreifen Lerchenfeldstrasse.....	48
Abbildung 45: Referenz: Fislisbach AG – Mehrzweckstreifen aufgemalt	48
Abbildung 46: Bestvariante im Abschnitt Gründerzeit – Ist-Zustand heute siehe Titelbild.....	49

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Sitzungsliste	9
Tabelle 2: Bestehende Parkfelder Abschnitt Gründerzeit.....	21
Tabelle 3: Bedürfnisse für die Neugestaltung der Zürcherstrasse.....	26
Tabelle 4: Wegfall bestehende Parkfelder	43
Tabelle 5: Zielerreichung	50

metron

**Stahlrain 2
Postfach**

**5201 Brugg
Schweiz**

**info@metron.ch
www.metron.ch**

**T +41 56 460 91 11
F +41 56 460 91 00**