

ZEW 1.15 Haupt-/Bronshoferstrasse, Umgestaltung

Priorität AP 4G

- A (2024-2028)
- B (2028-2032)
- C (nach 2031)

Massnahmenhistorie / ARE-Code

AP 3G, B-Priorität / 3425.3.028
 AP 2G, B-Priorität / 3425.2.019

Massnahmenart

Einzelmassnahme Verkehr

Massnahmenkategorie

Aufwertung / Sicherheit Strassenraum
 Strassenabschnitt

Federführung

Wil (SG)

Beteiligte

Kanton St.Gallen (TBA)

Beschreibung

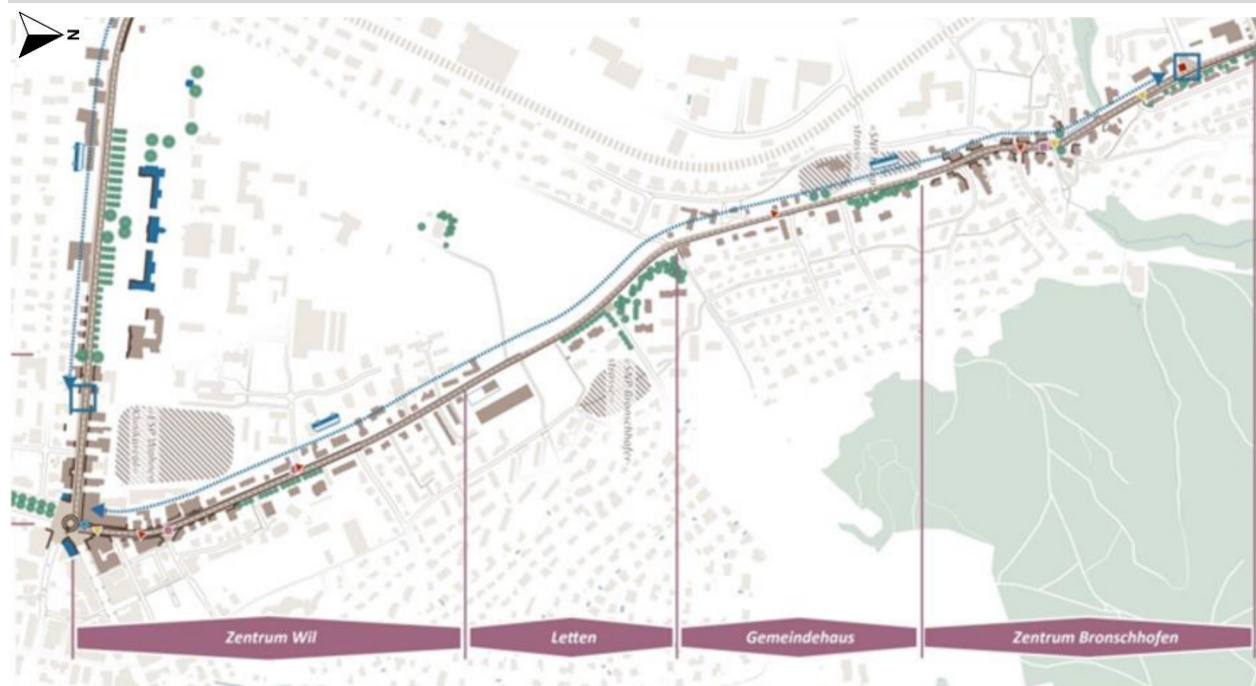


Abbildung: BGK Haupt-/ Bronshoferstrasse / Quelle: Metron AG, 2020

Ausgangslage

Mit dem Autobahnanschluss Wil-West und der Netzergänzung Nord verliert die Haupt-/ Bronshoferstrasse ihre Funktion als Durchgangsstrasse. Künftig ist sie Teil des Übergangnetzes.

Inhalt Massnahme

In den sensiblen, dichter genutzten Siedlungsgebieten sollen gemäss der Strategie Strasse auch stärker belastete Strassen siedlungsverträglich gestaltet werden und dabei den Bedürfnissen der umliegenden Wohn- und Wirtschaftsnutzungen, der Nutzung der öffentlichen Räume und des Langsamverkehrs Rechnung getragen werden. Als Durchfahrtswiderstand wird der Effekt gestalterischer Massnahmen im Strassenraum und städtebaulicher Erscheinungsbilder sowie von Temporeduktionen oder weiterer betrieblicher Massnahmen bezeichnet. Insbesondere kann dadurch der Siedlungskern bezüglich Gestaltung und Sicherheit optimiert werden. Zudem werden Optimierungspotenziale im strassengebundenen ÖV ausgeschöpft.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Das Zukunftsbild und die Teilstrategien verfolgen die Ziele einer siedlungsverträglichen Verkehrsabwicklung des MIV und eng damit verknüpft der Schaffung hochwertiger LV-Wegenetze insbesondere in den Siedlungskernen. Mit dem BGK Haupt-/ Bronschhoferstrasse wird der Durchfahrtswiderstand erhöht und die Siedlung entsprechend vom Verkehr entlastet.

Teilstrategie

GV IV	Verkehr verlagern durch Förderung des öV sowie des Langsamverkehrs
GV V	Verkehr ortsverträglich gestalten
ÖV III	Busbeschleunigungsmassnahmen auf Zulaufstrecken umsetzen
MIV I	Mit flankierenden Massnahmen die Zufahrtsachsen optimal gestalten
MIV IX	Verkehr in Quartieren sicher gestalten
LV II	Sichere, durchgängige Verbindungen entlang Hauptsiedlungsachsen realisieren
LV III	Sichere, attraktive LV-Verbindungen
LV IV	Aufenthaltsqualität erhöhen / Attraktive Gestaltung Ortsdurchfahrten
ZEW III	Quartiere gezielt verkehrsberuhigen
ZEW VII	Den MIV auf den zentralen Einfallsachsen dosieren
ZEW IX	Den Durchfahrtswiderstand auf dem Übergangnetz erhöhen
ZEW XI	Den Busverkehr im Zentrumsgebiet priorisieren

Handlungsbedarf

<input type="checkbox"/> Lärm- und Luftbelastungen im Siedlungsgebiet reduzieren	<input type="checkbox"/> Schwächere Verkehrsteilnehmende schützen
<input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement	<input type="checkbox"/> Flächeneffizienz / Koexistenz
<input type="checkbox"/> MIV im Siedlungsgebiet lenken und beruhigen	<input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement / Engpässe beseitigen
	<input type="checkbox"/> Zentrumsentwicklung Wil

Nutzen/Wirkung

- WK 1: Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems (Verbesserung Fahrplanstabilität)
Verbesserung im Langsamverkehr (Gestalterische Optimierung)
- WK 2: Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet (Aufwertung des Strassenraums, Siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung)
- WK 3: Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit (Sanierung LV-Schwachstellen)
- WK 4: Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen (Reduktion Verkehrsaufkommen)
Reduktion von Lärmemissionen (Reduktion und Verflüssigung Verkehrsaufkommen)

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen Die Massnahme muss im Zusammenhang mit den Netzergänzungen, den Knotenumbauten, der neuen Verkehrsführung und der Aufwertung des Ortszentrums angegangen werden.

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant	SG	TG
	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Umweltverträglichkeit --

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand

(Referenzdokumente siehe Dokumente) 1 Begründung:
 2 Anforderungen Planungsstand gemäss RPAV Tab. 3 erfüllt.
 3

Planungsschritte	Zeitplanung
Vorstudie / BGK	abgeschlossen
Vorprojekt	2021
Bauprojekt	2022/2023

Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
	Finanzierungen	2024/2025
	Bewilligungsverfahren	2026/2027
	Voraussichtlicher Baubeginn	2028
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2023

Anrechenbare Kosten / Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MwSt.)	Total	Kanton	Gemeinde	Dritte
	CHF 15'600'000	--*	CHF 15'600'000	--

* Bei Gemeindemassnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs, welche kantonale oder regionale Routen betreffen, können werkgebundene Beiträge beantragt werden. Diese sind jedoch zum Zeitpunkt der Freigabe des Agglomerationsprogramms nicht gesichert.

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben

- _ Belastung Ist - DTV 2014: rd. 13'000
- _ Belastung Trend – DTV 2040: rd. 16'900 (ohne Massnahmen)

Dokumente

- _ ZEW 1.15_Wil_BGK Haupt-Bronschhoferstrasse_BGK Bericht_23.11.2020
- _ ZEW 1.15_Wil_BGK Haupt-Bronschhoferstrasse_Bestvar_Nord_02.10.2020
- _ ZEW 1.15_Wil_BGK Haupt-Bronschhoferstrasse_Bestvar_Sued_14.09.2020