


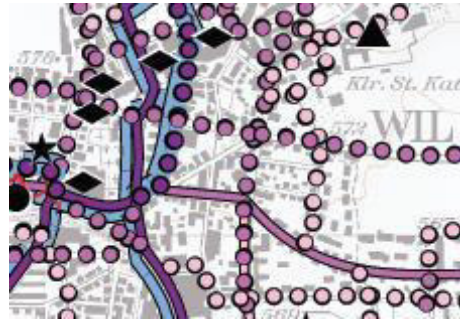
BGK Untere Bahnhofstrasse		Massnahmenpaket ZEW		ZEW 1.13
Massnahmenbeschrieb	<p>Das Strassennetz in Wil wird sich erheblich verändern (Autobahnanschluss Wil-West, Netzergänzungen Nord und Grünaustrasse sowie Umbauten an verschiedenen Knoten). Mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten werden flankierende Massnahmen zu diesen Veränderungen sichergestellt.</p> <p>Das BGK Untere Bahnhofstrasse verläuft auf der Achse Untere Bahnhofstrasse - Mattstrasse vom Bahnhofplatz bis zum Kreisel Toggenburgerstrasse (500 m). Das BGK umfasst auf der Unteren Bahnhofstrasse die Einrichtung einer Busspur vom Bahnhof in Richtung Mattstrasse.</p>			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C/E	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	2013		
	Einreichung Vorprojekt ARE	2014		
	geschätzter Baubeginn	2017		
	geschätzte Inbetriebnahme	2018		
				
Zweckmässigkeit	<p>Das Zukunftsbild und die Teilstrategien MIV und LV verfolgen die Ziele einer siedlungsverträglichen Verkehrsabwicklung des MIV und eng damit verknüpft der Schaffung von attraktiven LV-Wege-Netzen, insbesondere in den Siedlungskernen. Zudem werden Optimierungsmöglichkeiten im strassengebundenen ÖV ausgeschöpft. Mit der Umsetzung des BGKs Untere Bahnhofstrasse werden diese Ziele effizient erreicht. Zudem sichern die BGKs als Teil der flankierenden Massnahmen die Entlastungswirkung der Netzergänzungen.</p>			
Nutzen	<p>Mit dem BGK werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (insbes. bessere Verträglichkeit zwischen LV und MIV auf einer wichtigen Achse mit wenigen LV-Schwachstellen) • Siedlungsentwicklung nach Innen (Erhöhung der Qualität der öffentlichen Räume und bessere Verträglichkeit MIV und Siedlung in einer Stadt mit 17'700 Einwohnern) • Verkehrssicherheit (Sanierung einer Stadtstrasse mit mittlerem Unfallpotenzial) • Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung, relativ viele Betroffene) 			
Machbarkeit	BGKs sind weitgehend akzeptierte Massnahmen und i.d.R. technisch problemlos umsetzbar.			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton			
	Anteil Gemeinde	1.5 Mio.		
	Kosten CHF	1.5 Mio.		
Abhängigkeiten	Die Massnahme muss im Zusammenhang mit der Aufwertung des Bahnhofs Wil (ÖV 1.1) angegangen werden.			
Quantitative Angaben	Belastung Ist - DTV 2010: 9'000 Belastung Trend - DTV 2025: 11'500			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> Stadt Wil	

Zusatzinformationen
 (Auszüge Analysepläne
 Sicherheit, LV und Be-
 troffene ARE-WebGIS)



Unfalltypen

- Fussgängerunfall
- Begegnungsunfall
- Auffahrunfall
- Richtungsw./Abbiegen
- Tier-Unfall
- nur Sachschaden
- Schleudern/Selbst.
- Überholunfall
- Vorbeifahren/Wechsel
- Queren ohne Abbiegen
- Andere Unfälle
- mit Verletzten
- ▣ mit Toten



Veloverkehr

Schwachstellen

- linear
- punktuell
- fehlende Veloabstellanlage



Fussverkehr

Typ der Schwachstelle

- ◀▶ Netzlücke
- Konfliktpunkt
- Konfliktstrecke
- Konfliktzone

Priorität

- hohe Priorität
- mittlere Priorität
- geringe Priorität

