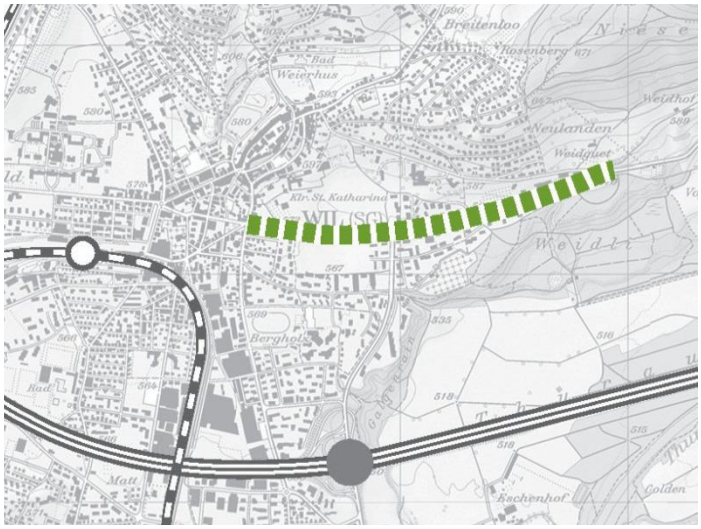
BGK St. Gallerstrasse	Massnahmenpaket ZEW	ZEW 1.8

Massnahmenbeschrieb	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. Das BGK St. Gallerstrasse reicht vom Knoten Fürstenlandstrasse bis zum Knoten Poststrasse (1'700 m). Das BGK umfasst die Einrichtung einer Busspur in Richtung Stadtzentrum.		
Priorität	☐ A	☒ B	☐ C/E
Zeitplan	**Arbeiten bis Vorprojekt**	2012	
	Einreichung Vorprojekt ARE	2012	
	geschätzter Baubeginn	2019	
	geschätzte Inbetriebnahme	2020	



Zweckmässigkeit	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 Zürcherstrasse werden diese Ziele effizient erreicht. Zudem sichern die BGKs als Teil der flankierenden Massnahmen die Entlastungswirkung der Netzergänzungen.
Nutzen	Mit dem BGK werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: • Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (insbes. bessere Verträglichkeit zwischen LV und MIV auf einer wichtigen Achse mit 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 Hauptverkehrsachse mit mittlerem bis hohem Unfallpotenzial) • Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung, bei teilw. vielen Betroffenen)
Machbarkeit	BGKs sind weitgehend akzeptierte Massnahmen und i.d.R. technisch problemlos umsetzbar.

Kosten

	Infrastruktur	Betrieb
Anteil Bund (max. 50%)		
Anteil Kanton	SG 3.0 Mio.	
Anteil Gemeinde	1.6 Mio.	
Kosten CHF	4.6 Mio.	

Abhängigkeiten	Die Massnahme muss im Zusammenhang mit den Netzergänzungen, den Knotenumbauten, der neuen Verkehrsführung und der Aufwertung des Ortszentrums angegangen werden.
Quantitative Angaben	Belastung Ist - DTV 2010: 14.500 Belastung Trend - DTV 2025: 16'000

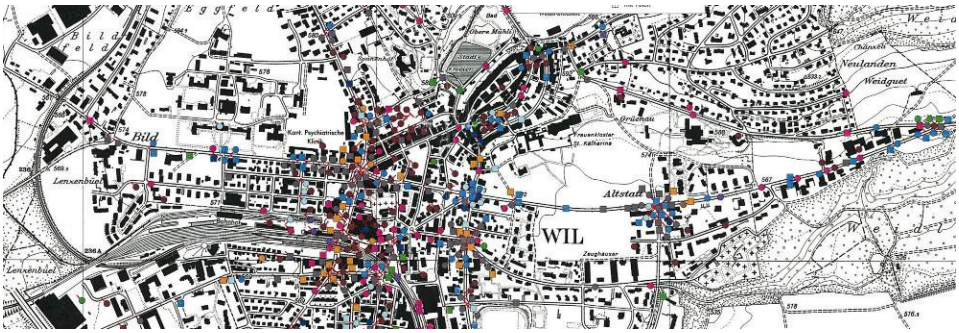
Verantwortlichkeit	☐ Bund	☒ Kanton (TBA Kt SG)	☐ Stadt Wil

Zusatzinformationen

(Auszüge Analysepläne Sicherheit, LV und Betroffene 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