

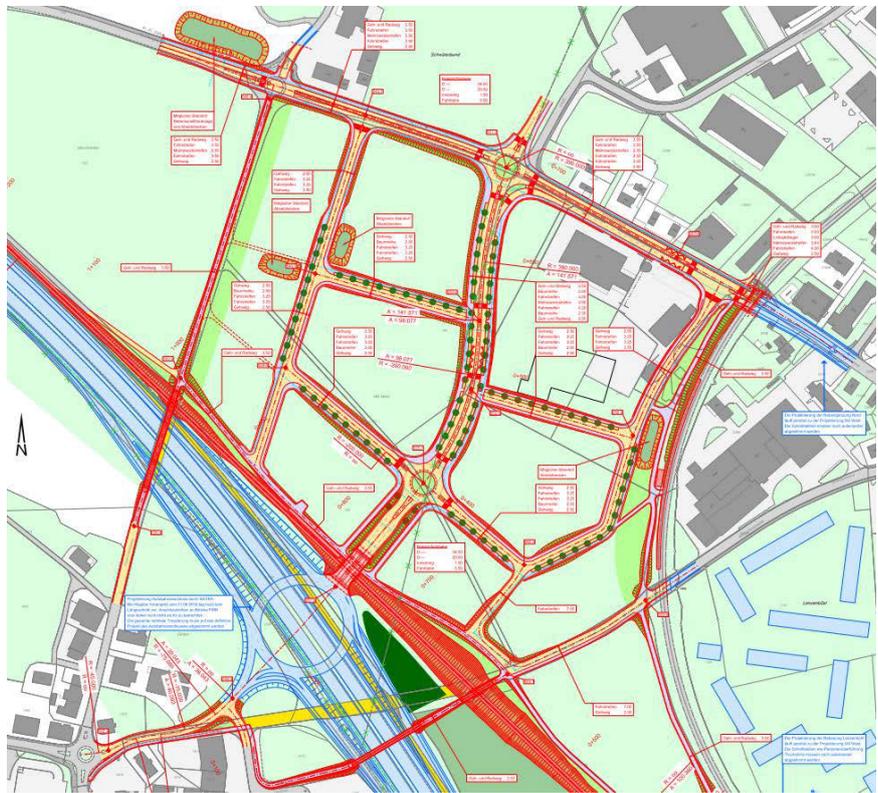
Agglomerations- programm Wil 3. Generation

Massnahmenband

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

Regio Wil, Kanton SG, Kanton TG

18. November 2016



 regio wil



Auftraggeber

Partner im Agglomerationsprogramm Wil:
Kanton St. Gallen
Kanton Thurgau
Regio Wil

Bearbeitung Massnahmen

Christian Ferres
Dipl.-Geograf, MAS HSLU in Gemeinde-, Stadt- u. Regionalentwicklung
Daniel Baeriswyl
dipl. Ing. FH in Raumplanung FSU

Metron AG
Stahlrain 2
Postfach
5201 Brugg
T 056 460 91 11
info@metron.ch
www.metron.ch

Bibliographische Referenz

Metron AG (2016): Agglomerationsprogramm Wil – Teil 2: Massnahmen;
Hrsg. Regio Wil, Kanton St. Gallen, Kanton Thurgau; Brugg

Anmerkung

Das Agglomerationsprogramm Wil setzt sich zusammen aus
«Bericht» und «Massnahmenband».
Beide Teile sind zusammenhängend und gemeinsam zu
konsultieren.

Titelbild:
Übersichtsplan Vorprojekt ESP Wil West (Quelle: B+S AG)

Inhaltsverzeichnis

1	Struktur Massnahmenband/-blätter	7
2	Abstimmung mit den kantonalen Richtplänen	10
3	Massnahmen Siedlung und Landschaft (S + L)	15
4	ESP Wil West (WW)	39
5	Zentrumsentlastung Wil (ZEW)	61
6	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	91
7	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	101
8	Langsamverkehr (LV)	115
9	Verkehrssicherheit (VS)	131
10	Massnahmenliste Agglomerationsprogramm 2. Generation	139
	Anhang	235

1 Struktur Massnahmenband/-blätter

Struktur Massnahmenband und Massnahmen

Im ersten Teil des Massnahmenbandes befinden sich die Massnahmen der 3. Generation des Agglomerationsprogrammes Wil. Nebst neuen Massnahmen sind auch die weiterentwickelten Massnahmen (ehemals Prio B 2. Generation) enthalten.

Im Teil zwei befinden sich die Massnahmen aus der 2. Generation Agglomerationsprogramm Wil. Diese wurden z.T. in neue Massnahmen integriert bzw. sind abgeschlossen oder befinden sich in der Umsetzungsphase (siehe auch Tabelle Seite....)

Die Massnahmen gliedern sich thematisch nach den Inhalten Siedlung und Landschaft sowie Verkehr. Zudem sind die Massnahmen der Schlüsselprojekte ESP Wil West, Zentrumsentlastung Wil und Zentrumsentlastung Uzwil zusammengefasst.

Die Struktur ist wie folgt

Teil 1 Massnahmen 3. Generation:

- Siedlung und Landschaft
- ESP Wil-West (WW)
- Zentrumsentlastung Wil (ZEW)
- Öffentlicher Verkehr (ÖV)
- Motorisierter Verkehr (MIV)
- Langsamverkehr (LV)
- Verkehrssicherheit (VS)

Teil 2 Massnahmen 2. Generation:

- Siedlung- und Landschaft
- Verkehr

Struktur der Massnahmenblätter

Die Massnahmenblätter sind auf der Grundlage der Weisung des ARE gestaltet und bieten alle massgeblichen Informationen zu den einzelnen Massnahmen und Massnahmenpaketen.

Nummerierung der Massnahmenblätter

Die Massnahmen sind nummeriert. Um die Verwechslungsgefahr zu vermindern, sind die Massnahmennummern der A-Massnahmen 2. Generation nicht nochmals vergeben worden. Lücken in der Nummerierung sind diesem Umstand geschuldet.

Die in Klammer stehende Nummer (1.1) entspricht der Nummerierung gem. Agglomerationsprogramm 2. Generation. Ebenfalls sind die entsprechenden ARE-Codes aufgeführt.

Massnahmenband Teil 1 (Agglomerationsprogramm 3. Gen.)					
Massnahmen-Nr. 2. Gen.	Massnahmen-Nr. 3. Gen.	ARE Code	Massnahmenbezeichnung	Prio 3. Gen.	Prio 2. Gen.
Paket S+L					
1.1	S 1.1	3425.2.068	Voraussetzungen für Neueinzonungen von Wohn- und Mischzonen	A	A
1.2	S 1.2	3425.2.069	Siedlungsbegrenzungslinien	A	A
2.1	S 2.2	3425.2.073	Siedlungsverdichtung Wohn- und Mischzonen	A	
2.2		3425.2.074			
2.3		3425.2.075			
2.3	S 3.2	3425.2.079	Siedlungsverdichtung: ESP Wohn- & Mischnutzung	A	A
3.1		3425.2.075			
3.2		3425.2.078			
4.1	S 4.1	3425.2.080	Arbeitsplatzgebiete	A	
4.2		3425.2.091			
11	S 11a	3425.2.088	Aktive Bodenpolitik Wohnen	A	A
11	S 11b	3425.2.088	Aktive Bodenpolitik Arbeiten	A	
2.5	L 3.1	3425.2.077	Umsetzung Zukunftsbild Landschaft	A	
8		3524.2.085			
--	L 3.2	Neu	Renaturierung Gewässernetz	A	
--	L 3.3	Neu	Landschaftsplanung "WESTpark"	A	
1.5	L 3.4	3425.2.072	Wildtierkorridor Thurauen	A	B
Paket WW					
9	WW 1.2	3425.2.086	Standortmarketing und Koordination von Unternehmensansiedlungen ESP Wil-West	A	A
WW 1.2		3425.2.090			
WW 1.7		3424.2.091			
WW 1.3	WW 1.3	3425.2.001	Übergeordnete Massnahme: Autobahnanschluss Wil-West	A	B
WW 1.4	WW 1.4	3425.2.002	Übergeordnete Massnahme: Trasseverlegung und Bahnhof Frauenfeld-Wil-Bahn	A	B
ÖV 2.1		3425.2.093			
WW 1.5	WW 1.5	3425.2.005	Dreibrunnenallee Wil West	A	C
ZEW 1.1	WW 1.6	3425.2.003	LV-Anbindung ESP Wil-West	A	B
WW 1.6		3425.2.004			
LV 1.1	WW 1.7	Neu	Knoten Gloten / Busswil, Sirnach	A	
--	WW 1.8	Neu	Übergeordnete Massnahme: Bahnhof Thurbo	C	
ZEW 1.7	WW 1.9	3425.2.011	BGK Zürcherstrasse West und Wilerstrasse (Abschnitt Kreisel Dreibrunnenallee bis Unterführung Weinfelderlinie)	A	B
Paket ZEW					
ZEW 1.1	ZEW 1.1	3425.2.005	Netzergänzung Nord	A	C
ZEW 1.2	ZEW 1.2	3425.2.006	Netzergänzung Grünaustrasse	B	B
ZEW 1.3	ZEW 1.3A	3425.2.097	Flankierende Massnahmen und Ergänzung Verkehrsmanagement Wil: Schwerpunkt ESP Wil-West – Stadtzentrum West – Bronschhofen	A	B
ZEW 1.3	ZEW 1.3B	3425.2.097	Flankierende Massnahmen und Ergänzung Verkehrsmanagement Wil: Schwerpunkt Stadtzentrum Süd-Ost	B	
ZEW 1.3	ZEW 1.3C	3425.2.097	Flankierende Massnahmen und Ergänzung Verkehrsmanagement Wil: Schwerpunkt Wilen - Rickenbach	C	
ZEW 1.4	ZEW 1.4	3425.2.008	Kontensanierung Schwanenkreisel	C	B
ZEW 1.6	ZEW 1.6	3425.2.010	Gestaltung Bahnhofplatz Süd	B	B
ZEW 1.7	ZEW 1.7	3425.2.011	BGK Zürcherstrasse Ost (Abschnitt Unterführung Weinfelderlinie bis Schwanenkreisel)	A	B
ZEW 1.8	ZEW 1.8	3425.2.012	BGK St. Gallerstrasse	A	B
ZEW 1.14	ZEW 1.14	3425.2.018	BGK Tonhallenstrasse / Toggenburgerstrasse	A	B
ZEW 1.15	ZEW 1.15	3425.2.019	BGK Hauptstrasse Bronschhofen	A	B
Paket ÖV					
--	ÖV 1.8	Neu	Verlegung FW-Haltestelle Bahnhof Wil	A	
ÖV 2.1	ÖV 2.1	3425.2.092	Übergeordnete Massnahme: Infrastruktur Frauenfeld-Wil-Bahn - Doppelspur Jakobstal	A	B
ÖV 3.2	ÖV 3.2	3425.2.039	Buspriorisierung Bahnunterführung Rickenbach und Knoten Hubstrasse / Glärnischstrasse	A	B
--	ÖV 3.3	Neu	Busbevorzugung Uzwil	A	
Paket MIV					
--	MIV 1.2	Neu	Übergeordnete Massnahme: Sanierung Autobahnanschluss Oberbüren	A	
MIV 2.4	MIV 2.4	3425.2.048	BGK Wilerstrasse / Kirchplatz Winterthurerstrasse Ost Sirnach	C	B
MIV 2.6	MIV 2.6	keine Nummer	BGK Bahnhofstrasse Eschlikon	B	
ZEU 1.2	MIV 2.9	Neu	BGK Bahnhofstrasse Uzwil	A	B
ZEU 1.8	MIV 2.10	3425.2.027	BGK Wiesentalstrasse Oberuzwil	A	B
Paket LV					
--	LV 1.5	Neu	Schlüsselmassnahmen Langsamverkehr	A	
LV 2.5	LV 2.5	3425.2.095	Reparatur / Aufwertung Längsverbindungen und Querungen für den LV, 2. Etappe	A	
--	LV 2.6	Neu	Reparatur / Aufwertung Längsverbindungen und Querungen für den LV, 3. Etappe	B	
--	LV 2.7	Neu	Sofortmassnahmen und Vorleistungen		
--	LV 2.8	Neu	Erschliessung von Hot Spots Naherholung	A	
--	LV 3.2	Neu	Erstellung/Aufwertung Veloabstellanlagen 2. Etappe	A	
--	LV 4.1	Neu	Sanierung von LV-Querungen an Kantons- und Gemeindestrassen	A	
Paket VS					
--	VS 1.1	Neu	Sanierung Unfallhäufungsstellen 1. Etappe		
--	VS 1.2	Neu	Sanierung Unfallhäufungsstellen 2. Etappe	A	

Massnahmenband Teil 2 (Agglomerationsprogramm 2. Gen.)

Massnahmen-Nr. 2. Gen.	Massnahmen-Nr. 3. Gen.	ARE Code	Massnahmenbezeichnung
Siedlung und Landschaft			
WW 1.1	--	3425.2.089	Einzonung ESP Wil-West
WW 1.7	integriert in WW 1.2	3524.2.091	Steuerung und Nutzung neuer Arbeitsplatzgebiete
1.3	neue Bezeichnung: S 1.3	3425.2.070	Anforderungen an verkehrsintensive Einrichtungen
1.4	abgeschlossen	3425.2.071	Richtlinie Ortsplanungen
2.1	integriert in S 2.2	3425.2.073	Aufzoning gut erschlossener W2-Zonen
2.2	integriert in S 2.2	3425.2.074	Vorranggebiete Innenentwicklung
2.3	integriert in S 2.2 und S 3.2	3425.2.075	Nutzung wichtiger Potenziale Innenentwicklung
2.4	integriert in S 4.1	3425.2.076	Vorbehaltsgebiet flächenintensive Unternehmen Sirmach
2.5	integriert in L 3.1	3425.2.077	Schutz der Landschaft und der Landwirtschaft
3.1	integriert in S 3.2	3425.2.078	ESP Wohnen Klinikareal Wil
4.1	integriert in S 4.1	3425.2.080	Neue Arbeitsplatzgebiete nur für Betriebserweiterungen
4.2	integriert in S 4.1	3425.2.081	ESP Arbeiten Oberbüren
5	neue Bezeichnung: S 5	3425.2.082	Aufwertung Zentrum Wil
6	neue Bezeichnung: S 6	3425.2.083	Aufwertung Zentrum Uzwil
7	neue Bezeichnung: S 7	3425.2.084	Aufwertung Ortskerne
8	integriert in L 3.1	3524.2.085	Regionales Landschaftskonzept
9	integriert in WW 1.2	3524.2.086	Regionales Ansiedlungsmanagement
10	neue Bezeichnung: S 10	3425.2.087	Entwicklung ländlicher Gemeinden
11	aufgeteilt in 11a und 11b	3524.2.088	Aktive Bodenpolitik
Verkehr			
ZEW 1.3	--	3425.2.096	Verkehrsmanagement Wil - Etappe 1
ZEW 1.3	aufgeteilt in ZEW 1.3A, B, C	3425.2.097	Verkehrsmanagement Wil - Etappe 2
ZEW 1.5	--	3425.2.009	Knotensanierung Knoten Grundstrasse
ZEW 1.9	--	3425.2.013	BGK Toggenburgerstrasse
ZEW 1.10	--	3425.2.014	BGK Fürstenlandstrasse
ZEW 1.11	--	3425.2.015	BGK Konstanzerstrasse
ZEW 1.12	--	3425.2.017	BGK Obere Bahnhofstrasse
ZEW 1.13	--	3425.2.016	BGK Untere Bahnhofstrasse
ZEU 1.1	neu ÖV 3.3	3425.2.020	Knotensanierung Knoten Augarten
ZEU 1.3	--	3425.2.022	BGK Lindenstrasse
ZEU 1.4	--	3425.2.023	BGK Henauerstrasse
ZEU 1.5	--	3425.2.024	BGK Flawilerstrasse
ZEU 1.7	integriert in LV 2.5	3425.2.026	BGK Im Dorf / Unterdorf
ZEU 1.9	--	3425.2.028	Verkehrsberuhigung Oberbüren
ZEU 1.10	--	3425.2.029	Verkehrsberuhigung Uzwil
öV 1.1	--	3425.2.030	Aufwertung Bahnhof Wil
öV 1.3	--	3425.2.032	Bushalt Bahnhof Eschlikon
öV 1.4	--	3425.2.033	Aufwertung regionale Bahnhofhaltepunkte
öV 1.5	--	3425.2.034	Aufwertung Bushaltestellen
öV 1.7	--	3425.2.036	Veloabstellanlagen an öV-Haltestellen
ÖV 2.1	integriert in WW 1.4	3425.2.093	Infrastruktur Frauenfeld-Wil-Bahn Trasseverlegung
öV 3.1	--	3425.2.038	Knoten Neuberg
öV 4.1	--	3425.2.040	Erschliessung Fachmarkt Ebnet
öV 4.2	--	3425.2.041	Ausbau Ortsbus Uzwil
öV 4.3	--	3425.2.042	Taktverdichtung auf Buslinien
öV 5.1	--	3425.2.043	Bau neuer Bushalte
MIV 2.1	--	3425.2.045	BGK Wilerstrasse Jonschwil / Schwarzenbach
MIV 2.2	--	3425.2.046	BGK Frauenfelderstrasse
MIV 2.3	--	3425.2.047	BGK Winterthurerstrasse
MIV 2.5	--	3425.2.049	BGK Gähwilerstrasse
MIV 3.2	--	3425.2.052	Knotensanierung Knoten Eschlikonerstrasse
MIV 4.1	--	3425.2.053	Umsetzung BFU Modell T30/50
MIV 4.2	--	3425.2.054	Verkehrsberuhigung Sirmach
MIV 5.1	--	3425.2.055	Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage
MIV 5.2	--	3425.2.056	Parkleitsystem Uzwil
MIV 5.3	--	3425.2.057	Parkleitsystem Wil
MIV 5.4	--	3425.2.058	Parkplatzbewirtschaftung
--	--	3425.2.094	LV A-Liste (Massnahmenpaket Bund)
LV 1.2	integriert in LV 1.5	3425.2.060	Vernetzung Entwicklungsgebiet Lenzenbüel mit Wil Süd
LV 1.3	--	3425.2.061	Vernetzung Arbeitsplatzgebiet Ebnet-Eschenau mit Wil
LV 1.4	--	3425.2.062	Schliessen von Netzlücken
LV 2.1	--	3425.2.063	Reparatur / Aufwertung Längsverbindungen für den LV
LV 2.2	--	3425.2.064	Reparatur / Aufwertung Querungen für den LV
LV 2.3	--	3425.2.065	Sanierung Querungen an Kantonsstrassen
LV 3.1	--	3425.2.067	Erstellung / Aufwertung Veloabstellanlagen, 1. Etappe
--	LV 1.5 bis 4.1	3425.2.095	LV B-Liste (Massnahmenpaket Bund)

2 Abstimmung mit den kantonalen Richtplänen

Das vorliegende Agglomerationsprogramm wurde während des gesamten Prozesses laufend mit den gleichzeitig durchgeführten Arbeiten der beiden Kantone SG und TG an ihren kantonalen Richtplänen abgestimmt. Nachfolgende Darstellung zeigt zusammenfassend, welche Aspekte aus den Richtplänen ins Agglomerationsprogramm oder umgekehrt geflossen sind. Es werden lediglich die Massnahmen aus dem Bereich Siedlung aufgeführt, da im Zusammenhang mit der Umsetzung des revidierten Raumplanungsgesetzes (RPG-1) explizit dieser Nachweis erforderlich ist.

Die nachfolgenden Darstellungen zeigen den Zwischenstand der Arbeiten (SG: Januar 2016, TG: Mai 2016).

Generell werden die kantonalen Richtpläne darauf hinweisen, dass das Agglomerationsprogramm für die kommunalen Planungen zu berücksichtigen ist.

Allgemeine Aspekte

Aspekt	Kt. SG	Kt. TG
Stand der Richtplanarbeiten bei Abgabe des Agglomerationsprogramms.	Stand Januar 2016: Raumkonzept liegt vor Entwurf Siedlungsgebiet und Koordinationsblätter Siedlung Nächste Schritte: Öffentliche Vernehmlassung vom 18. März bis Ende Juni 2016 / Gleichzeitig Versand für Vorprüfung Bund	Stand Mai 2016: Raumkonzept liegt vor Entwurf Siedlungsgebiet besteht (Karte und Richtplantext) Nächste Schritte: Konsolidierung Siedlungsgebiet mit Gemeinden Öffentliche Bekanntmachung ist für Juni/Juli 2016 vorgesehen. Die Vorprüfung beim Bund ist noch ausstehend.
Kompensationsmassnahmen für allfällige Neueinzonungen (im Sinne der Übergangsregelungen nach Art. 38a RPG).	Neueinzonungen sind während der Übergangsfrist nur im Einzelfall vorgesehen, sie werden konsequent kompensiert	Neueinzonungen sind während der Übergangsfrist keine vorgesehen. Die vorgesehene Einzonung für die Arbeitszone Wil-West erfolgt nach Genehmigung des Richtplans durch den Bundesrat.
Allgemeine Vorgaben der kantonalen Richtpläne zu Kompensationen bei Neueinzonungen:	Neueinzonung generell nur bei ausgewiesenem Bedarf und gemäss den Vorgaben des Richtplanbeschlusses S 2.2.	Neueinzonung generell nur bei ausgewiesenem Bedarf und gemäss den Vorgaben des Richtplanbeschlusses 1.4.
Kompensation von Fruchfolgeflächen bei Nichteinhalten des kantonalen Mindestumfangs gemäss Sachplan Fruchfolgeflächen.	Der Mindestumfang gemäss Sachplan FFF ist eingehalten. Die Freigabe von FFF erfolgt nach Interessenabwägung gemäss kant. RP.	Der Mindestumfang an FFF ist im Kanton TG auch unter Berücksichtigung der Richtplangebiete weiterhin sichergestellt.

Abstimmung zwischen kant. Richtlane und Agglomerationsprogramm

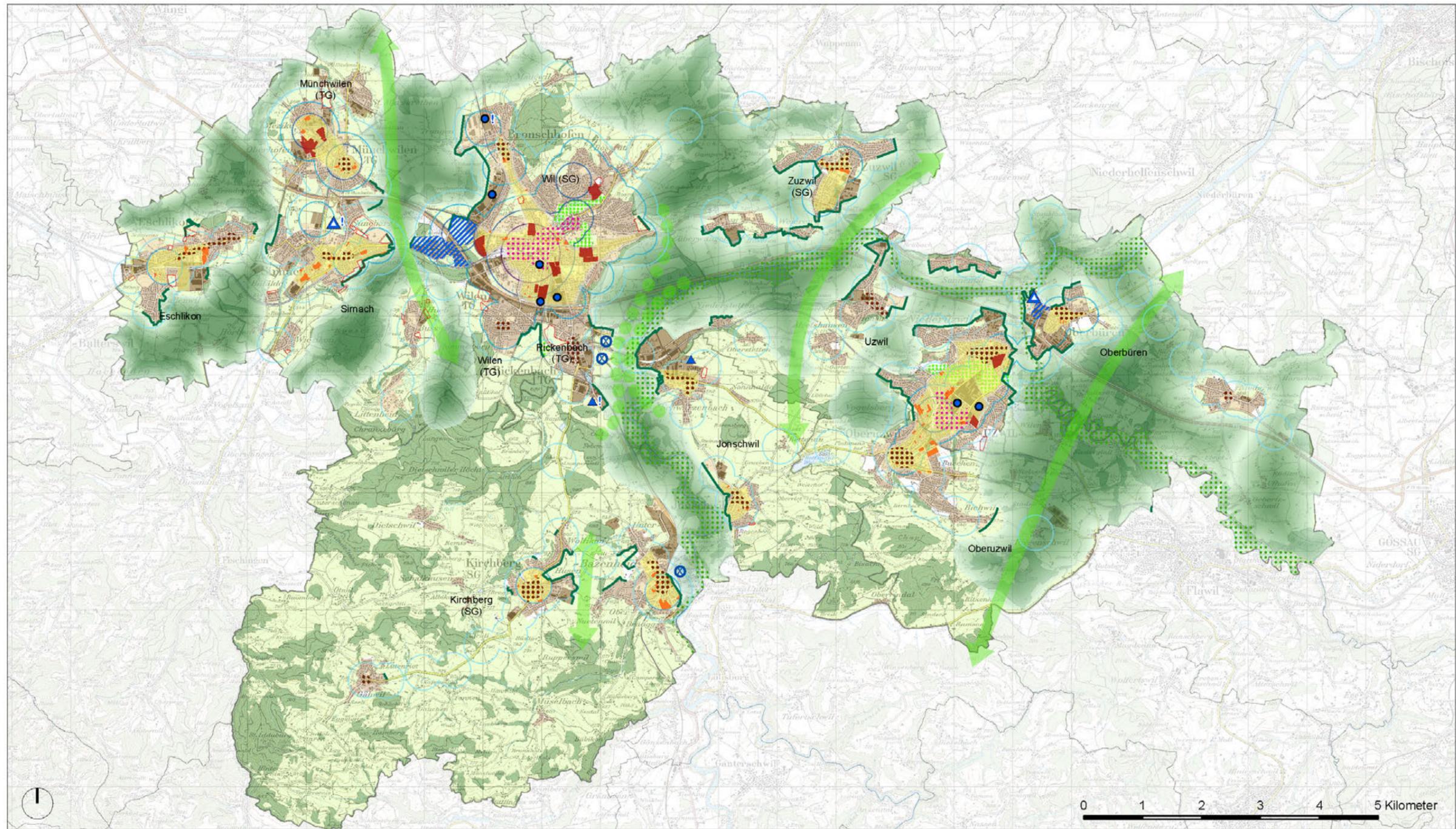
Richtplan Kt. SG	Richtplan Kt. TG		Agglomerationsprogramm (AP)
Kantonale Raumkonzepte			
Von der Regierung beschlossen am 13.8.2013 (RRB 2013/451): Definiert die verschiedenen Siedlungsraumtypen (urbane Verdichtungs-rume, Landschaft mit kompakten Siedlungen, Kultur- und Agrarlandschaft)	Beschluss 0.3 A: Definiert die verschiedenen Siedlungsraumtypen (urbaner Raum, kompakter Siedlungsraum, Kulturlandschaft)	>>	Das AP ibernimmt die kantonalen Siedlungsraumtypen, da sie zwischen den beiden Kantonen wie auch mit dem AP kompatibel sind.
Zentren			
Von der Regierung beschlossen am 13.8.2013 (RRB 2013/451): Das Raumkonzept SG definiert Wil als Regionalzentrum und Uzwil als Kleinzentrum.	Beschluss 0.3 B: Definiert die regionalen Zentren Münchwilen und Sirmach.	>>	Diese Zentrenstruktur wurde bereits dem letzten Agglomerationsprogramm zugrunde gelegt und für das Vorliegende ibernommen.
Wachstumsannahmen (Einw. + Beschäftigte in Wohn-, Misch- und Zentrumszonen)			
Koordinationsblatt S2 Siedlungsgebiet: Szenario Mittel Plus (BFS-2010), gesamtkantonal +0.4% p.a. für 2013 – 2030* +0.3% p.a. für 2013 – 2040* *Umrechnungen auf Jahreswachstumsraten gem. kantonalen Grundlagen (gerundete Werte). Die Annahmen basieren auf dem aufgerundeten mittleren Bevolkerungsszenario des Bundesamts für Statistik (2010) und der kantonalen Fachstelle für Statistik (2013) (Szenario mittel plus). Gemeindebezogene Wachstumsannahmen für 2030 und 2040: - 65% im urbanen Verdichtungsraum - 33% im der Landschaft mit kompakten Siedlungen - 2% in der Kultur- und Agrarlandschaft	Beschluss 0.3 C: Szenario Hoch (BFS-2010), gesamtkantonal +0.9% p.a. für 2013 – 2030* +0.8% p.a. für 2013 – 2040* *Umrechnungen auf Jahreswachstumsraten gem. kantonalen Grundlagen (gerundete Werte). Beschluss 0.3 D: Gemeinde- und raumtypenbezogene Wachstumsannahmen für 2030 und 2040: - 65% im urbanen Raum - 25% im kompakten Siedlungsraum - 10% in der Kulturlandschaft	>>	Das AP ibernimmt die Wachstumsannahmen der kantonalen Richtpläne (raumtypendifferenzierte kommunale Wachstumsraten). Die räumliche Verteilung dieser Wachstumsannahmen wie auch die für das AP evaluierten Siedlungspotenziale liegen zu: - 80% im urbanen Raum - 20% im kompakten Siedlungsraum Für die wenigen Teilgebiete in der Kulturlandschaft wurden im AP keine separaten Berechnungen durchgeführt. Sie wurden dem Raumtyp des jeweiligen Gemeindeschwerpunkts zugewiesen (Buswil und Wiezikon in Sirmach, Dietschwil und Gahwil in Kirchberg)
Siedlungsgebiet (Wohn-, Misch- und Zentrumszonen)			
Koordinationsblatt S 2.1 Siedlungsgebiet: Richtplangebiete (=mogliche Bauzonenerweiterungen) für Wohn-, Misch- oder Zentrumsnutzungen werden mit konkreten Perimetern in der Richtplankarte festgesetzt.	Beschluss 1.1 A: Richtplangebiete (=mogliche Bauzonenerweiterungen) für Wohn-, Misch- oder Zentrumsnutzungen werden mit konkreten Perimetern in der Richtplankarte festgesetzt.	>>	AP ibernimmt die Richtplangebiete als orientierenden Inhalt (siehe Karte Siedlungs- und Landschaftskonzept)

Richtplan Kt. SG	Richtplan Kt. TG		Agglomerationsprogramm (AP)
Einzonungen			
Koordinationsblatt S 2.2 Bauzonen-dimensionierung: Definiert die Voraussetzungen für neue Einzonungen und verweist auf die zusätzlichen Anforderungen aus dem AP.	Beschluss 1.4: Definiert die Voraussetzungen für neue Einzonungen, insb.: - Bedarfsnachweis, - regionale Abstimmung, - öV-Güteklasse C (urban) bzw. D (übrige Raumtypen). Der Richtplan verweist auf die zusätzlichen Anforderungen aus dem AP. <i>(Festsetzung, dass die Umsetzung der AP Massnahmen im Rahmen der OP-Revisionen umzusetzen sind, muss im Richtplan-Entwurf noch berücksichtigt werden.)</i>	<<	Massnahme S 1.1: Das AP sieht zusätzlich zu den Richtplänen folgende Voraussetzungen für neue Einzonungen vor: - öV-Güteklasse C (Ausnahmen: D mit 30'-Takt für definierte Fälle) - Mindestdichten für Neueinzonungsgebiete.
Innenentwicklung / Siedlungsverdichtung			
Koordinationsblatt S 2.3 Siedlungsentwicklung nach innen: Fordert von den Gemeinden eine Siedlungsentwicklungsstrategie welche insbesondere die Innenentwicklung/Siedlungsverdichtung thematisieren muss. Der Richtplan verweist zudem auf die zusätzlichen Anforderungen aus dem AP.	Beschlüsse 1.2 und 1.3 Definieren raumtypenabhängige Mindestdichten (Mittelwerte über gesamte Bauzonen) und fordern von den Gemeinden eine Siedlungsentwicklungsstrategie welche insbesondere die Innenentwicklung/Siedlungsverdichtung thematisieren muss. Der Richtplan verweist zudem auf die zusätzlichen Anforderungen aus dem AP.	<<	Massnahmen S 2.2 und S 3.2: AP definiert zusätzlich zu den Richtplänen folgende Vorgaben: - ESP Wohn- und Mischnutzungen in bestehenden Zonen (mit vorgegebenen Mindestdichten) - Mindestdichten innerhalb der bezeichneten Vorranggebiete - Verdichtungsmassnahmen für gut erschlossene Bauzonen (z.B. W2) - Städtebauliche Gesamtkonzepte (z.B. Sondernutzungspläne)
Arbeitszonen (Entwicklungsschwerpunkte)			
Koordinationsblatt S 2.6 Strategische Arbeitsplatzstandorte: Bezeichnet die strategische Arbeitszone Oberbüren/Hinterwiden als B-Standorte, Zwischenergebnis (Standorte, bei denen ein grösserer Aufbereitungsaufwand besteht und in 3 bis 15 Jahren zur Verfügung stehen, sie werden noch nicht ins Siedlungsgebiet aufgenommen,	Der Entwurf (VP Bund, März 2016) bezeichnet die strategische Arbeitszone Wil-West als Festsetzung. Bezeichnet die strategische Arbeitszone Sirnach/Sunehof als Zwischenergebnis.	>> <<	Massnahmenpaket ESP Wil-West: Präzisiert die verschiedenen Massnahmen zur Realisierung des ESP Wil-West- Massnahme S 4.1 Präzisiert die beiden anderen strategischen Arbeitszonen als Alternativen im Falle von Realisierungshindernissen beim ESP Wil-West.
Arbeitszonen (generell)			
Koordinationsblatt S 2.5 Arbeitszonenbewirtschaftung: Definiert die Voraussetzungen für neue Einzonungen. Die möglichen Erweiterungsgebiete werden in der Richtplankarte lokalisiert.	Beschluss 1.6: Bereits bekannte Gebiete werden in der Richtplankarte lokalisiert. Zudem reserviert der Richtplan Flächenkontingente für in der Richtplankarte nicht lokalisierte Siedlungsgebiete (z.B. Neuansiedlungen, Betriebserweiterungen) und definiert die Einzonungsvoraussetzungen, z.B.: - Neuansiedlungen nur im urbanen oder kompakten Siedlungsraum - Betriebserweiterungen mit konkretem Projekt und ohne Alternativstandorte, bis max. 2'000 m2.	>> <<	Massnahme S 4.1: AP präzisiert die Massnahmen für : - Neuansiedlungen (prioritär im ESP Wil-West) - Mögliche Standorte für flächenintensive Nutzungen AP übernimmt die Richtplangebiete als orientierenden Inhalt (siehe Karte Siedlungs- und Landschaftskonzept)

Richtplan Kt. SG	Richtplan Kt. TG		Agglomerationsprogramm (AP)
Ortskernaufwertung			
Koordinationsblatt S 2.3 Siedlungsentwicklung nach innen: Teil der Strategie Siedlungsentwicklung nach Innen.	Beschluss 1.6: Beschreibt allgemeine Vorgaben zur Siedlungsqualität.	>> <<	Massnahmen S 5, S 6 & S 7 Bezeichnen Aufwertungsmassnahmen für alle Kerngebiete (Zentren Wil und Uzwil sowie übrige Gemeinden).
Verkehrsintensive Einrichtungen (VE)			
Koordinationsblatt IV 32 Publikumsintensive Einrichtungen: Definiert die Positivstandorte für neue Anlagen (oder Erweiterungen), insb.: - Wil, Stadtzentrum - Uzwil, Ortszentrum	Beschluss 1.3 B Definiert die Standorte für VE: - Kantonale oder regionale Zentren ausserhalb Zentren zulässig in urbanen Räumen, sofern in AP bezeichnet	>>	Massnahme S 1.3: Präzisiert die Lage und Nutzung von neuen VE: - Wil-West - Wil-Süd - Uzwil Zentrum Diese Massnahme war bereits im AP2 verankert und wird beibehalten. Sie präzisiert die möglichen Standorte für neue verkehrsintensive Einrichtungen.
Entwicklung ländlicher Gemeinden			
Die Entwicklung der ländlichen Gemeinden (ausserhalb Perimeter AP) ist den allgemeinen Vorgaben des Richtplans unterstellt.	Die Entwicklung der ländlichen Gemeinden (ausserhalb Perimeter AP) ist den allgemeinen Vorgaben des Richtplans unterstellt.	>> <<	Massnahme S 10 Diese Massnahme war bereits im AP2 verankert und wird beibehalten. Sie enthält strategische Aussagen zur Entwicklung der ländlichen Gemeinden der Regio Wil die aber nicht im Agglomerationsperimeter liegen.
Aktive Bodenpolitik			
Koordinationsblatt S 2.3 Siedlungsentwicklung nach innen Zitat: Aktive Bodenpolitik «Der Kanton und die Gemeinden leisten mit einer aktiven Bodenpolitik einen Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen. Die primäre Zuständigkeit der aktiven Bodenpolitik liegt bei den Gemeinden.»	Beschluss 1.3 E Der Richtplan enthält keine spezifischen Beschlüsse zur Bodenpolitik. Eine solche wird aber im Rahmen der kommunalen Siedlungsentwicklungsstrategien implizit nötig sein.	>> <<	Massnahme S 11 Diese Massnahme war bereits im AP2 verankert und wird beibehalten.

3 Massnahmen Siedlung und Landschaft (S + L)

Massnahmenpaket Siedlung und Landschaft		S+L
Massnahmenpaket-beschrieb	Siedlungsentwicklung soll mittels Konsum von Reserven und Siedlungserneuerung im Siedlungsinnern erfolgen. Neu ausgeschiedene in hoher Dichte zu entwickelnde Siedlungsgebiete, erfüllen hohe Anforderungen hinsichtlich Zentralität und Erschliessung. Sie stellen sicher, dass das prognostizierte Bevölkerungswachstum an geeigneten Lagen stattfindet und reduzieren den Entwicklungsdruck an ungeeigneten Lagen.	
Bestandteile des Massnahmenpaketes	Das Massnahmenpaket S + L setzt sich aus folgenden Teilpaketen zusammen: <ul style="list-style-type: none"> • Teilpaket 1: Siedlung (S) • Teilpaket 2: Landschaftsplanung (L) 	
Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Siedlung sehen den Schutz der Landschaft und den Erhalt des Kulturlandes sowie eine verstärkte Siedlungsentwicklung nach innen vor. Mit den Massnahmen des Paketes Siedlung werden diese Ziele konsequent und mit möglichst wenig Infrastrukturausbau erreicht.	
Nutzen	Mit der Umsetzung dieses Massnahmenpaketes werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsentwicklung nach innen (alle Unterkriterien) • Umweltbelastung (Flächenverbrauch, Verminderung Verkehrsaufwand im Sinne der Stadt der kurzen Wege) 	
Abhängigkeiten	Das Massnahmenpaket Siedlung weist vielfach Abstimmungsbedarf mit den Massnahmenpaketen Zentrumsentlastung Wil, Zentrumsentlastung Uzwil sowie MIV auf.	
Weitere Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> • ERR Raumplaner: Standortabklärung für flächenintensive und emissionsstarke Betriebe, Juni 2013. Hrsg: Regio Wil • SKK Landschaftsarchitekten: Zukunftsbild Landschaft, 4. August 2015, Hrsg: Regio Wil • Schlussbericht Konzept Regionale Standort- und Wirtschaftsentwicklung, Februar 2016. Hrsg: Regio Wil 	



Siedlung

- Regionale Stadtzentren
- Ortskerne
- ESP Wohn-/Mischnutzung
- unbebaute Wohn-/Mischzonen innerhalb Vorranggebiete Innenentwicklung
- Perimeter Vorranggebiete Innenentwicklung
- ESP Arbeiten
- Schwerpunktgebiet Arbeiten (best. Zonen)
- Verzicht auf Einzonung

Richtplangebiete

- (prov. Stand gemäss kant. Richtplänen)
- Wohn- und Mischnutzung
 - Alternative Entwicklungsschwerpunkte Arbeitsnutzung
 - Arbeitsnutzung
 - Nutzungsvorbehalte Arbeiten

Landschaft

- Siedlungsbegrenzungslinien
- Grünräume Regionalzentren
- Bedeutende Flussräume
- Landschaftskorridore
- Hochwertige Landschaftskorridore (siedlungsgliedernde Freiräume, Wildtierkorridore)
- Wildtierkorridor Thurauen
- Wald
- Landschaft/Landwirtschaft

ÖV-Güteklassen 2025 (Entwurf)

- A
- B
- C
- D

Grundnutzung

- Arbeitszonen
- Wohn-/Misch-/Kernzonen
- übrige Zonen

Quellen:
 Amt für Raumentwicklung und Geoinformation Kanton St. Gallen (AREG)
 Amt für Geoinformation Kanton Thurgau
 Kartendaten: PK25 © 2015 swisstopo (DV033395)



Agglomerationsprogramm Wil 3. Generation

Siedlungskonzept

Agglomerationsprogramm 3. Generation

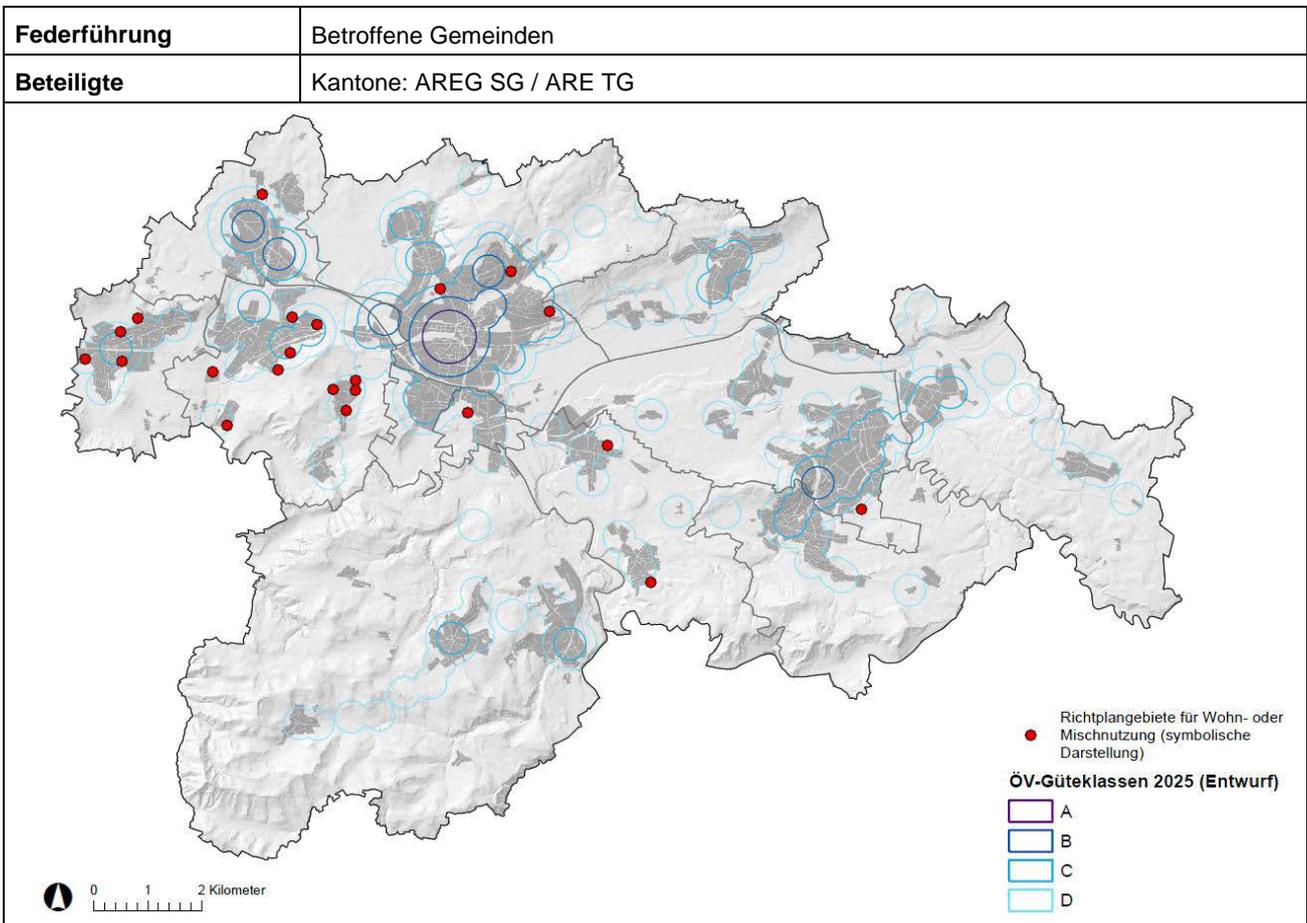
Massstab 1:60'000

10.08.2016
 Siedlungskonzept_160810

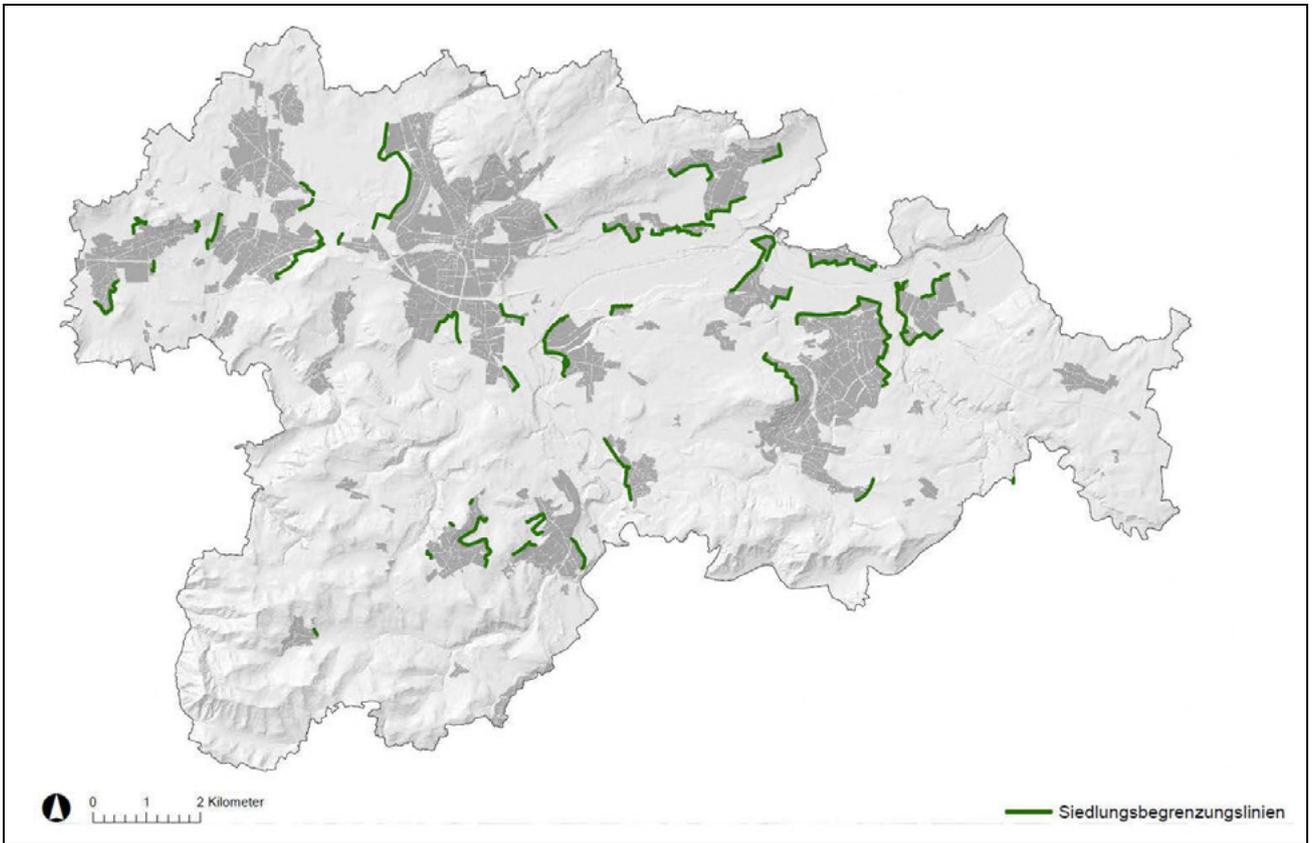
job / dba

metron

Voraussetzungen für Neueinzonungen von Wohn- und Mischzonen	Massnahmen S			S 1.1 (1.1)
	3425.2.068			
Massnahmenbeschrieb	<p>Grundsätzlich strebt die Agglomeration Wil eine Siedlungsentwicklung nach innen an. Die heutigen Bauzonenreserven decken insgesamt den Bedarf der Agglomeration bis ins Jahr 2030. Bevor Neueinzonungen vorgenommen werden, müssen die vorhandenen Innenentwicklungs- und Verdichtungspotenziale mobilisiert werden.</p> <p>Generell</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Gemeinden erarbeiten eine Siedlungsstrategie gem. den Vorgaben der kantonalen Richtpläne. Neueinzonungen für Wohn-, Misch- oder Arbeitsnutzungen liegen innerhalb des gemäss kantonalen Richtplänen festgesetzten Siedlungsgebiets. Allfällige Neueinzonungen haben generell die Vorgaben der kantonalen Richtpläne zu erfüllen (insb. den Bedarfsnachweis gem. Richtplanblatt S 2.2 (SG) bzw. Richtplanabschluss Siedlung 1.4 (TG). Vorbehalten bleiben die nachfolgenden strengeren Anforderungen gemäss Agglomerationsprogramm. <p>Einzonungsanforderungen</p> <p>Innerhalb des Agglomerationsperimeters sind zusätzlich die nachfolgenden Anforderungen einzuhalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ausserhalb der ÖV-Güteklasse C werden keine weiteren Bauzonen geschaffen. Ausserhalb können auch Flächen innerhalb der ÖV-Güteklasse D (mit 30'-Takt) einzont werden, wenn: <ul style="list-style-type: none"> sie im weitgehend überbauten Siedlungsgebiet liegen; sie in einem Vorranggebiet Innentwicklung liegen; ortsbauliche Gründe dafür sprechen; sie ausserhalb des urbanen Raums liegen (z.B. Eschlikon). Die Flächen sind so zu entwickeln, dass folgende Mindestdichten (= Mindestdichten für Innenentwicklungspotenziale) sichergestellt werden: <ul style="list-style-type: none"> 90 E/ha in den urbanen Gemeinden: Wil, Uzwil, Oberuzwil, Oberbüren, Münchwilen, Sirnach 75 E/ha in den Gemeinden mit kompakten Siedlungsräumen: Eschlikon, Jonschwil, Kirchberg, Zuzwil. <p>Die Güteklassen des öffentlichen Verkehrs werden gemäss der Berechnungsmethodik des Bundesamts für Raumentwicklung ARE (2015) bestimmt. Hinweis zu Dichteeinheiten: Die Mindestdichten können auch mit «gemischten» Nutzern (Einwohner + Beschäftigte nachgewiesen werden (insb. in Mischzonen).</p>			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
Zeitplan Umsetzung	kantonale Richtplanung auf Ebene Gemeinden		Anpassung bis 2017 Laufend (Ortsplanungsrevisionen)	
Koordinationsstand Kant. Richtplan SG	<input checked="" type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung
Koordinationsstand Kant. Richtplan TG	<input checked="" type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung
Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Siedlung konzentrieren die Siedlungsentwicklung auf mit dem ÖV gut erschlossene Gebiete (min. Güteklasse C). Die Konzentration der Siedlungsentwicklung auf mit dem ÖV gut erschlossene Bereiche leistet hierzu einen zentralen Beitrag.			
Nutzen	Mit dem Verzicht auf Erweiterungen des Siedlungsgebietes ausserhalb der geforderten ÖV-Güteklassen werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> Siedlungsentwicklung nach innen (Konzentration der Bevölkerung an geeigneten auf das Verkehrssystem abgestimmten Standorten) Qualität des Verkehrssystems verbessern (Wirtschaftlichkeit des ÖV, Förderung des Langsamverkehrs) 			



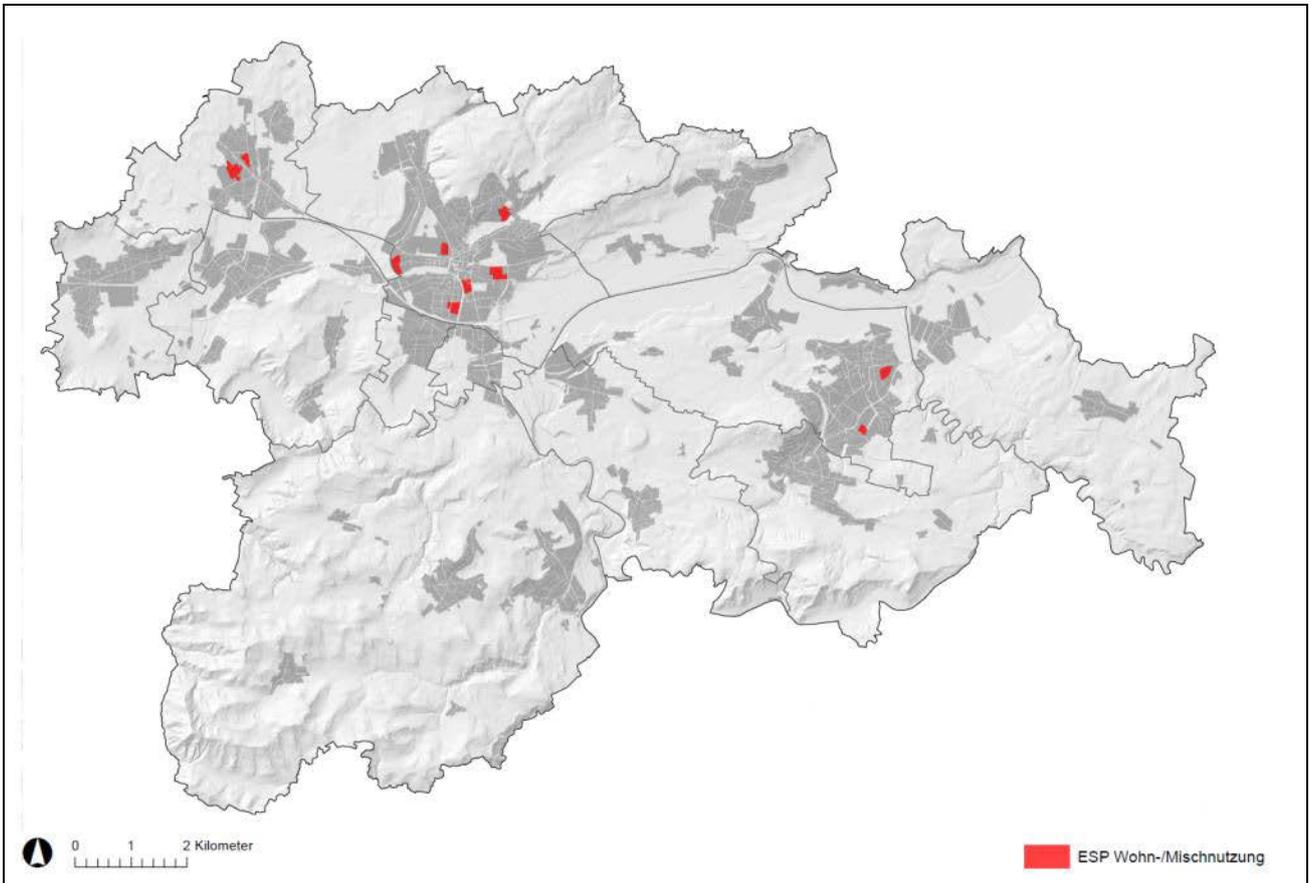
Siedlungsbegrenzungslinien		Massnahmen S		S 1.2 (1.2)
				3425.2.069
Massnahmenbeschrieb	<p>In der Agglomeration Wil haben sich die Siedlungsgebiete vor allem in einem Korridor von Eschlikon bis Uzwil/Oberbüren ausgebreitet. Vor allem in den verbleibenden Zwischenräumen und dort wo Siedlungen in die Nähe von Gewässerräumen kommen oder in diese vorgestossen sind, ist die Landschaft unter (Siedlungs-) Druck. Zudem sollen Grünraumverbindungen sichergestellt werden, die das Fürstenland nördlich mit dem südlich gelegenen Toggenburg verbinden. Weiter kommt dem Schutz kulturhistorisch und landschaftsästhetisch wertvoller Gebiete (insb. Dreibrunnenfeld) für die Identität der Agglomeration eine besondere Bedeutung zu.</p> <p>Der Schutz dieser Landschaftsräume erfordert klare langfristige Grenzen für die Ausdehnung der Siedlungsgebiete.</p> <p>Die Gemeinden übernehmen diese langfristigen Siedlungsbegrenzungslinien aus dem Agglomerationsprogramm in ihren kommunalen Planungen. Neueinzonungen über diese Siedlungsbegrenzungslinien hinaus sind nicht vorzusehen.</p> <p>Das Siedlungsgebiet gemäss kantonalem Richtplan SG berücksichtigt die langfristigen Siedlungsbegrenzungslinien.</p> <p>Der Kanton TG hat gewisse Siedlungsbegrenzungslinien im Richtplan verankert. Für beide Fälle geht also das Agglomerationsprogramm weiter und ist daher massgebend für die Siedlungsbegrenzung.</p>			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
Zeitplan	kantonale Richtplanung		Anpassung bis 2017	
Umsetzung	auf Ebene Gemeinden		Laufend (Ortsplanungsrevisionen)	
Koordinationsstand Kant. Richtplan SG	<input checked="" type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung
Koordinationsstand Kant. Richtplan TG	<input checked="" type="checkbox"/> richtplanrelevant Beschluss S 1.1 D	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung
Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Siedlung schützen sensible Fluss- und Landschaftsräume und sichern den Erhalt von Kulturland.			
Nutzen	<p>Mit dem Verzicht auf Erweiterungen des Siedlungsgebietes ausserhalb der Siedlungsgrenzen werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt:</p> <p>Siedlungsentwicklung nach innen (Konzentration der Bevölkerung an geeigneten Standorten)</p> <p>Schutz der Fluss- und Landschaftsräume, des Kulturlandes und der Siedlungsstruktur.</p>			
Quantitative Angaben	--			
Machbarkeit	Keine besonderen Hindernisse.			
Federführung	Betroffene Gemeinden			
Beteiligte	Kantone: AREG SG / ARE TG			



<p>Siedlungsverdichtung Wohn- und Mischzonen</p>	<p>Massnahmen S</p>			<p>S 2.2 (2.1/2.2/2.3)</p> <p>3425.2.075 3425.2.074 3425.2.073</p>
<p>Massnahmenbeschrieb</p>	<p>Für die Siedlungsverdichtung sind Massnahmen sowohl für die unbebauten wie auch die bebauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen vorgesehen:</p> <p>In den Vorranggebieten Innenentwicklung (s. Karte Siedlungsentwicklung) sind durch die Gemeinden vermehrte Anstrengungen für die Innenentwicklung zu unternehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aufzeigen und Priorisieren der Potenziale • Miteinbezug der Grundeigentümer • Anstrengungen zur Qualitätssicherung • Schaffung attraktiver planerischen Rahmenbedingungen • aktive Arealentwicklung und aktive Bodenpolitik • Aufwertung des öffentlichen Raumes <p>Die Gemeinden initiieren die planerische Aufbereitung. Bei grösseren Arealen sind grundeigentümergebundene städtebauliche Gesamtkonzepte (z.B. Sondernutzungsplan) festzusetzen, die eine dichte Bebauung und Freiraum optimal aufeinander abstimmen, Anforderungen hinsichtlich Energiebezug definieren und ein attraktives Langsamverkehrsnetz vorsehen.</p> <p>Die Bauzonen (Wohn-, Misch – und Zentrumszonen) sollen speziell in diesen Gebieten effizienter genutzt werden. Dafür sind im Rahmen der kommunalen Nutzungsplanung folgende Voraussetzungen zu schaffen:</p> <p>a) Auf den noch unbebauten Bauzonen innerhalb der Vorranggebiete müssen die nachfolgenden Mindestdichten realisiert werden können:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 90 E/ha in den urbanen Gemeinden: Wil, Uzwil, Oberuzwil, Oberbüren, Münchwilen, Sirnach • 75 E/ha in den Gemeinden mit kompakten Siedlungsräumen: Eschlikon, Jonschwil, Kirchberg, Zuzwil. <p>b) Für lockere Zonen (z.B. W2, WG2, bebaut sowie unbebaut) die gut mit dem ÖV erschlossen sind (mind. Güteklasse C) sind Aufzonungen oder andere Massnahmen zur Siedlungsverdichtung zu prüfen.</p> <p>Mögliche planerische Massnahmen sind: Um- und Aufzonungen, Erhöhung der Nutzungsziffern, Nutzungsboni gewähren (Gestaltungspläne, Arealüberbauungen), Mindestdichten festlegen, keine EFH in MFH-Zonen mehr zulassen.</p> <p>Abweichungen von diesen Zielvorgaben müssen in der Ortsplanung begründet werden.</p> <p>Im Rahmen der Ortsplanungsrevisionen ziehen die Gemeinden die PALM-Analyse (Erarbeitet von Kt. TG/SG/AR mit ETHZ) als Grundlage bei, insb. bei allfälligen Massnahmen an bestehenden Bauzonen (z.B. Etappierung, Bauzonenumlagerungen).</p> <p>Gemeinden Wilen und Rickenbach</p> <p>In den Gemeinden Wilen und Rickenbach sind aufgrund ihrer Situation (keine Zentralitätsfunktion) keine spezifischen Vorranggebiete Innenentwicklung bezeichnet. Im Rahmen ihrer Ortsplanungen prüfen diese Gemeinden generell die Möglichkeiten für eine dichtere und effizientere Nutzung der unbebauten Bauzonenflächen (insb. an den durch den ÖV gut erschlossenen Lagen).</p> <p>Hinweis zu Dichteeinheiten: Die Mindestdichten können auch mit «gemischten» Nutzern (Einwohner + Beschäftigte ausgewiesen werden (insb. in Mischzonen).</p>			
<p>Priorität</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> A</p>	<p><input type="checkbox"/> B</p>	<p><input type="checkbox"/> C</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>
<p>Zeitplan Umsetzung</p>	<p>kantonale Richtplanung auf Ebene Gemeinden</p>			<p>Anpassung bis 2017 Laufend (Ortsplanungsrevisionen)</p>

Koordinationsstand Kant. Richtplan SG	<input checked="" type="checkbox"/> richtplanrelevant (Beschluss S 2.2)	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung
Koordinationsstand Kant. Richtplan TG	<input checked="" type="checkbox"/> richtplanrelevant (Richtplan verweist auf AP)	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung
Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Siedlung beschränken die Siedlungsentwicklung auf mit dem ÖV gut erschlossene Lagen und das bestehende Siedlungsgebiet. Die Massnahme fördert die Siedlungserneuerung im Bestand und eine erhöhte Nutzung der bestehenden Reserven, führt zu einer höheren Einwohnerdichte und leistet so einen Beitrag zum Zukunftsbild.			
Nutzen	Mit der Verdichtung des Siedlungsgebiets an zentralen und gut erschlossenen Lagen werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • Qualität des Verkehrssystems (Favorisierung des Modal-Splits zugunsten ÖV/LV) • Siedlungsentwicklung nach innen (alle Unterkriterien) • Ressourcenverbrauch verringert (Beanspruchung Siedlungsfläche) 			
Quantitative Angaben	--			
Federführung	Gemeinden			
Beteiligte	Kantone: AREG SG / ARE TG			

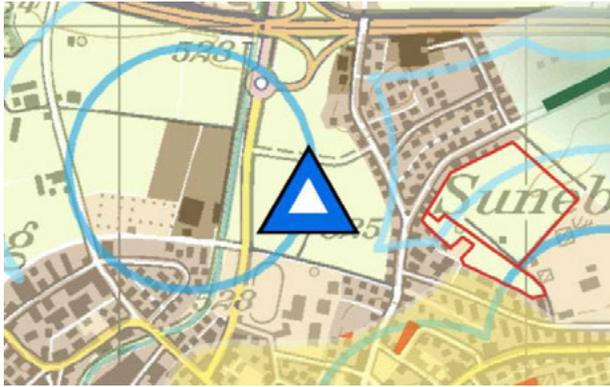
Siedlungsverdichtung: ESP Wohn- & Mischnutzung		Massnahmenpaket S		S 3.2 (2.3/3.1/3.2)
				3425.2.078
				3425.2.075
				3425.2.079
Massnahmenbeschrieb	<p>In der Agglomeration bestehen Areale, die sich aufgrund ihrer Lage (mind. ÖV-Güteklasse C, mind. 2 ha Arealfläche) für eine dichte Bebauung zu Wohn- oder Mischnutzungszwecken eignen. Diese sind planerisch aufzubereiten. Über die Zonierung hinaus ist ein grundeigentümergebundenes städtebauliches Gesamtkonzept (z.B. Sondernutzungsplan) festzusetzen, das eine dichte Bebauung und Freiraum optimal aufeinander abstimmt, Anforderungen hinsichtlich Energiebezug definiert und ein attraktives Langsamverkehrsnetz vorsieht.</p> <p>Für die einzelnen ESP sind folgende Mindestdichten bzw. Entwicklungspotenziale planerisch sicherzustellen (die Werte sind approximativ und können im konkreten Fall angepasst werden, z.B. wenn sich die Arealfläche ändert):</p> <p>Stadt Wil:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Klinik-Areal (ca. 2.2 ha): mind. 440 E+B (ca. 200 E+B/ha) • Lenzenbüel (ca. 4.6 ha): mind. 690 E+B (ca. 150 E+B/ha) • Integra-Areal & Klaus-Areal (ca.3.7 ha): mind. 740 E+B (ca. 200 E+B/ha) • Kindlimann & Glärnischstrasse (ca. 4.0 ha): mind. 600 E+B (ca. 150 E+B/ha) • Zeughaus (ca. 2.1 ha): mind. 315 E+B (ca. 150 E+B/ha) • Klosterwiese (südlich, ca. 3.2 ha): mind. 480 E+B (ca. 150 E+B/ha) • Sonnenhalden / Breitenloo (ca. 3.5 ha): mind. 520 E+B (ca. 150 E+B/ha) <p>Gemeinde Uzwil:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wattstrasse (2.0 ha): mind. 285 E+B (ca. 250 E+B/ha) • Grossacker (3.5 ha): mind. 435 E+B (ca. 125 E+B/ha) <p>Gemeinde Münchwilen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stockwis (2.0 ha): mind. 250 E+B (ca. 125 E+B/ha) • Langacker (ca. 5.0 ha): mind. 450 E+B (ca. 90 E+B/ha) 			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
Zeitplan	kantonale Richtplanung		Anpassung bis 2017	
Umsetzung	auf Ebene Gemeinden		Laufend (Ortsplanungsrevisionen)	
Koordinationsstand Kant. Richtplan SG	<input checked="" type="checkbox"/> richtplanrelevant (Beschluss S 2.2)	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung
Koordinationsstand Kant. Richtplan TG	<input checked="" type="checkbox"/> richtplanrelevant (Richtplan verweist auf AP)	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung
Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Siedlung beschränken die Siedlungsentwicklung auf mit dem ÖV gut erschlossene Lagen. Diese sollen in hoher Qualität und Dichte bebaut werden. So kann bereits ein Grossteil des prognostizierten Bevölkerungswachstums aufgenommen werden. Die Entwicklung der ausgewiesenen ESP leistet hierzu einen zentralen Beitrag.			
Nutzen	Mit der Entwicklung der ausgewiesenen ESP werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: • Siedlungsentwicklung nach innen (alle Unterkriterien)			
Quantitative Angaben				
Federführung	Gemeinden Wil, Uzwil, Münchwilen			
Beteiligte	Kantone: AREG SG / ARE TG			



Arbeitsplatzgebiete	Massnahmenpaket S			S 4.1 (4.1/4.2)
				3425.2.091 3425.2.080
Massnahmenbeschrieb	<p>A) Alternative Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten</p> <p>Die Arbeitsplatzentwicklung soll prioritär im ESP Wil-West stattfinden. Da seine Umsetzung allerdings noch von verschiedenen Planungen abhängt (Einzonung, Erschliessung etc.), ist vorgesehen, im Sinne einer «Rückfallebene im Notfall» in beiden Kantonen sekundäre alternative Entwicklungsschwerpunkte zu bezeichnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Oberbüren, Hinterwiden (ist im kantonalen Richtplan SG als strategische Arbeitszone STAST vorgesehen; Kat. STAR-B) • Sirnach, Sunehof (ist im kantonalen Richtplan TG als strategische Arbeitszone STAST vorgesehen) <p>Diese können nur unter folgenden Voraussetzungen entwickelt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Voraussetzung sind unvorhergesehene zeitliche Verzögerungen oder technische Hindernissen im ESP Wil-West; • Standorte können nur alternativ zum ESP Wil-West entwickelt werden (nicht gleichzeitig zusätzlich zu diesem); <p>B) Erweiterungen für bestehende Betriebe bzw. bestehende Arbeitsplatzgebiete</p> <p>Neuansiedlungen von Unternehmen in der Regio Wil sollen zukünftig weitgehend im ESP Wil-West erfolgen. Um konkurrierende Arbeitsplatzgebiete zu Wil-West zu verhindern, sind Einzonungen nur noch für folgende Fälle vorzusehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Weiterentwicklung von bestehenden Betrieben bspw. für Betriebserweiterungen o.ä.; • Erweiterungen von Arbeitsgebieten, welche in den kantonalen Richtplänen vorgesehen sind. <p>Neben Wil-West werden für folgende bereits in Planung oder Umsetzung befindlichen Erweiterungen bestehender Arbeitsplatzgebiete mit folgenden Nutzungsbeschränkungen belegt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kirchberg-Stelz: Vorbehalt für die Erweiterung von bestehenden Betrieben (inkl. gemeindeinterne Betriebsverlegungen), Ausschluss von Verkaufsnutzungen • Bronschhofen-Tüfi: Bestimmung für gewerbliche und industrielle Produktions- oder Dienstleistungsbetriebe mit geringem Publikumsverkehr und einer minimalen Arbeitsplatzdichte. • Sirnach-Sunehof: Ausschluss von Verkaufsnutzungen, keine Konkurrenzierung ESP Wil West • Wilen-West Ausschluss von Verkaufsnutzungen, keine Konkurrenzierung ESP Wil West <p>C) Flächenintensive Nutzungen</p> <p>In der Regio Wil besteht auch eine hohe Nachfrage nach Flächen für emissionsstarke und flächenintensive Betriebe, die nicht den Anforderungen an den Standort ESP Wil-West entsprechen. Für solche Betriebe müssen in anderen Gebieten Flächen reserviert werden. Mögliche Standorte wurden geprüft und folgende Gebiete als geeignet befunden (Beilage Studie «Standortabklärung für flächenintensive und emissionsstarke Betriebe, (ERR Raumplaner, Juni 2013):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eschlikon, Riet (Industriezone) • Uzwil, Niederstetten (Landwirtschaftszone) • Zuzwil, Langfori (Landwirtschaftszone) <p>Für diese Standorte sind aber noch weitere Abklärungen nötig (Abklärungen zum Verkehrsaufkommen, Standortanforderungen für konkrete Ansiedlungsfälle, Möglichkeiten von allfälligen Einzonungen).</p>			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
Zeitplan	kantonale Richtplanung		Anpassung bis 2017	
Umsetzung	auf Ebene Gemeinden		Laufend (Ortsplanungsrevisionen)	

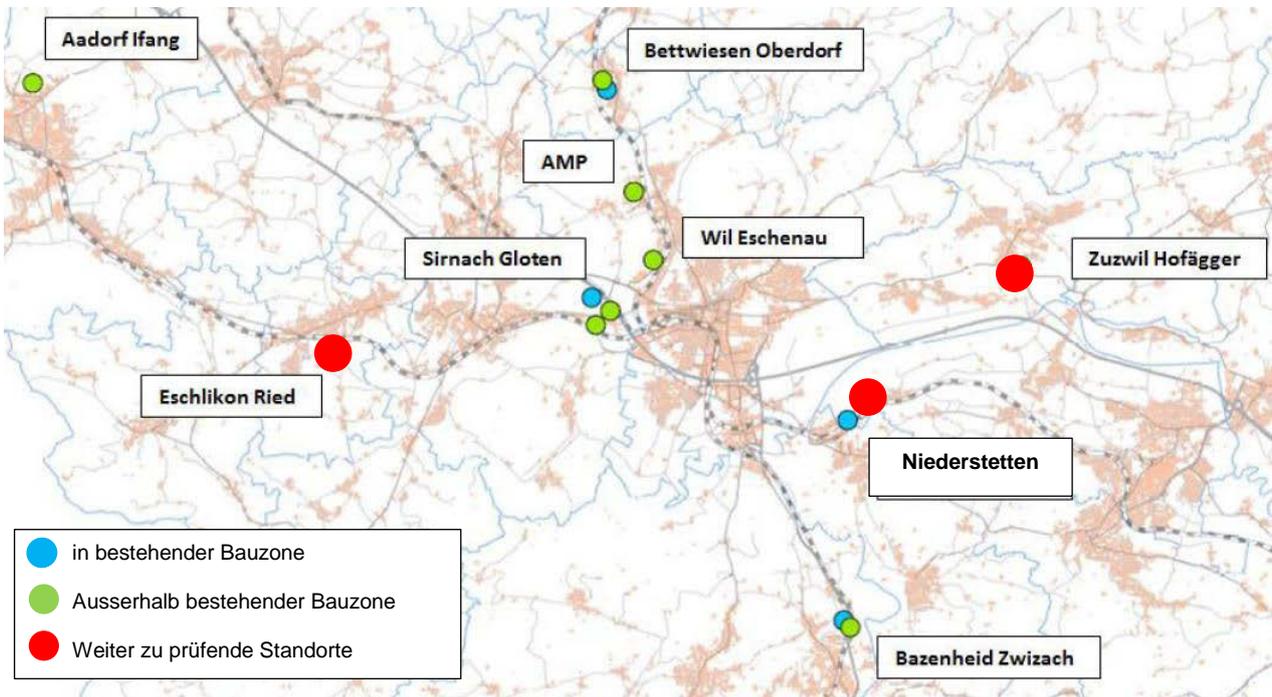
Koordinationsstand Kant. Richtplan SG	<input checked="" type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung
Koordinationsstand Kant. Richtplan TG	<input checked="" type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung
Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Siedlung verfolgen das Ziel die Regio Wil in ihrer Funktion als Arbeitsplatzstandort zu stärken und neue Ansiedlungen von Unternehmen an gut ÖV-erschlossenen und raumplanerisch geeigneten Lagen zu konzentrieren. Es verfolgt zudem das Schaffen kompakter Siedlungsentwicklung und die Eindämmung der Zersiedelung. Die Konzentration der Neueinzonungen von Arbeitsplatzgebieten auf den ESP Wil-West gewährleistet das Erreichen dieser Ziele.			
Nutzen	Mit dem Anschluss werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsentwicklung nach innen (Konzentration von Arbeitsplätzen an geeigneten Standorten, Verringerung Zersiedelung) • Umweltbelastung (Verminderung der Flächenbeanspruchung, Verminderung von Lärm- und Luftbelastung durch den Schwerverkehr in den Siedlungsgebieten) 			
Federführung	Betroffene Gemeinden			
Beteiligte	Kantone: AREG & AWA SG / ARE TG			

A) Alternative Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten



Auszüge Plan Siedlungs- und Landschaftskonzept: links Surnach/Sunehof; rechts Oberbüren/Hinterwiden

C) Mögliche Standorte für flächenintensive Nutzungen

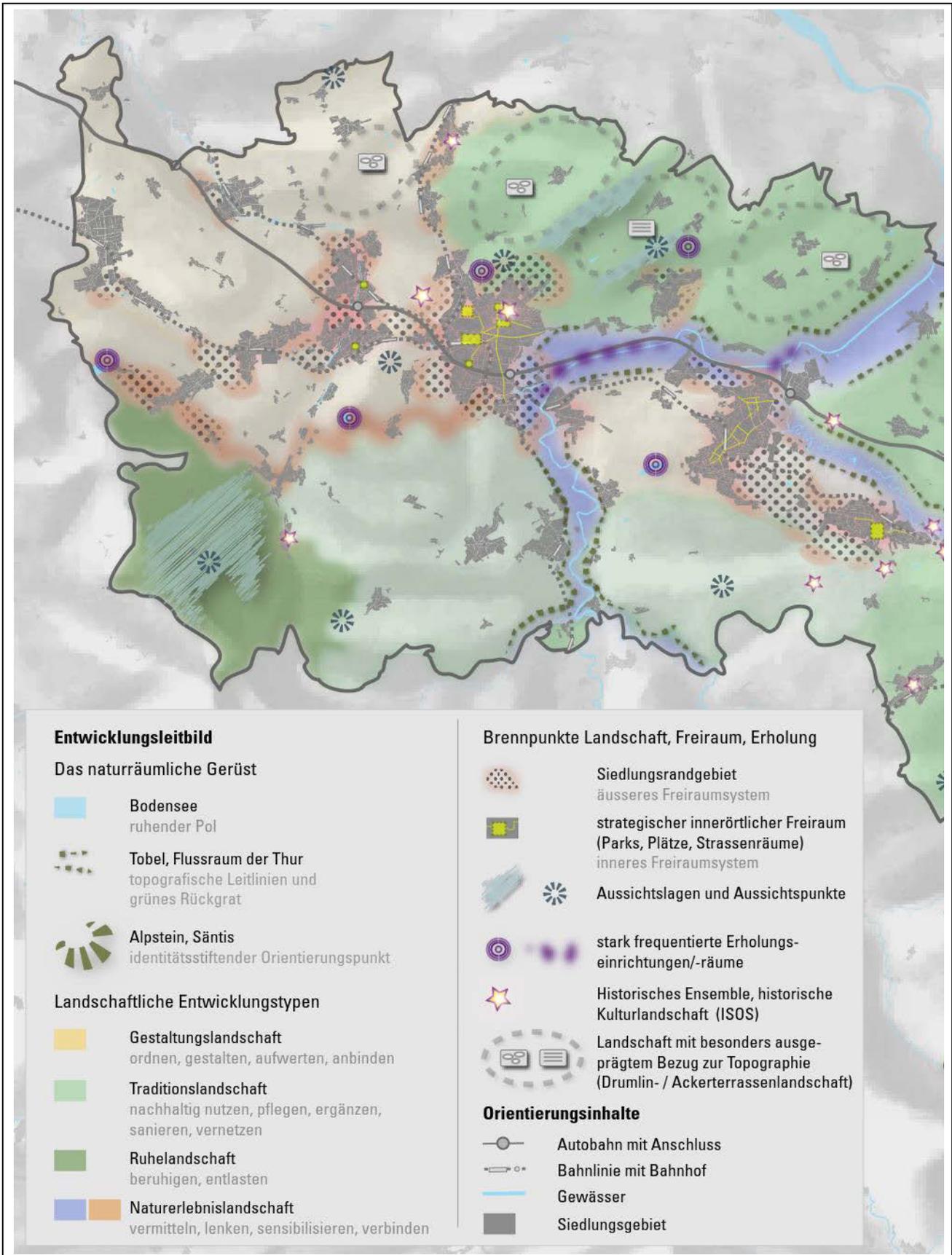


Auszug Studie »Standortabklärung für flächenintensive und emissionsstarke Betriebe, (ERR Raumplaner, Juni 2013)

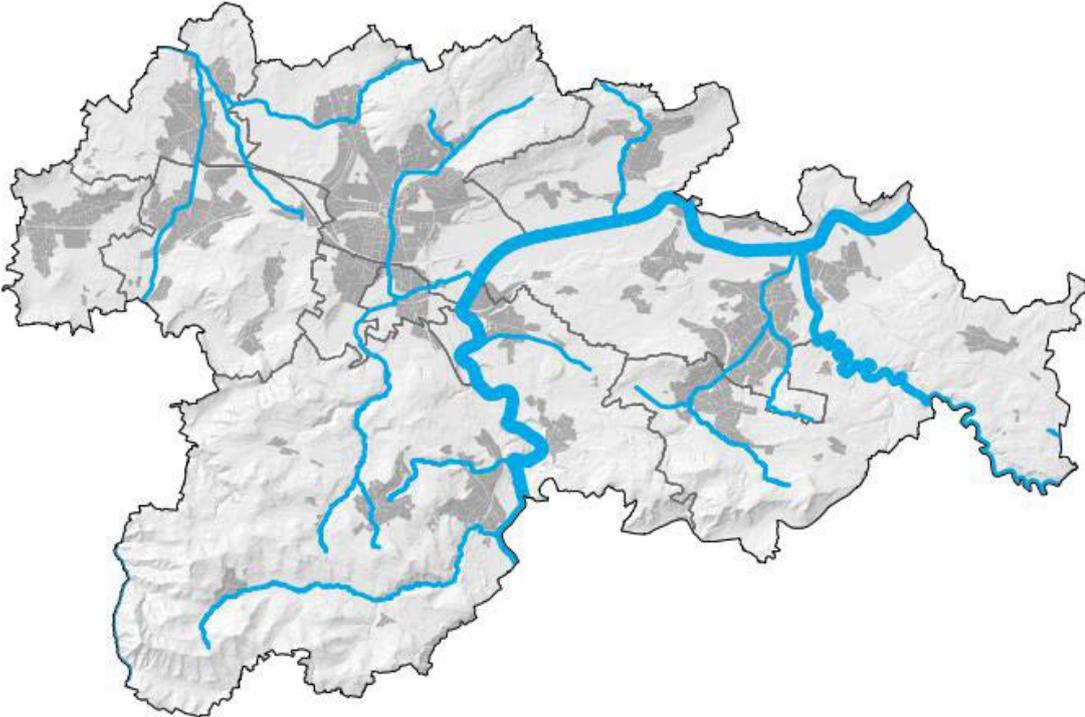
Aktive Bodenpolitik Wohnen		Massnahmenpaket S		S 11a (11)
				3425.2.088
Massnahmenbeschrieb	<p>In der Agglomeration Wil sind zahlreiche grössere zusammenhängende Grundstücke unternutzt, fehlgenutzt, unbebaut und liegen brach (vgl. Daten Raumplus). Die rechtzeitige Aufbereitung für eine zweckmässige Nutzung fördert die Verflüssigung von Wohnbauland oder von leerstehenden, alten Wohnbauten. In einem kooperativen Prozess mit den betroffenen Grundeigentümern sollen grundeigentümergebundene städtebauliche Gesamtkonzepte (z.B. Sondernutzungspläne) festgelegt werden, welche die Nutzung definieren, eine dichte Bebauung und Freiraum optimal aufeinander abstimmen, Anforderungen hinsichtlich Energiebezug definieren und ein attraktives Langsamverkehrsnetz vorsehen.</p> <p>Die Gemeinden treffen die nötigen Massnahmen zur Baulandverflüssigung (z.B. Erschliessungs- oder Überbauungsfristen, Sensibilisierung der Eigentümer) und unterstützen das angestrebte Ziel zusätzlich mit den Instrumenten einer aktiven Bodenpolitik (Kauf von strategisch relevanten Wohn-Grundstücken). Die entsprechenden Anpassungen der Gesetzesgrundlagen sind in beiden Kantonen in Vorbereitung.</p>			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
Zeitplan Umsetzung	kantonale Richtplanung auf Ebene Gemeinden		Anpassung bis 2017 Laufend	
Koordinationsstand Kant. Richtplan SG	<input checked="" type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung
Koordinationsstand Kant. Richtplan TG	<input checked="" type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung
Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Siedlung beschränken die Siedlungsentwicklung auf mit dem ÖV gut erschlossene Lagen und das bereits weitgehend überbaute Siedlungsgebiet. Die Massnahme fördert eine optimalere Nutzung der bestehenden Bauzonenreserven, die Siedlungserneuerung im Bestand, führt zu einer höheren Einwohnerdichte und leistet so einen Beitrag zum Zukunftsbild.			
Nutzen	Mit einer aktiveren Bodenpolitik wird eine Verbesserung der folgenden Wirkungskriterien erzielt: • Siedlungsentwicklung nach innen (haushälterische Bodennutzung)			
Quantitative Angaben	--			
Federführung	Gemeinden			
Beteiligte	Kantone: AREG SG / ARE TG			

Aktive Bodenpolitik Arbeiten	Massnahmenpaket S			S 11b (11)
				3425.2.088
Massnahmenbeschrieb	<p>In der Agglomeration Wil sind einige grössere zusammenhängende Grundstücke unternutzt, fehlgenutzt, unbebaut und liegen brach (vgl. Daten Raumplus). Dazu kommen Grundstücke, die bei Personal-Abbaumassnahmen oder ganzen Firmenschliessungen frei werden und einer neuen Nutzung zugeführt werden sollten. Die rechtzeitige Aufbereitung für eine zweckmässige Nutzung verhindert mögliche Gefahren (Altlasten, Adresse/Erscheinung des Standortes), die zu dauerhaften Brachen und Fehlnutzungen führen können.</p> <p>Gemäss ihrer regionalen Standort- und Wirtschaftsstrategie, die in den Jahren 2014 – 2016 erarbeitet wurde, prüft die Regio Wil die Einführung eines «Flächenmanagement» für Arbeitsgebiete. Die Prüfung umfasst die Abklärung, ob durch die Gemeinden (oder durch eine zu gründende Gesellschaft, die grossmehrheitlich durch die politischen Gemeinden der Region finanziert wird), geeignete Arbeitszonen nach Möglichkeit erworben, entwickelt und dem Markt entsprechend den Zielen der regionalen Strategie zugeführt werden sollen. Dieses Vorgehen ist nicht auf Gewinn ausgerichtet, sondern höchstens auf eine Kostendeckung.</p> <p>Der Prozess der Evaluation, des Kaufs, der Aufbereitung und der Zurverfügungstellung soll in einem kooperativen Prozess mit weiteren beteiligten Grundeigentümern und den staatlichen Bewilligungsinstanzen erfolgen und orientiert sich bezüglich Profilbildung und Nutzungsmix nach dem wirtschaftliche Bedarf bzw. der Marktfähigkeit.</p> <p>Es sollen grundeigentümergebundene Gesamtkonzepte (z.B. Sondernutzungspläne) festgelegt werden, welche die Nutzung und städtebaulichen Vorgaben definieren, eine dichte Bebauung und Freiraum optimal aufeinander abstimmen, Anforderungen hinsichtlich Energiebezug definieren und ein attraktives Langsamverkehrsnetz und öV-Netz vorsehen.</p> <p>Laut revidiertem Raumplanungsgesetz erarbeiten die Kantone künftig ebenfalls ein Arbeitszonenmanagement. Allfällige Synergien zwischen Region und Kanton sollen hierbei genutzt werden.</p>			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
Zeitplan Umsetzung	kantonale Richtplanung auf Ebene Regio Wil		Anpassung bis 2017 Laufend	
Koordinationsstand Kant. Richtplan SG	<input checked="" type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung
Koordinationsstand Kant. Richtplan TG	<input checked="" type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung
Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Siedlung beschränken die Siedlungsentwicklung auf mit dem ÖV gut erschlossene Lagen und das bereits weitgehend überbaute Gebiet von Arbeitszonen. Die Massnahme «Flächenmanagement» fördert eine optimalere Nutzung der bestehenden Arbeitszonenreserven, die Erneuerung der bestehenden Arbeitszonen, führt zu einer höheren Arbeitsplatzdichte, beeinflusst die Wirtschaftsstruktur in die von der Regio Wil definierten Stossrichtung und leistet so einen Beitrag zu einer nachhaltigen, auf die standortwirtschaftlichen Bedürfnisse abgestimmten Wirtschaftsstruktur.			
Nutzen	Mit einer aktiven Bodenpolitik «Arbeiten» wird eine Verbesserung der folgenden Wirkungskriterien erzielt: • Siedlungsentwicklung nach innen (haushälterische Bodennutzung)			
Quantitative Angaben	--			
Federführung	Regio Wil: zu gründende Trägergesellschaft			
Beteiligte	Kantone: AREG SG / ARE TG			

Umsetzung Zukunftsbild Landschaft		Massnahmenpaket L		L 3.1 (2.5/8)
				3425.2.085 3425.2.077
Massnahmenbeschrieb	<p>Auf Basis der Massnahme «Regionales Landschaftskonzept» des Agglomerationsprogramms 2. Generation wurde für die Regio Wil in Zusammenarbeit mit der Region St. Gallen - Bodensee ein «Zukunftsbild Landschaft» erarbeitet (siehe Beilage zum Agglomerationsprogramm). Gleichzeitig diente dieser Arbeit als Grundlage für die Landschaftsqualitätsprojekte im Fürstentland (Gebiet der Regio Wil und Region Appenzell – St.Gallen – Bodensee).</p> <p>Das Zukunftsbild Landschaft zeigt ein räumlich und qualitativ differenziertes Angebot an Natur- und Naherholungsräumen innerhalb und ausserhalb des Siedlungsgebiets auf. Für die Teilräume sind Entwicklungsziele aus der Optik Umwelt, Landschaft und Naherholung formuliert. Für die fünf landschaftlichen Entwicklungstypen Gestaltungslandschaften, Traditionslandschaften, Ruhelandschaften, Naturerlebnislandschaften, Siedlungsrandgebiete und innerörtliche Freiräume sind mögliche Massnahmen zu deren Aufwertung und Erhaltung definiert worden. Einige davon wurden konkretisiert und im Aggloprogramm aufgenommen (vgl. nachfolgende Massnahmen).</p> <p>In den kommenden Jahren ist es eine Daueraufgabe der Kantone, der Regio Wil und der Gemeinden im Rahmen ihrer Planungsinstrumente die Landschaftsentwicklung im Sinne des Zukunftsbilds Landschaft über verschiedenen landschaftsrelevanten Sektoralpolitiken (wie Agrarpolitik, Gewässerschutz, Natur- und Landschaftsschutz, Raumplanung) zu planen und entsprechende Massnahmen umzusetzen.</p> <p>Damit verbunden ist auch eine Koordination der nachfolgend aufgeführten Massnahmen L 3.2 Renaturierung Gewässerräume und L 3.3 Landschaftsplanung «WESTpark».</p>			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
Zeitplan Umsetzung	kantonale Richtplanung auf Ebene Gemeinden		---	Laufend
Koordinationsstand Kant. Richtplan SG	<input checked="" type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung
Koordinationsstand Kant. Richtplan TG	<input checked="" type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung
Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Siedlung und Landschaft sehen vor, ein qualitativ hochwertiges Angebot an Naherholungsräumen dezentral bereitzustellen sowie ihre Zugänglichkeit und Erreichbarkeit zu verbessern. Die Koordination entsprechender Massnahmen leistet hierzu einen zentralen Beitrag. Zudem sind für die verschiedenen Landschaftstypen raumspezifische Entwicklungsziele und –strategien formuliert.			
Nutzen	<p>Mit der Koordination der Massnahmen in den Bereichen Naturräume und Naherholung werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsentwicklung nach innen (Qualität öffentlicher Raum) • Qualität des Verkehrssystems (Reduktion des Freizeitverkehrs beim Aufsuchen von Erholungsräumen) • Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen u.a. auch dank einer gezielten und koordinierten Umsetzung landschaftsrelevanter Sektoralpolitiken 			
Federführung	Regio Wil (Koordination)			
Beteiligte	<p>Alle Gemeinden</p> <p>Kanton SG: ANJF, Landwirtschaftsamt, TBA, AREG und weitere betroffene Ämter</p> <p>Kanton TG: Landwirtschaftsamt, ARE und weitere betroffene Ämter</p>			



Renaturierung Gewässernetz		Massnahmenpaket L			L 3.2 (-)
					neu
Massnahmenbeschrieb	<p>Die Agglomeration Wil ist landschaftlich stark durch die Gewässerräume der Thur und der Glatt geprägt. Zudem gibt es eine Vielzahl von kleineren Fließgewässern die sowohl wichtige Vernetzungsachsen als auch prägende Elemente der Freiräume innerhalb der Siedlungen sind.</p> <p>In Abstimmung mit dem Zukunftsbild Landschaft wird eine Renaturierung künstlich verbauter Fluss- und Bachläufe angestrebt. Dabei sind innerhalb der Siedlung die Belange des Freiraums und des Bedarfs nach Grünräumen im Siedlungsgebiet besonders zu beachten. Ausserhalb des Siedlungsgebiets sind Konzepte zur Lenkung der Naherholungsströme und die Beachtung des Naturschutzgedankens zu erarbeiten.</p> <p>Als bereits umgesetztes Best-Practice-Beispiel kann das Projekt «Natur Pur an Necker und Thur» der Gemeinden Kirchberg und Lütisburg herangezogen werden.</p> <p>In den kommenden Jahren stehen folgende Projekte von Renaturierungen und Bachöffnungen an (oder sind bereits in Planung/Realisierung):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dorfbach und Gerenbach Zuzwil • Trungerbach und Krebsbach Münchwilen • Diverse Bachöffnungen in Kirchberg • Diverse Bachöffnungen in Sirnach • Ziegeleiweiher Eschlikon • Renaturierung Thurauen Uzwil – Zuzwil • 				
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	
Zeitplan Umsetzung	kantonale Richtplanung auf Ebene Gemeinden		--- Laufend		
Koordinationsstand Kant. Richtplan SG	<input checked="" type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung	
Koordinationsstand Kant. Richtplan TG	<input checked="" type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung	
Zweckmässigkeit	Durch die Renaturierung von Gewässern werden sowohl die ökologische Vernetzung inner- und ausserhalb des Siedlungsgebiets, wie auch die siedlungs- und landschaftsgestalterische Qualität erhöht.				
Nutzen	<p>Mit der Koordination der Massnahmen in den Bereichen Naturräume und Naherholung werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsentwicklung nach innen (Qualität öffentlicher Raum) • Qualität des Verkehrssystems (Reduktion des Freizeitverkehrs beim Aufsuchen von Erholungsräumen) 				
Federführung	Betroffene Gemeinden (Umsetzung) Regio Wil (Koordination)				
Beteiligte	Gemeinden Kanton: TBA SG, ANJF SG, AFU TG				



0 1 2 Kilometer

Wichtige Gewässer

KIRCHBERG
Lütisburg

Natur pur an Necker und Thur

Ein Projekt der Gemeinden Kirchberg und Lütisburg und der rwt Regionalwerk Toggenburg AG

Das Informations- und Betreuungskonzept „Natur pur an Necker und Thur“ erstreckt sich über die bestehenden Naturerlebnisräume Brägg bei Bazenheid (Gemeinde Kirchberg), Letzi (Gemeinde Lütisburg) sowie über das beim Bau des Flusskraftwerks Mühlau aufgewertete Gebiet Stutz-Mühlau. Die Landschaftsteile enthalten Auen und Landschaftsschutzgebiete von nationaler Bedeutung mit empfindlichen Tier- und Pflanzenarten.

Wir wünschen Ihnen einen erholsamen Aufenthalt in den vielfältigen Landschaftsräumen.

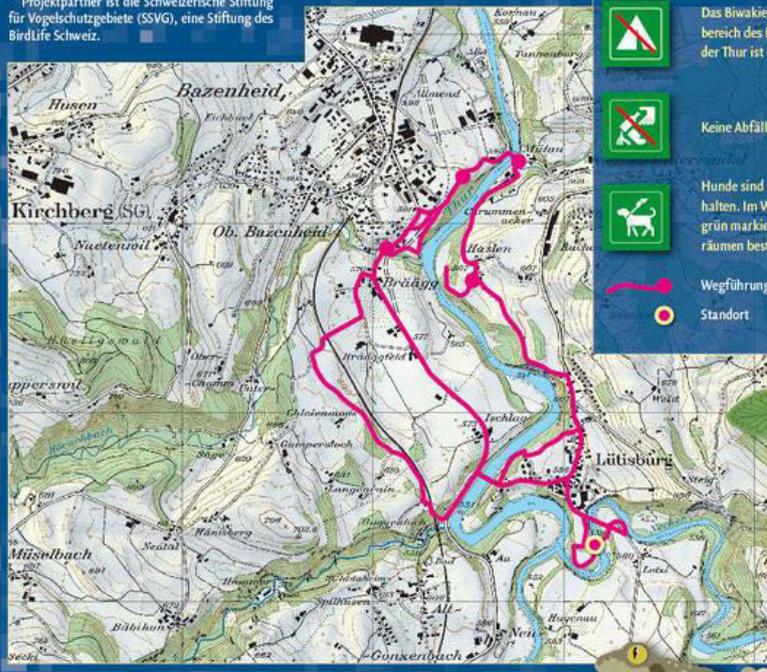
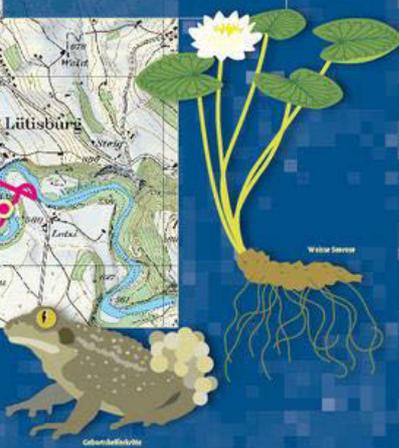
Im Projekt sind drei Naturerlebnisräume mit folgenden Zielen vereinigt:

- Erhalt von Naturwerten
- Erlebnisräume für die Bevölkerung

Es gelten folgende Verhaltensregeln:

- Bitte nur die Wege benutzen.
- Keine Pflanzen pflücken. Vermeiden Sie bitte Lärm und Störungen!
- Das Befahren der Uferbereiche und der Seitenarme mit Booten ist untersagt.
- Das Bivakieren im Uferbereich des Neckers und der Thur ist untersagt.
- Keine Abfälle liegen lassen.
- Hunde sind unter Kontrolle zu halten. Im Wald und in den grün markierten Landschaftsräumen besteht Leinenpflicht.
- Wegführung und Weginfo
Standort

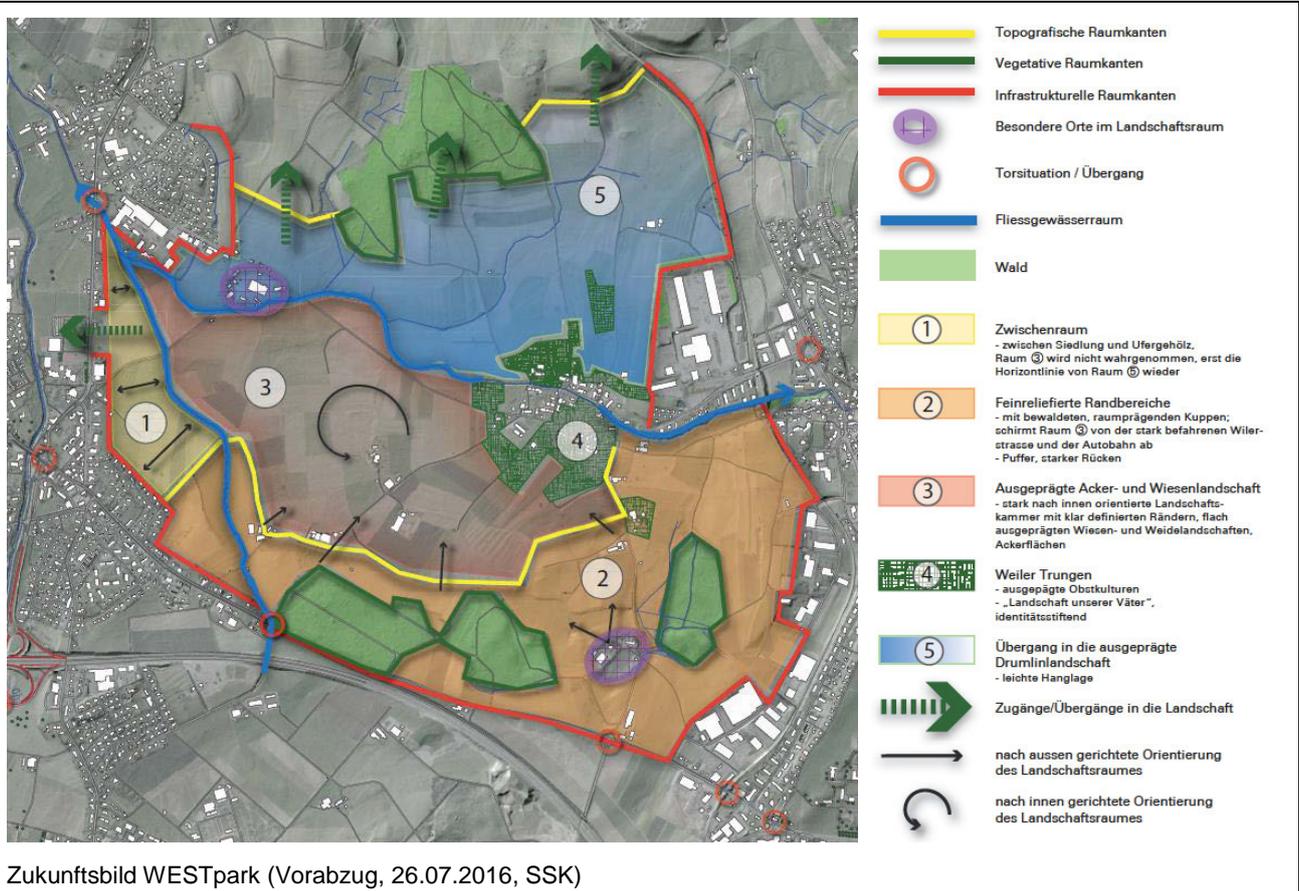
Projektpartner ist die Schweizerische Stiftung für Vogelschutzgebiete (SSVG), eine Stiftung des BirdLife Schweiz.

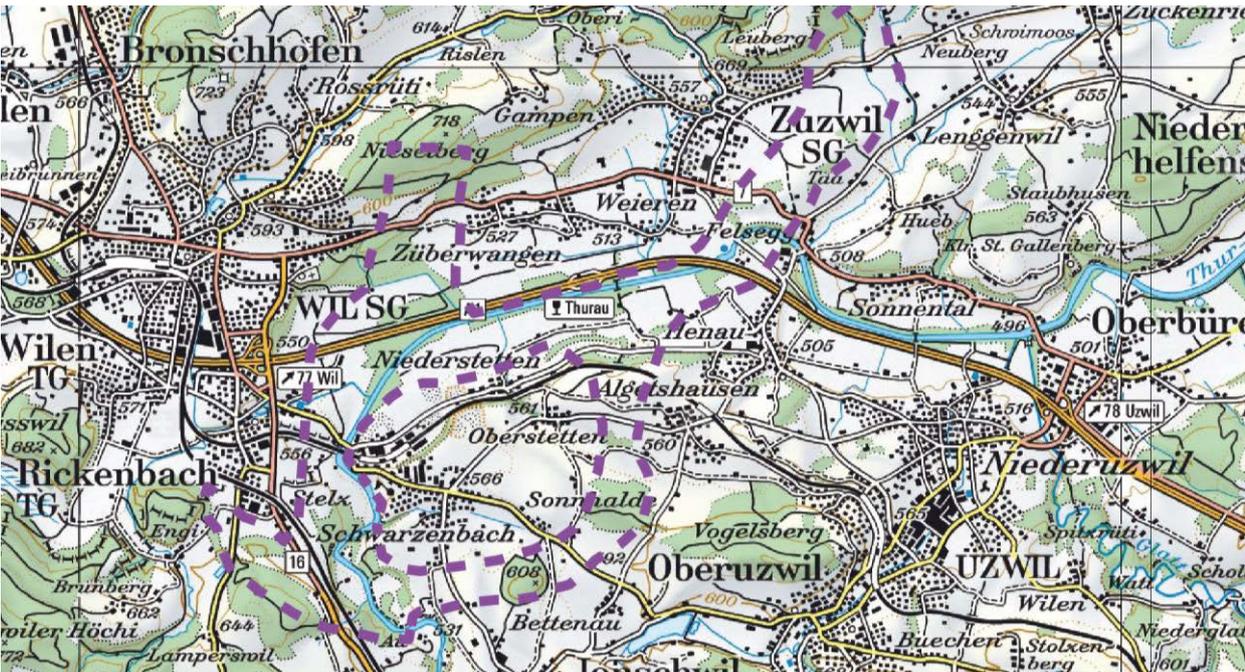



rwt **berlinger**
feel safe

Abbildung 1: Best-Practice-Beispiel Aufwertung Necker und Thur im Raum Kirchberg - Lütisburg

Landschaftsplanung «WESTpark»		Massnahmenpaket L		L 3.3 (-)
				neu
Massnahmenbeschrieb	<p>Mit dem ESP Wil-West wird eine städtebauliche Entwicklung im räumlichen Gefüge zwischen Wil, Bronschhofen, Sirnach und Münchwilen angestossen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Raum wird heute geprägt vom Wallfahrtsort Dreibrunnen mit den angrenzenden Naturschutzgebieten, der traditionellen Kulturlandschaft um Trungen und gegen Nordwesten von weiten Landwirtschaftsflächen, welche durch Bachläufe strukturiert werden. • Die Verkehrsträger der Autobahn und der Frauenfeld-Wil-Bahn begrenzen den Bearbeitungsperimeter im Süden. Im Osten bildet das Industriegebiet von Bronschhofen mit der zukünftigen Netzergänzung Nord den Abschluss. Im Norden und Westen fliesst der Raum über Hügel hinweg und durch Streusiedlungen weiter. • 3000 neue Arbeitsplätze erfordern ein Versorgungs- und Erholungsangebot, das basierend auf der bestehenden landwirtschaftlichen Nutzung und dem bestehenden Angebot weiterentwickelt werden soll. Dabei gilt es, die bestehenden landschaftlichen Qualitäten zu nutzen. <p>Das Zukunftsbild «WESTpark» soll gemeinde- und kantonsübergreifend abgestimmt werden. Basis bildet neben dem Zukunftsbild Landschaft (Massnamen L 3.1) auch eine vertiefte städtebauliche und freiraumplanerische Analyse innerhalb des Betrachtungsperimeters mit Wil, Bronschhofen und Münchwilen.</p>			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Zeitplan Umsetzung	kantonale Richtplanung auf Ebene Gemeinden		-- Laufend	
Koordinationsstand Kant. Richtplan SG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung
Koordinationsstand Kant. Richtplan TG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung
Zweckmässigkeit	Die Landschaft, ihre Naturwerte sowie die landwirtschaftliche Nutzung sollen gemäss Zukunftsbild und Konzept für die Naherholung erhalten und aufgewertet werden. Der Raum zwischen den Siedlungsgebieten von Wil, Bronschhofen, Münchwilen und Sirnach ist mit der Entwicklung des ESP Wil-West auch ein Schlüsselraum zur Aufwertung der Landschaft.			
Nutzen	<p>Mit einer abgestimmten Entwicklung der Landschafts- und Freiraumplanung im ESP Wil West mit dem umliegenden Siedlungsgebiet werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsentwicklung nach innen (Qualität öffentlicher Raum); nicht jeder Freiraum muss dieselben Qualitäten abdecken können • Qualität des Verkehrssystems (Reduktion und Lenkung des Freizeitverkehrs beim Aufsuchen von Erholungsräumen) • Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen im und um das bestehende Naturschutzgebiet Dreibrunnen 			
Federführung	Gemeinde Wil			
Beteiligte	Kantone: AREG SG / ARE TG Gemeinden: Münchwilen			



Wildtierkorridor Thurauen		Massnahmenpaket L		L 3.4 (1.5)	
				3425.2.072	
Massnahmenbeschrieb	Der Wildtierkorridor Thurauen hat heute eine beeinträchtigte Funktionstüchtigkeit. Zur Verbesserung seiner Verbindungsfunktion zwischen dem Voralpengebiet und dem Mittelland sind folgende Zielvorgaben zu berücksichtigen: <ul style="list-style-type: none"> • Sicherung des Durchlasses unter dem Autobahnviadukt über die Thur sowie der Querung der Kantonsstrassen. • Möglichst hohe Störungsarmut des gesamten Korridorperimeters • Erhalt des geschlossenen Vernetzungsbandes entlang der Thur und Aufweitung des Perimeters im Gebiet Stelz • Gewährleistung naturnaher Inseln zwischen dem Thurviadukt und dem Sonnenberg • Schaffung von Leit- und Vernetzungsstrukturen 				
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C		
Zeitplan	kantonale Richtplanung		Anpassung der kantonalen Richtplanung bis 2017		
Umsetzung	auf Ebene Gemeinden		Umsetzung im Rahmen der Ortsplanungsrevisionen		
Koordinationsstand Kant. Richtplan SG	<input checked="" type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung	
Koordinationsstand Kant. Richtplan TG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung	
					
Karte mit aktualisiertem Perimeter					
Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild sieht vor, die bedeutenden Landschaftswerte in der Agglomeration, insbesondere Flussräume, Grün- und Wildtierkorridore zu schützen und dort aufzuwerten, wo es nötig ist. Der Wildtierkorridor SG19 von überregionaler Bedeutung ist gemäss Wildtierkorridor-Konzept beeinträchtigt.				
Nutzen	Aufwertung und Vernetzung von Natur- und Landschaftsräumen				
Quantitative Angaben	---				
Federführung	Kanton SG ANJF				
Beteiligte					

4 ESP Wil West (WW)

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



Legende

	bestehend	Altbaul	neu
Fahrspur / Radspur	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]
Belegte Fläche	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]
Gehweg / Radweg	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]
Reguläre Fläche	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]
Wald	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]
Querschnitt	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]
Darstellung	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]
Einrichtung	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]
Kontur	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]
Gebäude	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]
Luftlinie	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]
Strassenrand nicht überfahrbar	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]
Strassenrand überfahrbar	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]
Übergang unebener	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]
Höhepunkte	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]
Hochwassergebiet	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]
Einweisung (SS, EK)	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]
Drainage	[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]

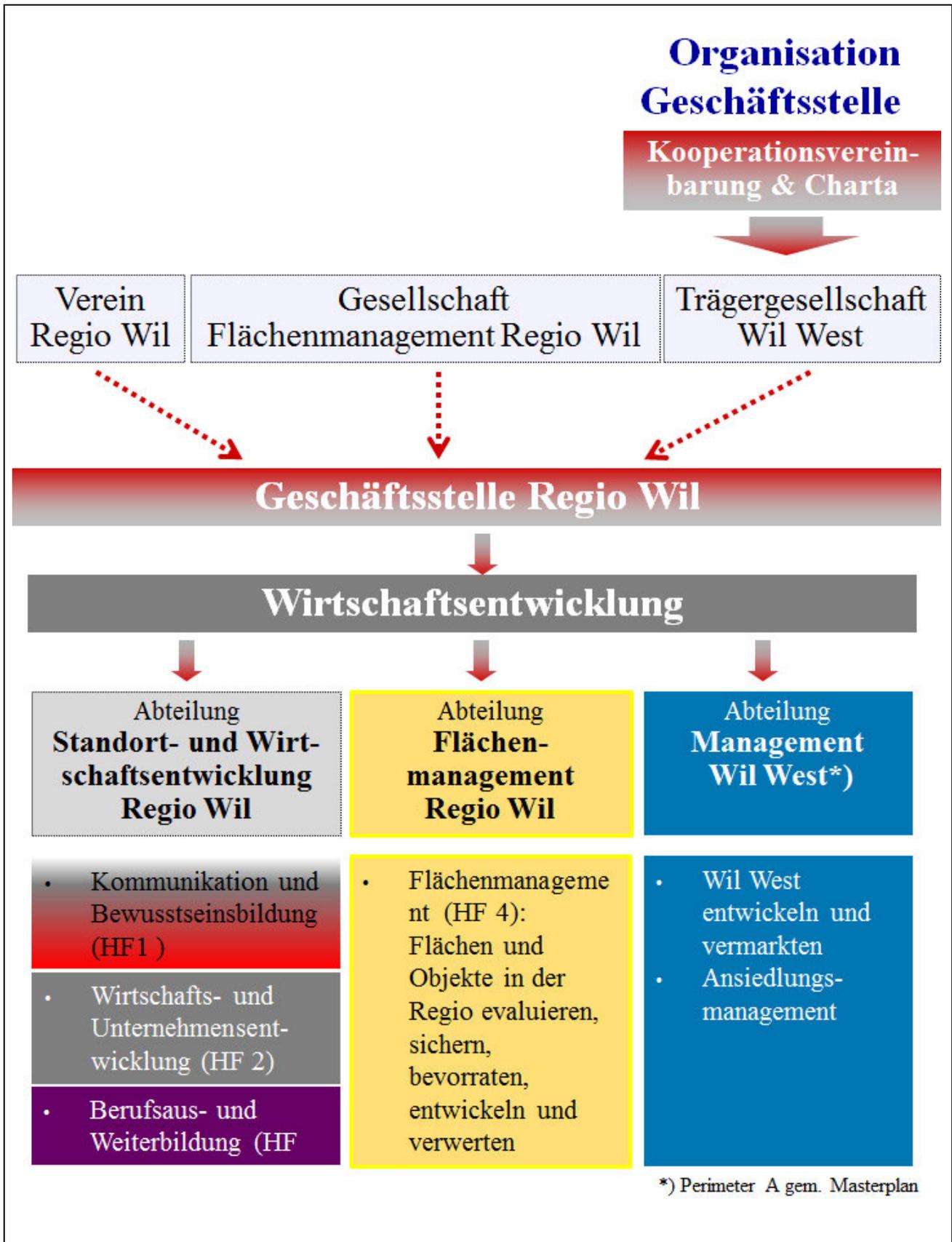
Kantonales Tiefbauamt **regio wil Thurgau**
 Beilage Nr. 2.02

Wil West
 Verkehrs- und Tiefbauinfrastruktur

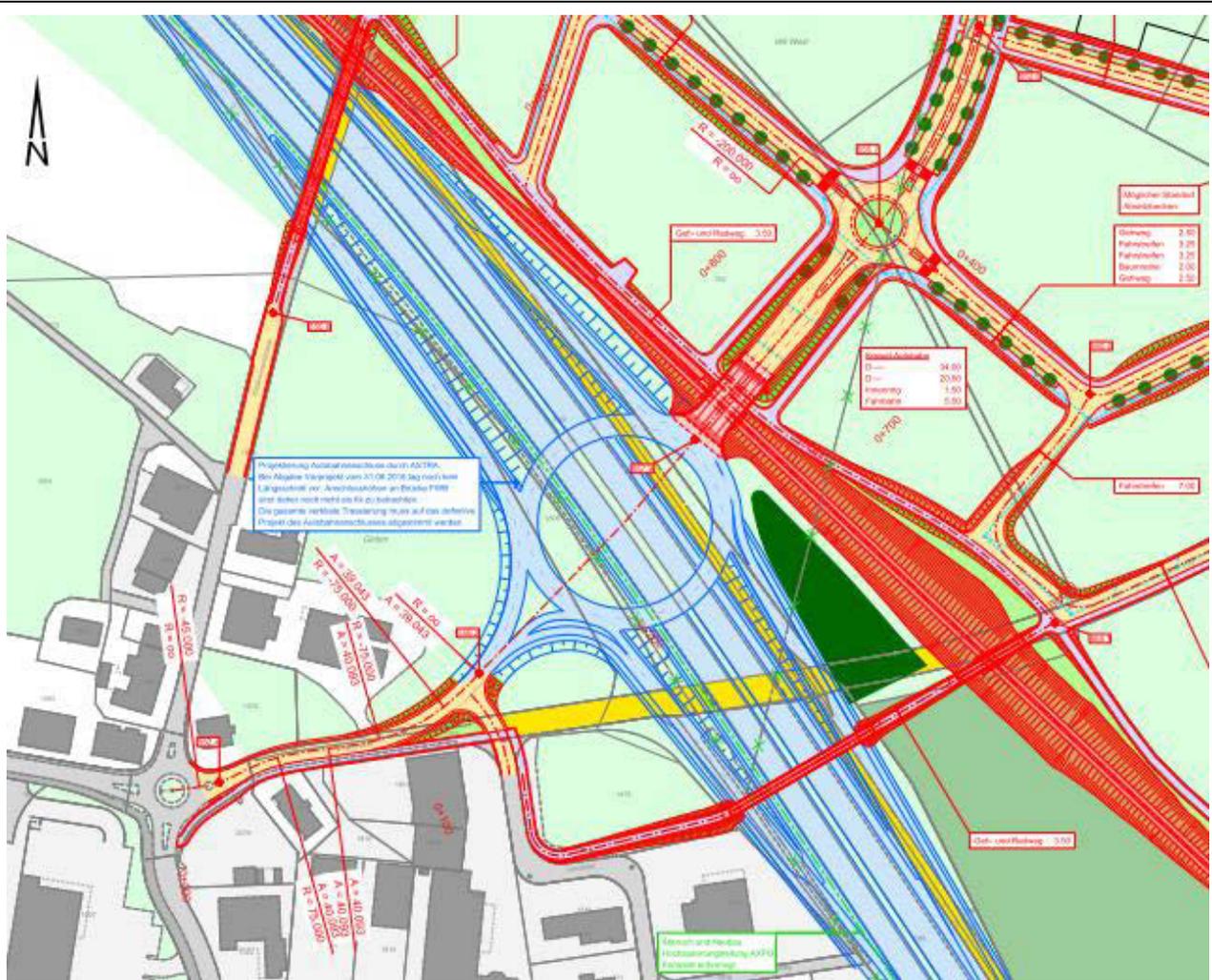
Projektübersicht
 VORPROJEKT 2016
 Situation 1:1'000

PROJEKTVERFASSER: B+S dsp	PLAN NR. 2.02
GENEHIGUNG: Kantonales Tiefbauamt Der Kantonsregierung	AUSFERTIGUNG FÜR:

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



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



Legende

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

bestehend

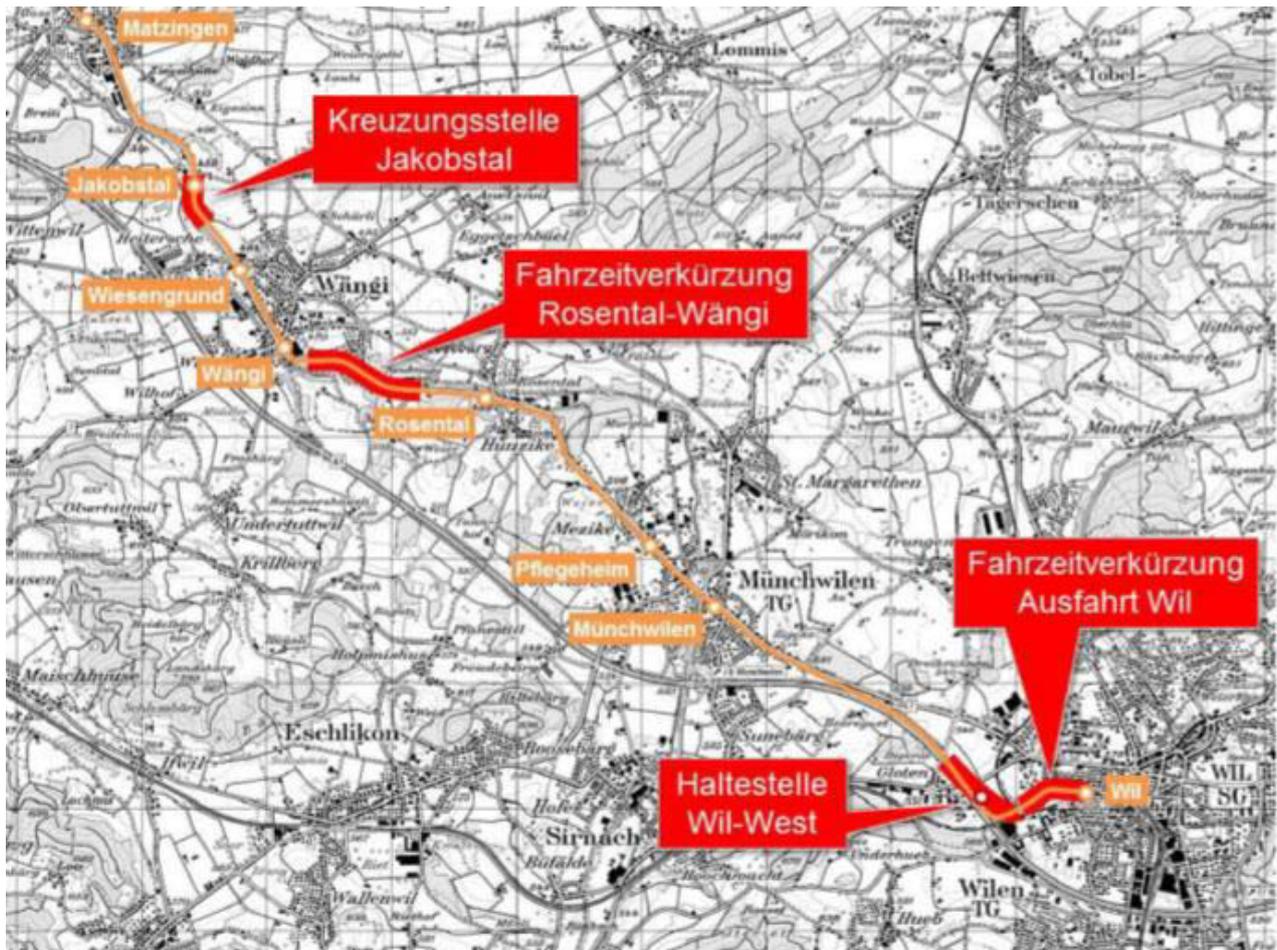
Abbruch

projektiert

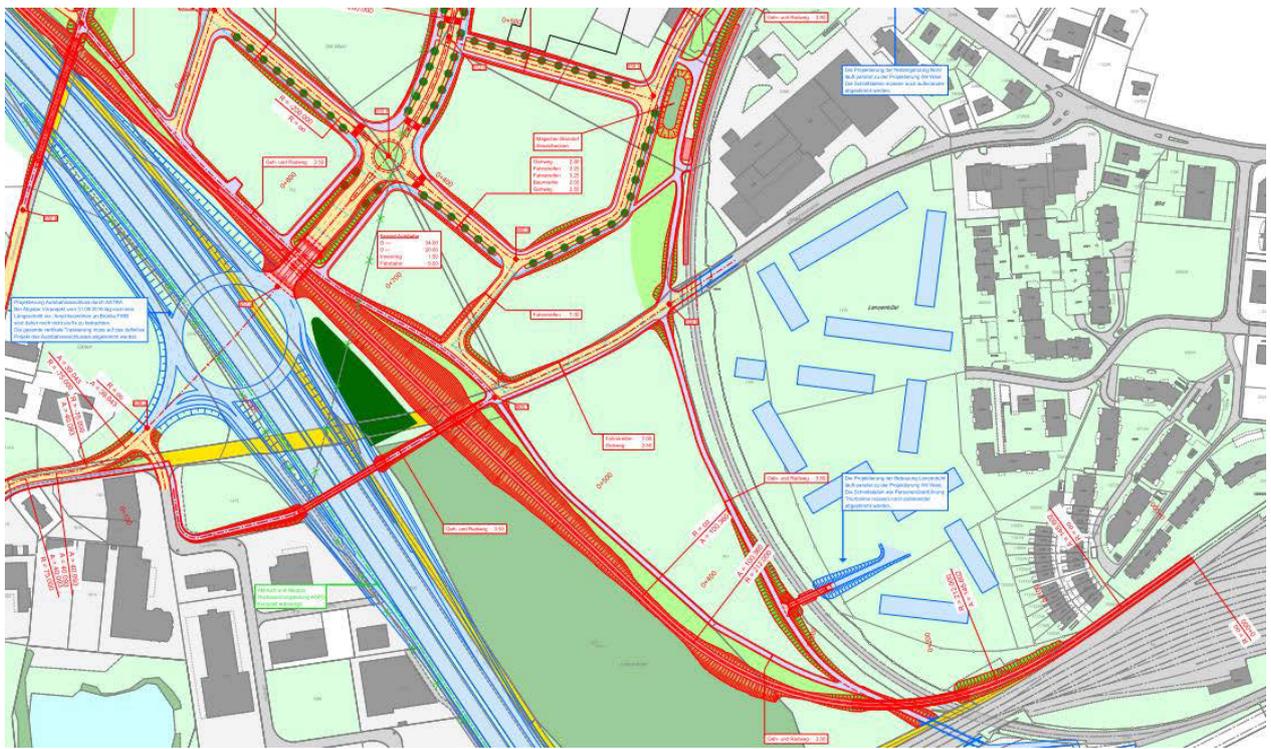
Vorprojekt ESP Wil-West (Quelle: b+s AG, September 2016)

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

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



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



Legende

Fahrbahn / Radstreifen

Befestigte Flächen

Gehweg / Radweg

Begrünte Fläche

Wald

Gewässer

Dammböschung

Einschnittböschung

Kunstabauten

Gebäude

Laubbäume

Strassenrand nicht überfahrbar

Strassenrand überfahrbar

Übergang unsichtbar

Höhenkoten

Hochspannungsfreileitungen

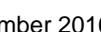
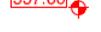
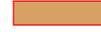
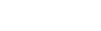
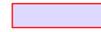
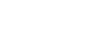
Entwässerung (SS, EK)

Drittprojekte

bestehend

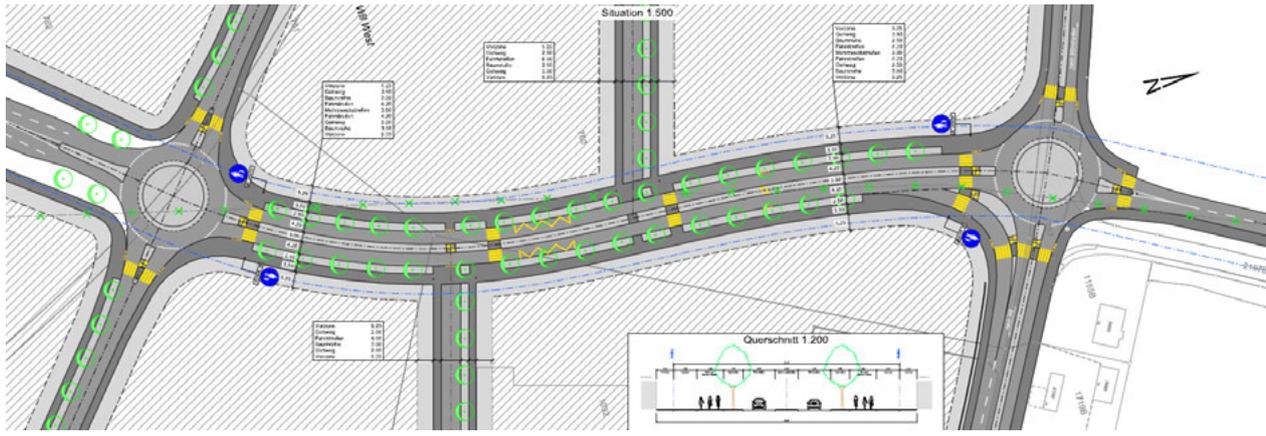
Abbruch

projektiert

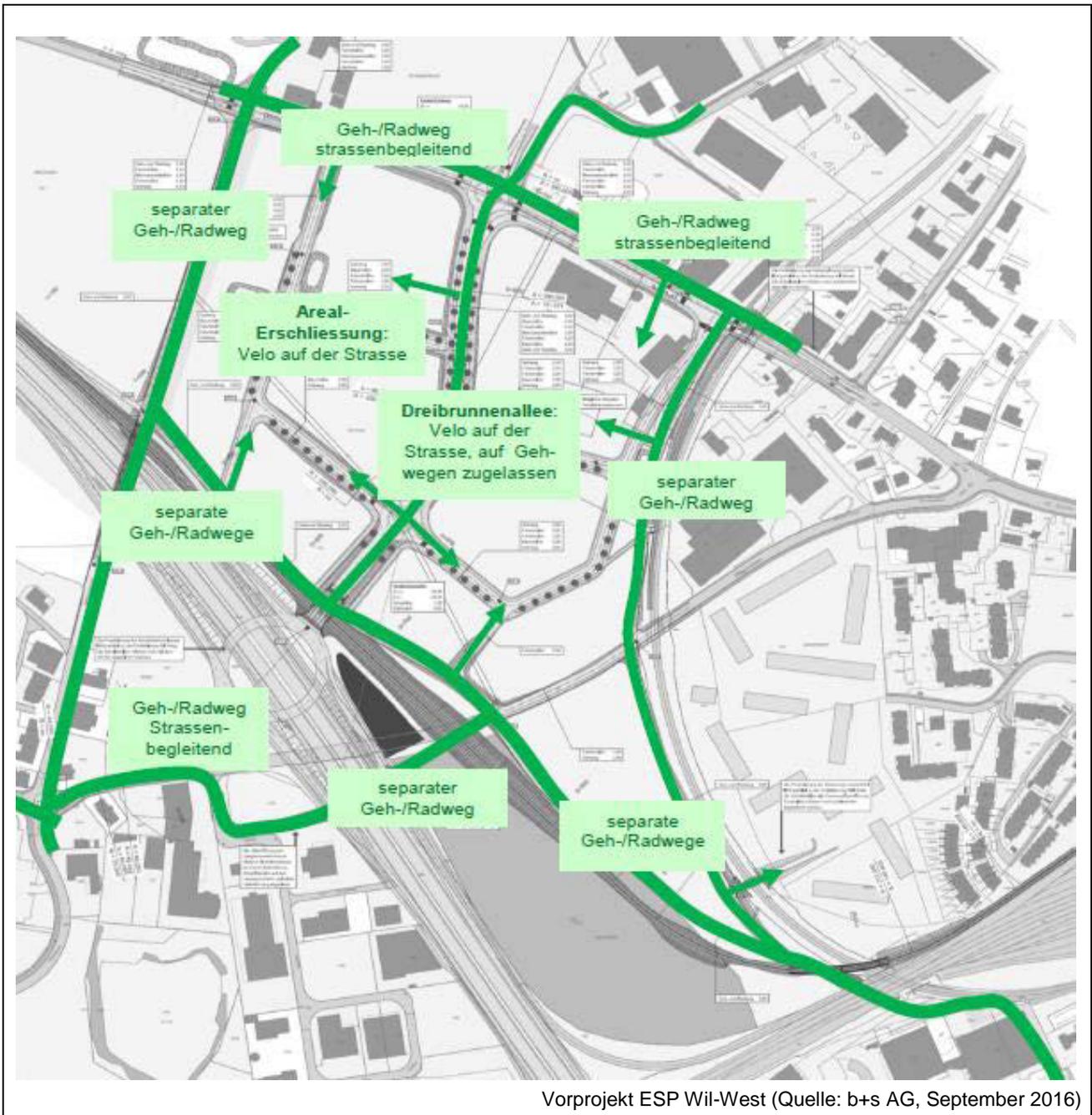


Vorprojekt ESP Wil-West (Quelle: b+s AG, September 2016)

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

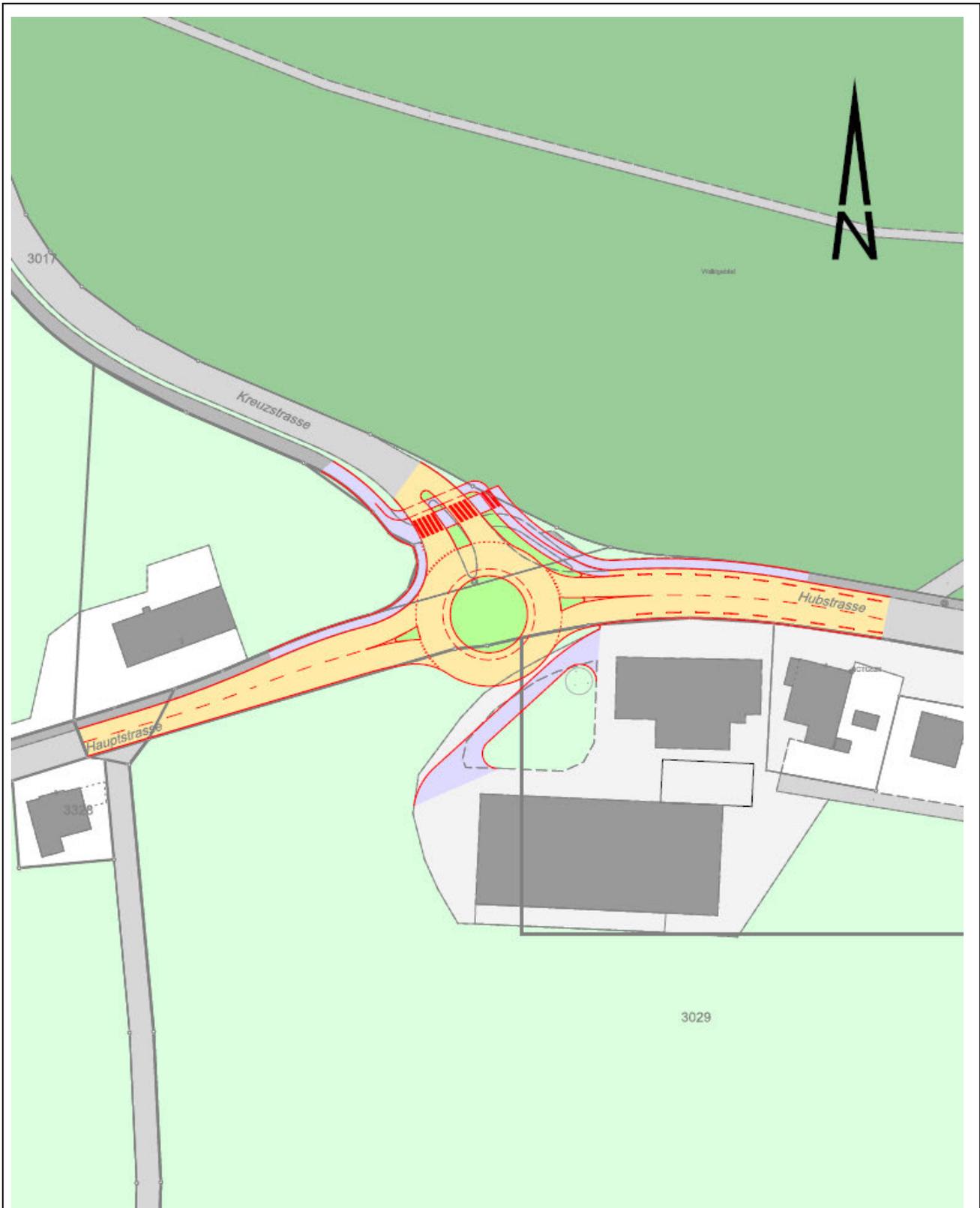
<p>Federführung</p>	<p>TBA Kanton TG</p>
<p>Beteiligte</p>	<p>Gemeinde Münchwilen</p>
 <p style="text-align: right;">Vorprojekt ESP Wil-West (Quelle b+s AG, September 2016)</p>	

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



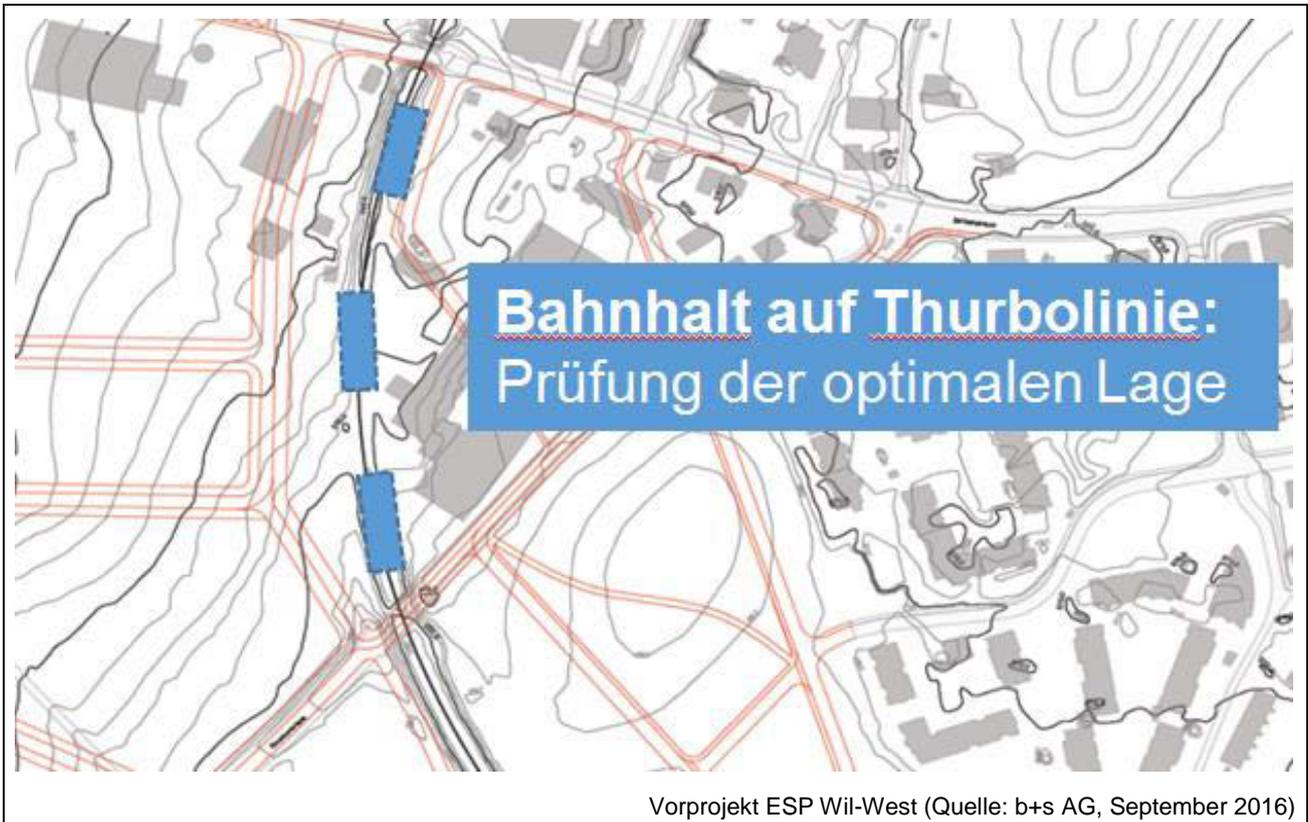
Vorprojekt ESP Wil-West (Quelle: b+s AG, September 2016)

Knoten Gloten / Busswil, Sirnach		WW 1.7 (-)	
		neu	
Massnahmen- beschreibung	Im Rahmen des Vorprojekts ESP Wil West wurde auch die Anbindung des ESP Richtung Süden untersucht. Dabei wurde eine neue Verbindungsstrasse verworfen, da die Erschliessung über das bestehende Strassennetz mit der vor wenigen Jahren sanierten und nun schwerverkehrstauglichen Kreuzsstrasse bereits gesichert ist. Jedoch ist der Knoten Gloten / Busswil für die Anforderungen unzureichend. Ausserdem bestehen Sicherheitsmängel. Der heute vorrittsgeregelte Knoten soll daher in einen Kreisell umgebaut werden.		
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
Reifegrad	Die Massnahme hat Reifegrad 2 erreicht.		
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	2018	
	Einreichung Vorprojekt ARE	2019	
	geschätzter Baubeginn	2021	
	geschätzte Inbetriebnahme	2021	
Koordinationsstand Kant. Richtplan SG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Koordinationsstand Kant. Richtplan TG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Verkehr verfolgen das Ziel den MIV möglichst auf dem bestehenden Netz abzuwickeln. Mit dem Verzicht auf die Realisierung einer zusätzlichen Achse zur Erschliessung des ESP Wil West in Richtung Süden wird dieses Ziel umgesetzt. Stattdessen wird die Kapazität gezielt am Knoten Gloten / Busswil verbessert.		
Nutzen	Mit dem Knoten Gloten / Busswil, Sirnach werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • Klare MIV-Netzstruktur • Verkehrssicherheit (Sanierung Knoten mit Sicherheitsmängeln) • Umweltbelastung (Verminderung der Flächenbeanspruchung, Verminderung von Lärm- und Luftbelastung durch stetigeren Verkehrsfluss und Verminderung der Geschwindigkeiten) 		
Machbarkeit	Die Machbarkeit wurde im Rahmen eines Vorprojektes nachgewiesen.		
Kosten	exkl. Mwst		inkl. Mwst
	Anteil Kanton	TG 0.9 Mio.	TG 0.98 Mio.
	Anteil Gemeinde	0.4 Mio.	0.42 Mio.
	Kosten CHF	1.3 Mio.	1.4 Mio.
Abhängigkeiten	Keine bekannten Abhängigkeiten.		
Quantitative Angaben	Belastung bestehendes Netz (Ist - DWV 2014): rd. 9.500 - 11'500 Belastung bestehendes Netz (Trend - DWV 2035): rd. 12'000 - 14'000		
Federführung	TBA Kanton TG		
Beteiligte	Gemeinde Sirnach		



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

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

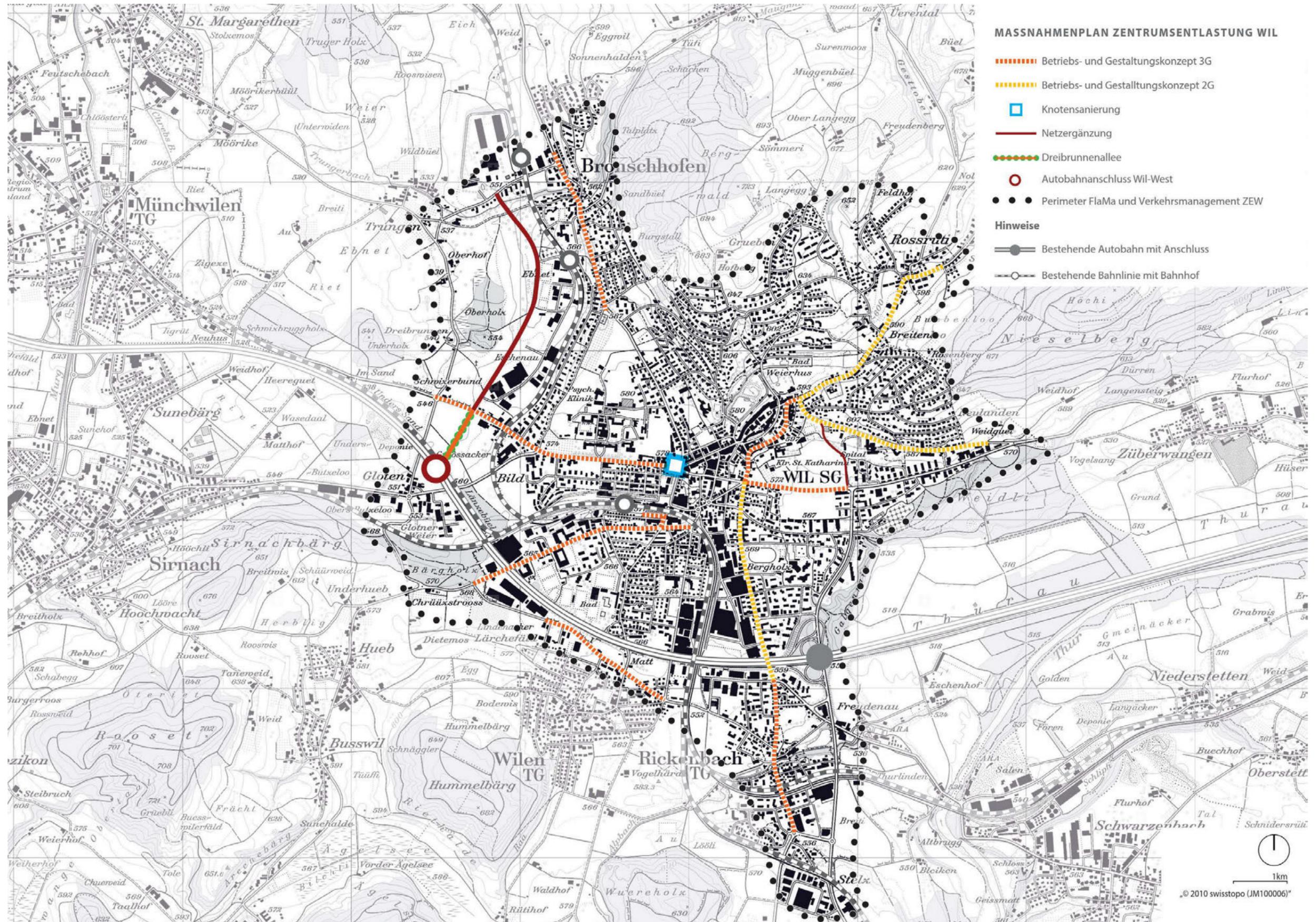


BGK Zürcherstrasse West und Wilerstrasse (Abschnitt Kreisel Dreibrunnenallee bis Unterführung Weinfelderlinie)		WW 1.9		
		neu		
Massnahmen-beschrieb	<p>Das Strassennetz in Wil wird sich erheblich verändern (Autobahnanschluss Wil-West, Netzer-gänzungen Nord und Grünaustrasse sowie Umbauten an verschiedenen Knoten). Mit Be-triebs- und Gestaltungskonzepten werden flankierende Massnahmen zu diesen Veränder-ungen sichergestellt. Im Rahmen des Vorprojekts ESP Wil West wurde daher auch die Sanie-rung und notwendige Umbauten der Zürcherstrasse und Wilerstrasse auf dem Abschnitt Kno-ten Dreibrunnenstrasse bis zur Bahnunterführung Weinfelderlinie projektiert (ca. 460 m). Mit der Erweiterung des Siedlungsgebiets im ESP Wil West wird dieser heute teilweise nicht an-gebaute Strassenabschnitt eine neue Bedeutung erhalten.</p> <p>Das BGK umfasst auch den Ausbau der Unterführung der Weinfelderlinie zur Optimierung der Sichtbeziehungen und der Radverkehrsführung. In das BGK Zürcherstrasse West und Wi-lerstrasse sind Dosierungen und Buspriorisierungen integriert, die Schlüsselmassnahmen des FlaMa und Verkehrsmanagementkonzepts ZEW sind.</p>			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	
Reifegrad	Die Massnahme hat Reifegrad 2 erreicht.			
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt Einreichung Vorprojekt ARE geschätzter Baubeginn geschätzte Inbetriebnahme	2018 2018 2021 2022		
Koordinationsstand Kant. Richtplan SG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung
Koordinationsstand Kant. Richtplan TG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung
Zweckmässigkeit	<p>Das Zukunftsbild und die Teilstrategien MIV und LV verfolgen die Ziele einer siedlungsver-träglichen Verkehrsabwicklung des MIV und eng damit verknüpft der Schaffung von attrakti-ven LV-Wege-Netzen, insbesondere in den Siedlungskernen. Zudem werden Optimierungsmöglichkeiten im strassengebundenen ÖV ausgeschöpft. Mit der Umsetzung des BGKs Zür-cherstrasse West und Wilerstrasse werden diese Ziele effizient erreicht. Zudem sichern die BGKs als Teil der flankierenden Massnahmen die Entlastungswirkung der Netzer-gänzungen.</p>			
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 LV-Schwachstellen) • Siedlungsentwicklung nach innen (Erhöhung der Qualität der öffentlichen Räume und bes-sere Verträglichkeit MIV im Siedlungsgebiet) • Verkehrssicherheit (Sanierung einer Hauptverkehrsachse mit mittlerem bis hohem Unfall-potenzial) • Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung, bei teilw. vielen Betroffenen) 			
Machbarkeit	BGKs sind weitgehend akzeptierte Massnahmen und i.d.R. technisch problemlos umsetzbar.			
Kosten	exkl. Mwst		inkl. Mwst	
	Anteil Kanton	TG 5.3 Mio.	TG 5.75 Mio.	
	Anteil Gemeinde	2.3 Mio.	2.46 Mio	
	Kosten CHF	7.6 Mio.	8.21 Mio.	
Abhängigkeiten	Die Massnahme muss im Zusammenhang mit den Netzer-gänzungen, den Knotenumbauten, der neuen Verkehrsführung und der Aufwertung des Ortszentrums angegangen werden. Eine wesentliche Schnittstelle ist das BGK Zürcherstrasse Ost (ZEW 1.7).			
Quantitative Angaben	Belastung Ist - DWV 2010: rd. 12'000 Belastung Trend - DWV 2035: rd. 14'000			

<p>Federführung</p>	<p>TBA Kanton TG</p>
<p>Beteiligte</p>	<p>Gemeinde Münchwilen</p>
<p>Ausschnitt Plan FlaMa und Verkehrsmanagement ZEW</p>	
<p>Bemerkung: Auch mit „Feinsteuering“ wird tw. der Bus (aus der untergeordneten Strassenetz) bevorzugt</p>	

5 Zentrumsentlastung Wil (ZEW)

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



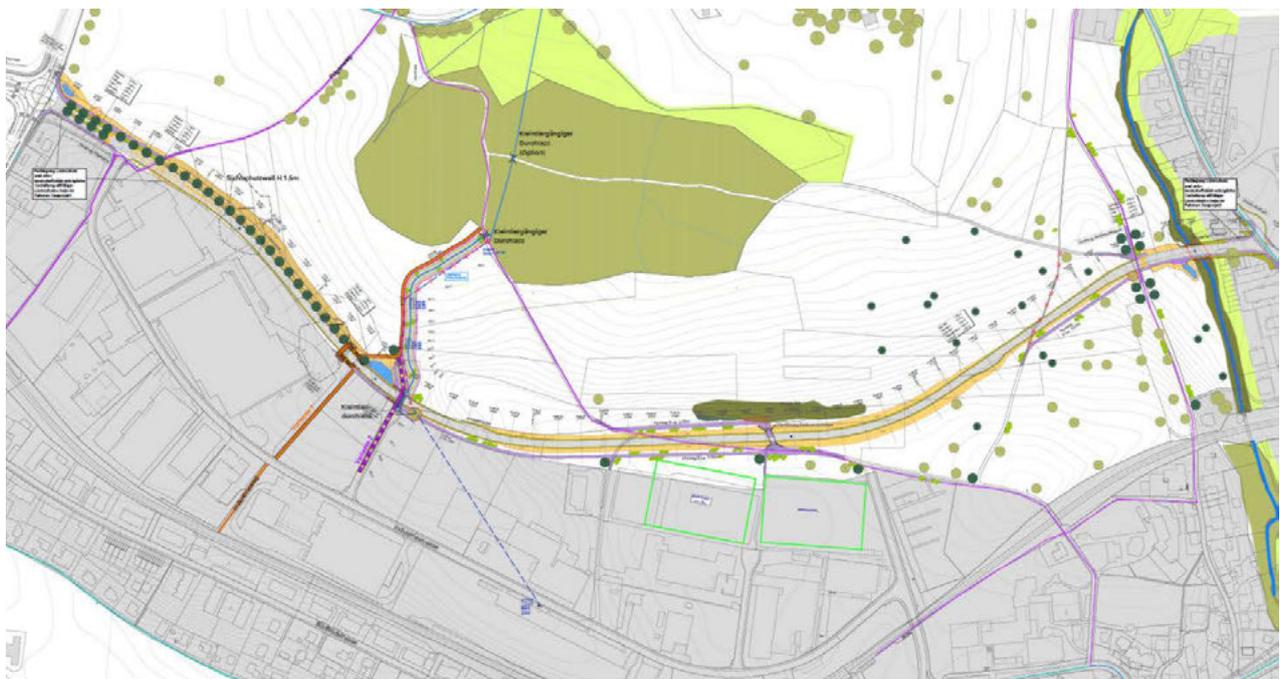
MASSNAHMENPLAN ZENTRUMSENTLASTUNG WIL

- - - - - Betriebs- und Gestaltungskonzept 3G
- - - - - Betriebs- und Gestaltungskonzept 2G
- Knotensanierung
- Netzergänzung
- - - - - Dreibrunnenallee
- Autobahnanschluss Wil-West
- ● ● Perimeter FlaMa und Verkehrsmanagement ZEW
- Hinweise**
- Bestehende Autobahn mit Anschluss
- Bestehende Bahnlinie mit Bahnhof

© 2010 swisstopo (JM100006)*

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

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



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

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

Abhängigkeiten	Die flankierenden Massnahmen Abtausch Grünaustrasse/Tonhallenstrasse zwischen Kt SG und Stadt Wil, die BGKs Konstanzerstrasse, Tonhallenstrasse sowie Fürstenlandstrasse sind eng mit dieser Massnahme Verknüpft.
Quantitative Angaben	Belastung bestehendes Netz (Ist - DWV 2014): rd. 9.000 - 18'000 Belastung bestehendes Netz (Trend - DWV 2035): rd. 12'000 - 20'000
Federführung	TBA Kanton SG
Beteiligte	Stadt Wil

Langsamverkehr

Konzeptvarianten

Variante 1

Verlegung des Langsamverkehrs in den westlichen Grünraum



Knoten Konstanzerstrasse

Konzeptvarianten

Mehrzweckstreifen

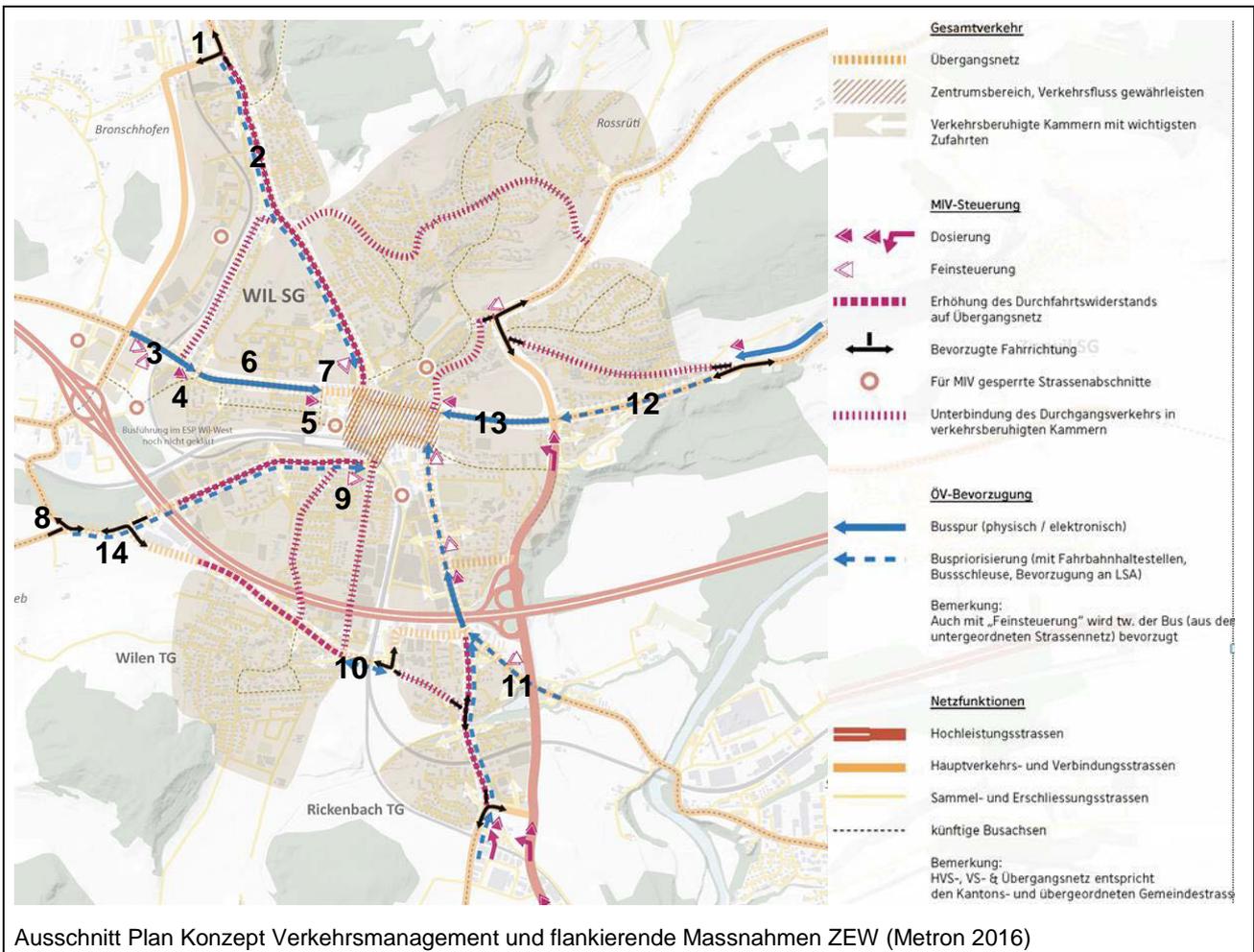
Im Rahmen des projektierten Profils



Flankierende Massnahmen und Ergänzung Verkehrsmanagement Wil: Schwerpunkt ESP Wil-West – Stadtzentrum West – Bronschhofen		ZEW 1.3A (ZEW 1.3)
		3425.2.097
Massnahmen- beschreibung	<p>Die neuen Netzelemente Autobahnanschluss Wil West, Netzergänzung Nord und Netzergänzung Grünaustrasse sind die Schlüsselmassnahmen für die Zentrumsentlastung von Wil. Damit diese Infrastrukturausbauten ihre volle Wirkung erreichen können, sind jedoch auch flankierende Massnahmen und ein Verkehrsmanagement auf dem bestehenden Strassennetz in Wil nötig. Dazu wurde aufbauend auf der Strategie Strasse der Stadt Wil ein Konzept flankierende Massnahmen und Verkehrsmanagement Wil erarbeitet (beide Berichte siehe Beilage zum Agglomerationsprogramm). Dieses Konzept sieht eine etappierte Umsetzung von FlaMa- und Verkehrsmanagementprojekten vor. Die zeitliche Priorisierung der Massnahmen basiert auf folgenden Grundsätzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abhängigkeiten zu den geplanten neuen Netzelementen Autobahnanschluss, Netzergänzung Nord und Grünaustrasse (Wirkung zur Steigerung der Entlastungswirkung) • Zeitliche Abstimmung der Massnahmen mit den im Agglomerationsprogramm vorgesehenen BGK-Massnahmen (bauliche Koordination) • Entwicklung und Etappierung der Massnahmen möglichst von innen nach aussen (zuerst Massnahmen im Kern ergreifen und erst bei nachgewiesenem Bedarf Massnahmen am Siedlungsrand realisieren) • Integration von umfassenden Massnahmen zur Buspriorisierung <p>Nachfolgende Liste zeigt auf, welche Massnahmen im Rahmen des Agglomerationsprogramm als A-Massnahmen umgesetzt werden sollen. Einzelne Massnahmen sind bereits Bestandteil eigener Massnahmen im Agglomerationsprogramm und als solche bezeichnet. Entsprechend sind auch die Kosten für diese Massnahmen eigens ausgewiesen:</p>	

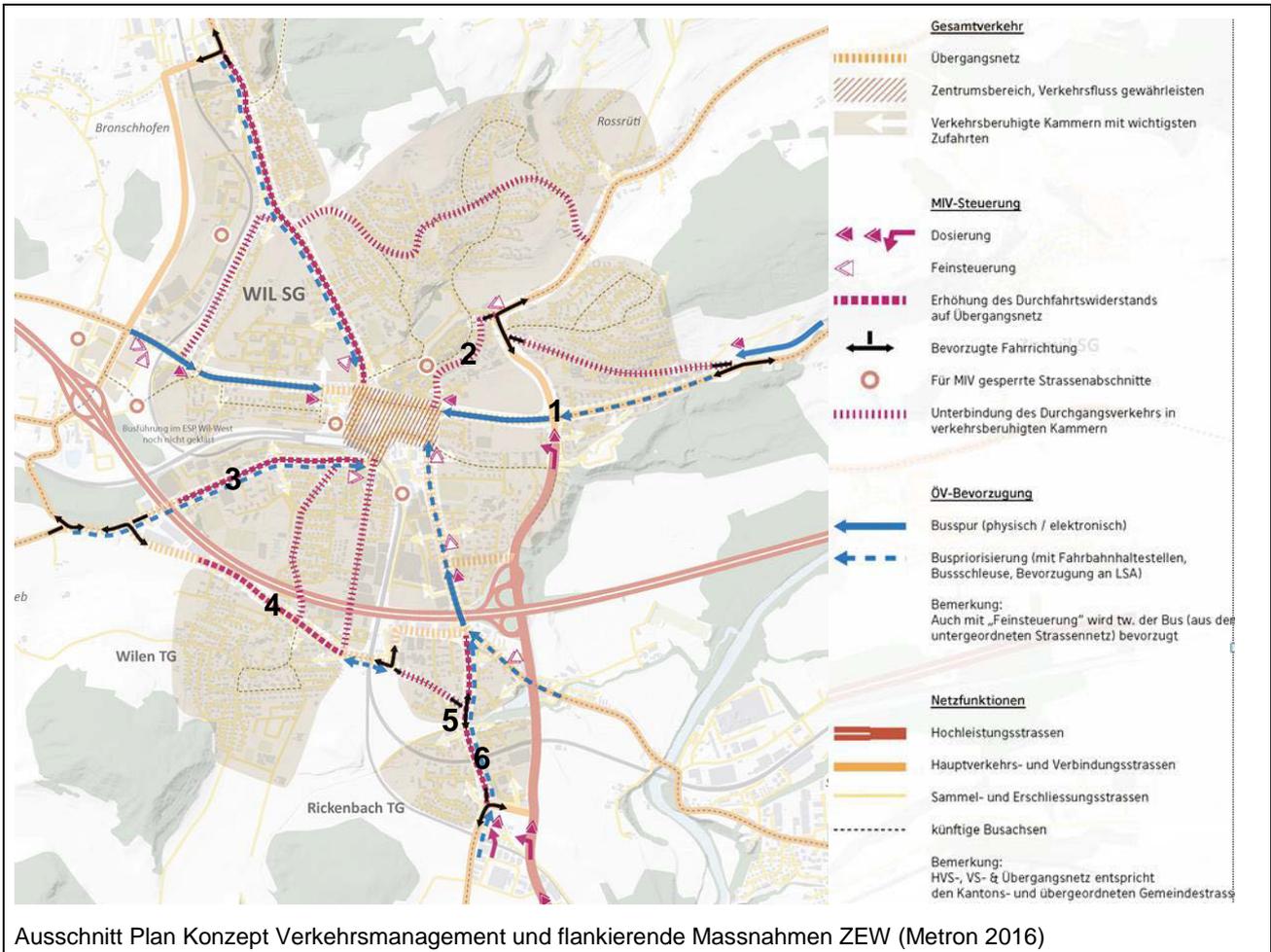
Nr.	Massnahme	Kosten
1	Umgestaltung Knoten Bronschhoferstrasse / AMP-Strasse mit vortrittsbelasteter Ortsdurchfahrt Bronschhofen Federführung TBA Kanton SG, Beteiligte Stadt Wil	0.5 Mio. CHF
2	Umgestaltung Bronschhofer-/Hauptstrasse Federführung Stadt Wil	Massnahme ZEW 1.15
3	Feinsteuerung auf Zürcherstrasse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

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



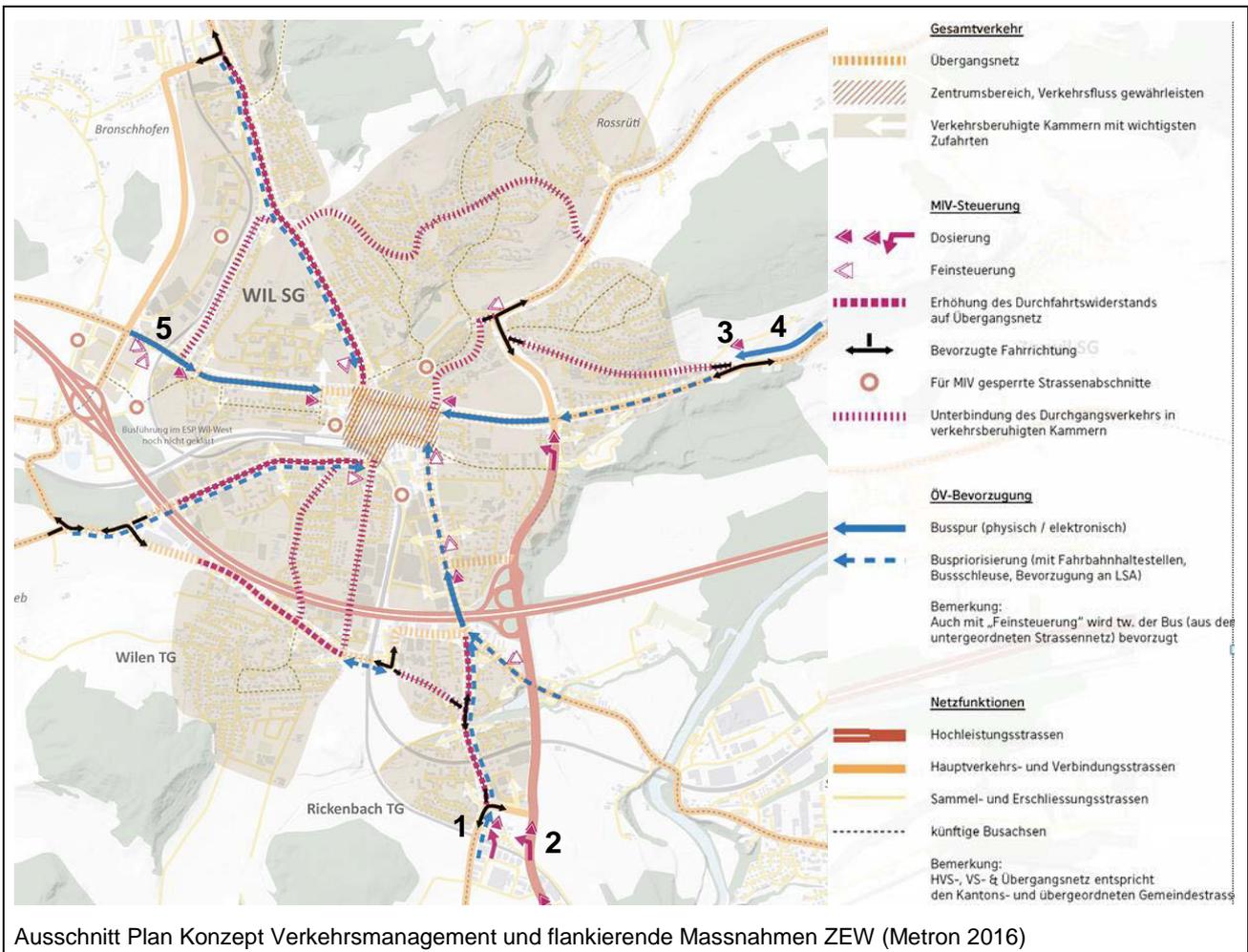
Flankierende Massnahmen und Ergänzung Verkehrsmanagement Wil: Schwerpunkt Stadtzentrum Süd-Ost		ZEW 1.3B (ZEW 1.3) 3425.2.097																									
Massnahmen- beschreibung	<p>Die neuen Netzelemente Autobahnanschluss Wil West, Netzergänzung Nord und Netzergänzung Grünastrasse sind die Schlüsselmassnahmen für die Zentrumsentlastung von Wil. Damit diese Infrastrukturausbauten ihre volle Wirkung erreichen können, sind jedoch auch flankierende Massnahmen und ein Verkehrsmanagement auf dem bestehenden Strassennetz in Wil nötig. Dazu wurde aufbauend auf der Strategie Strasse der Stadt Wil ein Konzept flankierende Massnahmen und Verkehrsmanagement Wil erarbeitet (beide Berichte siehe Beilage zum Agglomerationsprogramm). Dieses Konzept sieht eine etappierte Umsetzung von FlaMa- und Verkehrsmanagementprojekten vor. Die zeitliche Priorisierung der Massnahmen basiert auf folgenden Grundsätzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abhängigkeiten zu den geplanten neuen Netzelementen Autobahnanschluss, Netzergänzung Nord und Grünastrasse (Wirkung zur Steigerung der Entlastungswirkung) • Zeitliche Abstimmung der Massnahmen mit den im Agglomerationsprogramm vorgesehenen BGK-Massnahmen (bauliche Koordination) • Entwicklung und Etappierung der Massnahmen möglichst von innen nach aussen (zuerst Massnahmen im Kern ergreifen und erst bei nachgewiesenem Bedarf Massnahmen am Siedlungsrand realisieren) <p>Nachfolgende Liste zeigt auf, welche Massnahmen im Rahmen des Agglomerationsprogramm als B-Massnahmen umgesetzt werden sollen. Einzelne Massnahmen sind bereits Bestandteil eigener Massnahmen im Agglomerationsprogramm und als solche bezeichnet:</p> <table border="1" data-bbox="427 965 1425 1760"> <thead> <tr> <th>Nr.</th> <th>Massnahme</th> <th>Kosten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Umgestaltung Gammakreisel zu einem lichtsignalgesteuerten Knoten Federführung TBA Kanton SG, Beteiligte Stadt Wil</td> <td>2.6 Mio. CHF</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>BGK Tonhallenstrasse/Toggenburgerstrasse Federführung Stadt Wil</td> <td>Massnahme ZEW 1.14</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Umgestaltung der Hubstrasse Wil mit Fahrbahnhaltstellen Federführung Stadt Wil</td> <td>3.6 Mio. CHF</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Umgestaltung Gemeindedurchfahrt Wilen (Hubstrasse) Federführung TBA Kanton TG, Beteiligte Gemeinde Wilen</td> <td>2.7 Mio. CHF</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>Umgestaltung Knoten Toggenburgerstrasse / Wilenstrasse mit vortrittsbelasteter Wilenstrasse (Zufahrt zu verkehrsberuhigter Kammer, untergeordnetes Netz, ev. LSA) Federführung Gemeinde Rickenbach</td> <td>0.5 Mio. CHF</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>Umgestaltung der Toggenburgerstrasse zwischen Sonnmattkreisel und Rickenbach Breite mit Fahrbahnhaltstellen Federführung Gemeinde Rickenbach</td> <td>3.0 Mio. CHF</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Total (exkl. Mwst.)</td> <td>12.4 Mio. CHF</td> </tr> </tbody> </table>			Nr.	Massnahme	Kosten	1	Umgestaltung Gammakreisel zu einem lichtsignalgesteuerten Knoten Federführung TBA Kanton SG, Beteiligte Stadt Wil	2.6 Mio. CHF	2	BGK Tonhallenstrasse/Toggenburgerstrasse Federführung Stadt Wil	Massnahme ZEW 1.14	3	Umgestaltung der Hubstrasse Wil mit Fahrbahnhaltstellen Federführung Stadt Wil	3.6 Mio. CHF	4	Umgestaltung Gemeindedurchfahrt Wilen (Hubstrasse) Federführung TBA Kanton TG, Beteiligte Gemeinde Wilen	2.7 Mio. CHF	5	Umgestaltung Knoten Toggenburgerstrasse / Wilenstrasse mit vortrittsbelasteter Wilenstrasse (Zufahrt zu verkehrsberuhigter Kammer, untergeordnetes Netz, ev. LSA) Federführung Gemeinde Rickenbach	0.5 Mio. CHF	6	Umgestaltung der Toggenburgerstrasse zwischen Sonnmattkreisel und Rickenbach Breite mit Fahrbahnhaltstellen Federführung Gemeinde Rickenbach	3.0 Mio. CHF	Total (exkl. Mwst.)		12.4 Mio. CHF
Nr.	Massnahme	Kosten																									
1	Umgestaltung Gammakreisel zu einem lichtsignalgesteuerten Knoten Federführung TBA Kanton SG, Beteiligte Stadt Wil	2.6 Mio. CHF																									
2	BGK Tonhallenstrasse/Toggenburgerstrasse Federführung Stadt Wil	Massnahme ZEW 1.14																									
3	Umgestaltung der Hubstrasse Wil mit Fahrbahnhaltstellen Federführung Stadt Wil	3.6 Mio. CHF																									
4	Umgestaltung Gemeindedurchfahrt Wilen (Hubstrasse) Federführung TBA Kanton TG, Beteiligte Gemeinde Wilen	2.7 Mio. CHF																									
5	Umgestaltung Knoten Toggenburgerstrasse / Wilenstrasse mit vortrittsbelasteter Wilenstrasse (Zufahrt zu verkehrsberuhigter Kammer, untergeordnetes Netz, ev. LSA) Federführung Gemeinde Rickenbach	0.5 Mio. CHF																									
6	Umgestaltung der Toggenburgerstrasse zwischen Sonnmattkreisel und Rickenbach Breite mit Fahrbahnhaltstellen Federführung Gemeinde Rickenbach	3.0 Mio. CHF																									
Total (exkl. Mwst.)		12.4 Mio. CHF																									
Priorität	<input type="checkbox"/> A	<input checked="" type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C																								
Reifegrad	Die Massnahme hat Reifegrad 2 erreicht.																										
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt Einreichung Vorprojekt ARE geschätzter Baubeginn geschätzte Inbetriebnahme	2021 2021 Etappiert ab 2023 Etappiert ab 2023																									
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung																							

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

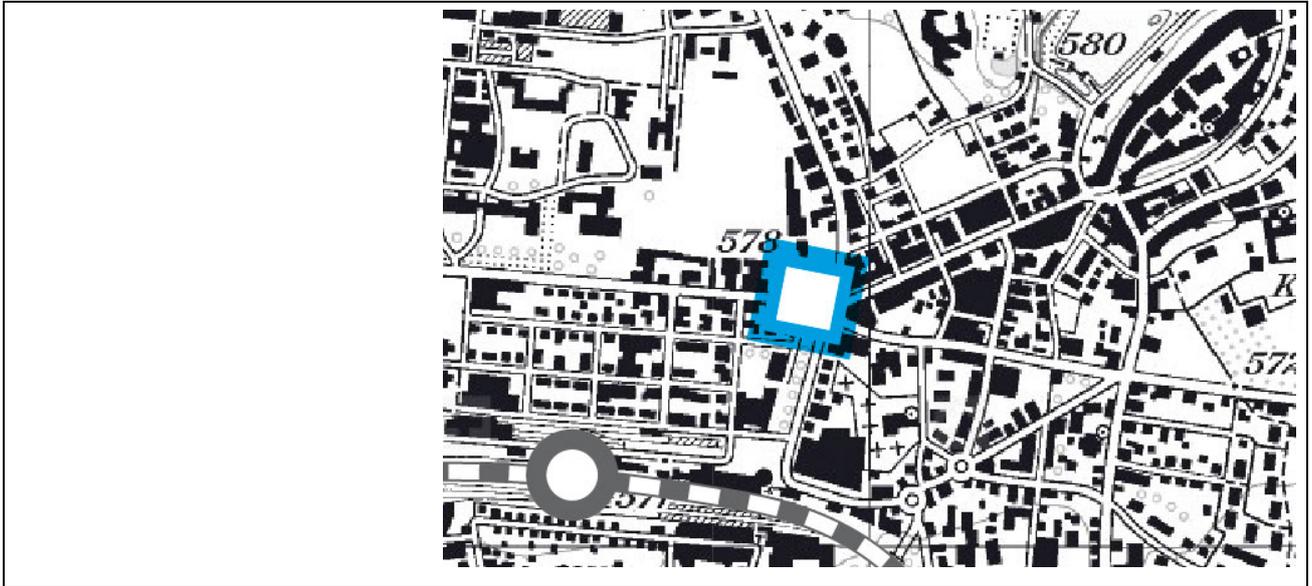


Flankierende Massnahmen und Ergänzung Verkehrsmanagement Wil: Schwerpunkt Wilen - Rickenbach		ZEW 1.3C (ZEW 1.3)																						
		3425.2.097																						
Massnahmen- beschreibung	<p>Die neuen Netzelemente Autobahnanschluss Wil West, Netzergänzung Nord und Netzergänzung Grünaustrasse sind die Schlüsselmassnahmen für die Zentrumsentlastung von Wil. Damit diese Infrastrukturausbauten ihre volle Wirkung erreichen können, sind jedoch auch flankierende Massnahmen und ein Verkehrsmanagement auf dem bestehenden Strassennetz in Wil nötig. Dazu wurde aufbauend auf der Strategie Strasse der Stadt Wil ein Konzept flankierende Massnahmen und Verkehrsmanagement Wil erarbeitet (beide Berichte siehe Beilage zum Agglomerationsprogramm). Dieses Konzept sieht eine etappierte Umsetzung von FlaMa- und Verkehrsmanagementprojekten vor. Die zeitliche Priorisierung der Massnahmen basiert auf folgenden Grundsätzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abhängigkeiten zu den geplanten neuen Netzelementen Autobahnanschluss, Netzergänzung Nord und Grünaustrasse (Wirkung zur Steigerung der Entlastungswirkung) • Zeitliche Abstimmung der Massnahmen mit den im Agglomerationsprogramm vorgesehenen BGK-Massnahmen (bauliche Koordination) • Entwicklung und Etappierung der Massnahmen möglichst von innen nach aussen (zuerst Massnahmen im Kern ergreifen und erst bei nachgewiesenem Bedarf Massnahmen am Siedlungsrand realisieren) <p>Nachfolgende Liste zeigt auf, welche Massnahmen im Rahmen des Agglomerationsprogramm als C-Massnahmen umgesetzt werden sollen. Einzelne Massnahmen sind bereits Bestandteil eigener Massnahmen im Agglomerationsprogramm und als solche bezeichnet:</p> <table border="1" data-bbox="427 965 1425 1731"> <thead> <tr> <th>Nr.</th> <th>Massnahme</th> <th>Kosten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Dosierstelle Knoten Toggenburgerstrasse / Kirchbergstrasse (neue LSA) Federführung TBA Kanton TG, Beteiligte Gemeinde Rickenbach</td> <td>1.2 Mio. CHF</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Dosierstelle Knoten Toggenburgerstrasse / Autostrasse 16 (neue LSA) Federführung TBA Kanton TG, Beteiligte Gemeinde Rickenbach</td> <td>1.2 Mio. CHF</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Umgestaltung Knoten St. Galler- / Fürstenlandstrasse mit vortrittsbelasteter Fürstenlandstrasse oder alternativ als lichtsignalgesteuerter Knoten als Dosierstelle Federführung TBA Kanton SG, Beteiligte Stadt Wil</td> <td>2.1 Mio. CHF</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Busspur vor dem Knoten St. Galler- / Fürstenlandstrasse stadteinwärts (physisch oder elektronisch) Federführung TBA Kanton SG, Beteiligte Stadt Wil</td> <td>0.9 Mio. CHF</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>Busspur Zürcherstrasse West (zwischen Dreibrunnenkreisel und SBB-Unterführung) Federführung TBA Kanton TG, Beteiligte Gemeinde Münchwilen</td> <td>0.25 Mio. CHF</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Total (exkl. Mwst.)</td> <td>5.65 Mio. CHF</td> </tr> </tbody> </table>			Nr.	Massnahme	Kosten	1	Dosierstelle Knoten Toggenburgerstrasse / Kirchbergstrasse (neue LSA) Federführung TBA Kanton TG, Beteiligte Gemeinde Rickenbach	1.2 Mio. CHF	2	Dosierstelle Knoten Toggenburgerstrasse / Autostrasse 16 (neue LSA) Federführung TBA Kanton TG, Beteiligte Gemeinde Rickenbach	1.2 Mio. CHF	3	Umgestaltung Knoten St. Galler- / Fürstenlandstrasse mit vortrittsbelasteter Fürstenlandstrasse oder alternativ als lichtsignalgesteuerter Knoten als Dosierstelle Federführung TBA Kanton SG, Beteiligte Stadt Wil	2.1 Mio. CHF	4	Busspur vor dem Knoten St. Galler- / Fürstenlandstrasse stadteinwärts (physisch oder elektronisch) Federführung TBA Kanton SG, Beteiligte Stadt Wil	0.9 Mio. CHF	5	Busspur Zürcherstrasse West (zwischen Dreibrunnenkreisel und SBB-Unterführung) Federführung TBA Kanton TG, Beteiligte Gemeinde Münchwilen	0.25 Mio. CHF	Total (exkl. Mwst.)		5.65 Mio. CHF
Nr.	Massnahme	Kosten																						
1	Dosierstelle Knoten Toggenburgerstrasse / Kirchbergstrasse (neue LSA) Federführung TBA Kanton TG, Beteiligte Gemeinde Rickenbach	1.2 Mio. CHF																						
2	Dosierstelle Knoten Toggenburgerstrasse / Autostrasse 16 (neue LSA) Federführung TBA Kanton TG, Beteiligte Gemeinde Rickenbach	1.2 Mio. CHF																						
3	Umgestaltung Knoten St. Galler- / Fürstenlandstrasse mit vortrittsbelasteter Fürstenlandstrasse oder alternativ als lichtsignalgesteuerter Knoten als Dosierstelle Federführung TBA Kanton SG, Beteiligte Stadt Wil	2.1 Mio. CHF																						
4	Busspur vor dem Knoten St. Galler- / Fürstenlandstrasse stadteinwärts (physisch oder elektronisch) Federführung TBA Kanton SG, Beteiligte Stadt Wil	0.9 Mio. CHF																						
5	Busspur Zürcherstrasse West (zwischen Dreibrunnenkreisel und SBB-Unterführung) Federführung TBA Kanton TG, Beteiligte Gemeinde Münchwilen	0.25 Mio. CHF																						
Total (exkl. Mwst.)		5.65 Mio. CHF																						
Priorität	<input type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input checked="" type="checkbox"/> C																					
Reifegrad	Die Massnahme hat Reifegrad 2 erreicht.																							
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	2025																						
	Einreichung Vorprojekt ARE	2025																						
	geschätzter Baubeginn	Etappiert ab 2027																						
	geschätzte Inbetriebnahme	Etappiert ab 2027																						
Koordinationsstand Kant. Richtplan SG	<input checked="" type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung																				

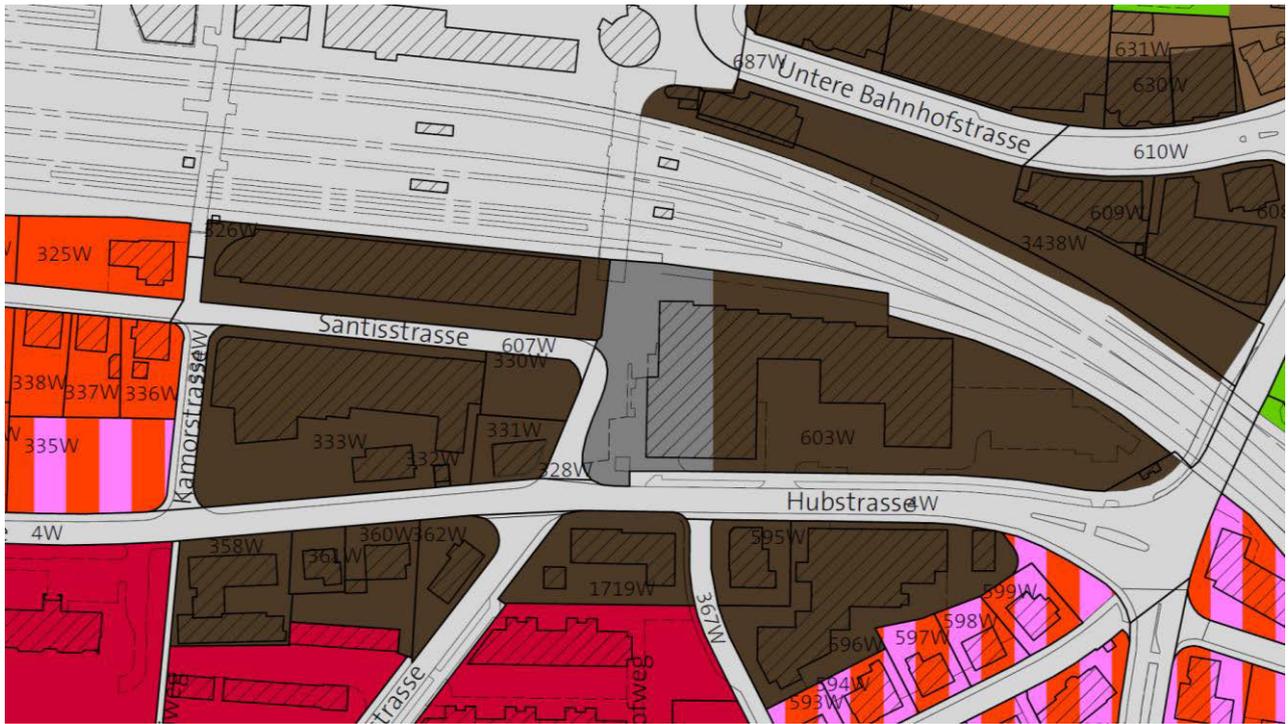
Koordinationsstand Kant. Richtplan TG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung
Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild und die Teilstrategien MIV und LV verfolgt das Ziel der Verkehrsentslastung von Siedlungskernen und eng damit verknüpft der Schaffung von attraktiven Siedlungen und LV-Wege-Netzen. Die Umsetzung der Massnahmen des Verkehrsmanagement- und flaMa-Konzepts sind unumgängliche flankierende Massnahmen zu den Netzergänzungen in Wil und unterstützt deren Wirkung massiv.			
Nutzen	Mit der Umsetzung des Verkehrsmanagements werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (Entlastung von wichtigen LV-Achsen mit LV-Schwachstellen, Verbesserung Erreichbarkeit, Verbesserung Fahrplanstabilität ÖV, Reisezeitverbesserung ÖV, LV und MIV) • Siedlungsentwicklung nach innen (Erhöhung der Qualität der öffentlichen Räume und bessere Verträglichkeit MIV im Siedlungsgebiet) • Verkehrssicherheit (Entlastung von Hauptverkehrsachsen mit mittlerem bis hohem Unfallpotenzial) • Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung, relativ viele Betroffene) 			
Machbarkeit	Trassee und Machbarkeit sind im Rahmen des Kt. Strassenbauprogramms gesichert.			
Kosten	exkl. Mwst		inkl. Mwst	
	Anteil Kanton	SG 1.95 Mio. / TG 1.33 Mio.	SG 2.1 Mio. / TG 1.3 Mio.	
	Anteil Gemeinde	2.37 Mio.	2.43 Mio.	
	Kosten CHF	5.65 Mio.	5.83 Mio.	
Abhängigkeiten	Die Massnahme baut auf der A2 Massnahme Verkehrsmanagement Wil 2. Etappe auf (ARE-Code 3425.02.96).			
Quantitative Angaben	Belastung bestehendes Netz (Ist - DWV 2014): rd. 9'000 - 18'000 Belastung bestehendes Netz (Trend - DWV 2035): rd. 12'000 - 20'000			
Federführung	Gesamtpaket: TBA Kanton SG und TBA Kanton TG Umsetzung Einzelmassnahmen: siehe Tabelle oben			
Beteiligte	Stadt Wil, Gemeinden Münchwilen und Rickenbach			



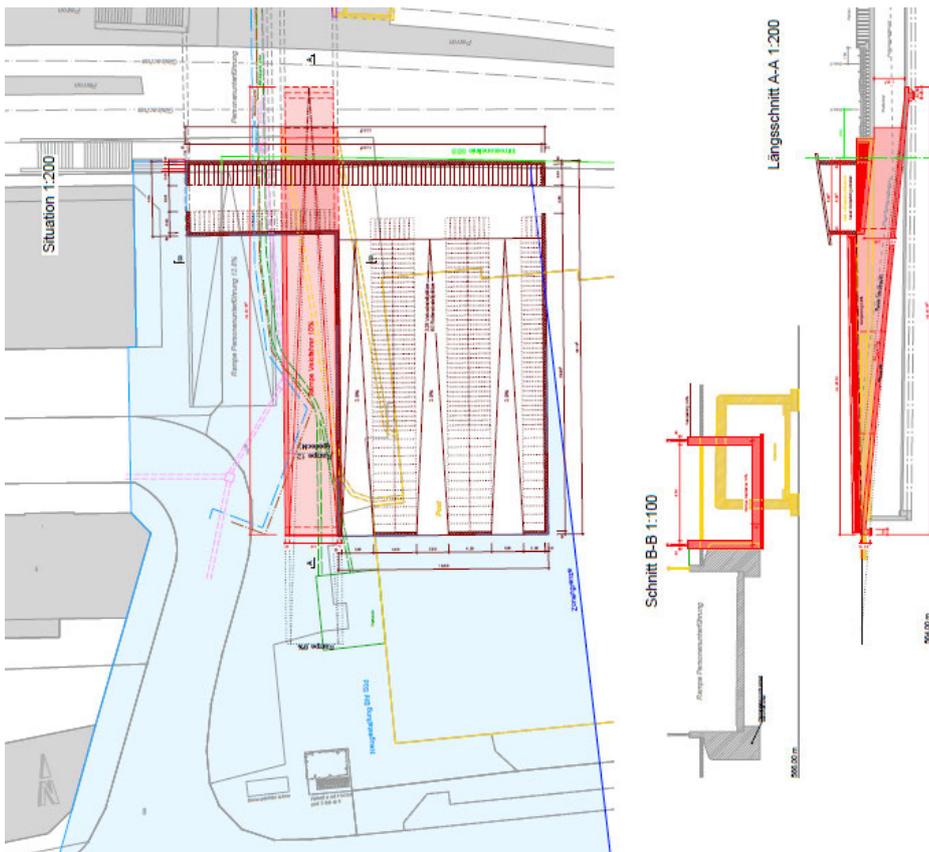
Knotensanierung Schwanenkreisel		ZEW 1.4 (ZEW 1.4)	
		3425.2.008	
Massnahmen- beschreibung	<p>Der Schwanenkreisel ist der bedeutendste Verkehrsengpass in der Agglomeration Wil. Die Überlastung des Kreisels führt regelmässig zu Stauerscheinungen in den Spitzenstunden, von denen beinahe alle Buslinien von Stadt- und Regionalbus mit Halt am Bahnhof Wil betroffen sind. Die mangelnde Fahrplanstabilität beeinträchtigt die Funktionalität des gesamten ÖV-Systems, da die Anschlüsse an die Bahnverbindungen am Bahnhof Wil nicht gewährleistet werden können. Mit dem Massnahmenpaket ZEW soll der Schwanenkreisel vom MIV entlastet werden, auch um Potenzial zur Umgestaltung des Kreisels und für eine Attraktivierung der LV-Führung zu gewinnen.</p> <p>Der Schwanenkreisel soll saniert und für den ÖV sowie Langsamverkehr aufgewertet werden. Die Massnahmen kann aufgrund des Baustellenablaufs und der Verkehrsbelastungen erst nach der Realisierung von Autobahanschluss Wil West, Netzergänzung Nord und Grünaustrasse erstellt werden.</p>		
Priorität	<input type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input checked="" type="checkbox"/> C
Reifegrad	Die Massnahme hat Reifegrad 1 erreicht.		
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	2025	
	Einreichung Vorprojekt ARE	2025	
	geschätzter Baubeginn	2027	
	geschätzte Inbetriebnahme	2027	
Koordinationsstand Kant. Richtplan SG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis
		<input type="checkbox"/> Festsetzung	
Koordinationsstand Kant. Richtplan TG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis
		<input type="checkbox"/> Festsetzung	
Zweckmässigkeit	<p>Das Zukunftsbild und die Teilstrategien MIV und LV verfolgen das Ziel Gefahrenstellen mit hohem Unfallpotenzial zu sanieren und ein attraktives LV-Wege-Netz, insbesondere in den Siedlungskernen zu realisieren.</p> <p>Die Sanierung des Knotens leistet einen grossen Beitrag zum Erreichen dieser Ziele.</p>		
Nutzen	<p>Mit der Knotensanierung werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen, Sanierung LV-Schwachstelle, Verbesserung Fahrplanstabilität ÖV, Verringerung Stauerscheinungen) • Verkehrssicherheit (Sanierung einer Unfallhäufungsstelle) • Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung, relativ viele Betroffene) 		
Machbarkeit			
Kosten	exkl. Mwst		inkl. Mwst
	Anteil Kanton		
	Anteil Gemeinde		
	Kosten CHF	noch offen	noch offen
Abhängigkeiten	Die Massnahme muss mit der Wegführung für den LV, den BGKs und insbesondere auch mit dem Verkehrsmanagement abgestimmt werden.		
Quantitative Angaben	<p>Belastung bestehendes Netz (Ist - DWV 2014): rd. 22'150 Zufahrten</p> <p>Belastung bestehendes Netz (Trend - DWV 2035): rd. 25'250 Zufahrten</p>		
Federführung	TBA Kanton SG		
Beteiligte	Stadt Wil		



Gestaltung Bahnhofplatz Süd		ZEW 1.6 (ZEW 1.6) 3425.2.010	
Massnahmen- beschreibung	<p>Der Bahnhofplatz Süd weist sowohl in der Gestaltung als auch in der Anbindung an die Hubstrasse Mängel auf. Die Bushaltstelle Bahnhof Süd und der Fussgängerstreifen weisen zudem sicherheitstechnische Mängel auf. Diese Mängel sollen behoben werden. Aufgrund der Arealentwicklung Post ergibt sich dafür neuer Spielraum, indem eine grössere Fläche für den Bahnhofplatz gesichert werden kann. Der Bahnhofplatz Süd soll als attraktiver öffentlicher Raum gestaltet werden. Die Platzgestaltung soll dabei auch das Optimierungspotential für einen verbesserten Zugang zum Bahnhof ausschöpfen. Dabei ist steht die bessere Verknüpfung mit der angepassten Personen- und Velounterführung im Mittelpunkt.</p> <p>Bei der Planung und Projektierung ist eine Abstimmung mit anderen bahnhofsbezogenen Vorhaben sicherzustellen (z.B. Postareal, Masterplan Bahnhof).</p>		
Priorität	<input type="checkbox"/> A	<input checked="" type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
Reifegrad	Die Massnahme hat Reifegrad 2 erreicht.		
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt Einreichung Vorprojekt ARE geschätzter Baubeginn geschätzte Inbetriebnahme	2021 2021 2023 2023	
Koordinationsstand Kant. Richtplan SG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis
Koordinationsstand Kant. Richtplan TG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis
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. Die Umsetzung verkehrsberuhigender Massnahmen führt effizient zum Erreichen dieser Ziele. Zudem wird das Bahnhofsumfeld in Wil aufgewertet.</p>		
Nutzen	<p>Mit der Verkehrsberuhigung 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 den Gemeindestrassen, Aufwertung Bahnhof und Verbesserung Intermodalität) • Siedlungsentwicklung nach innen (bessere Verträglichkeit MIV im Siedlungsgebiet) • Verkehrssicherheit (Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit auf den Gemeindestrassen) • Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung, relativ viele Betroffene) 		
Machbarkeit	Die Machbarkeit der angepassten Personen- und Velounterführung ist nachgewiesen. Aufgrund einer Arealentwicklung wird die Fläche frei und kann angepasst werden.		
Kosten			
	exkl. Mwst		inkl. Mwst
	Anteil Kanton		
	Anteil Gemeinde	1.0 Mio.	1.08 Mio
	Kosten CHF	1.0 Mio.	1.08 Mio.
Abhängigkeiten	Die Massnahme muss im Zusammenhang mit den LV-Massnahmen angegangen werden. Insbesondere LV-Massnahme 74.60 RF (Velounterführung Bahnhof Wil) ist zu beachten.		
Quantitative Angaben	<p>Belastung bestehendes Netz (Ist - DWV 2014): rd. 10.000 Belastung bestehendes Netz (Trend - DWV 2035): rd. 11'000</p>		
Federführung	Stadt Wil		

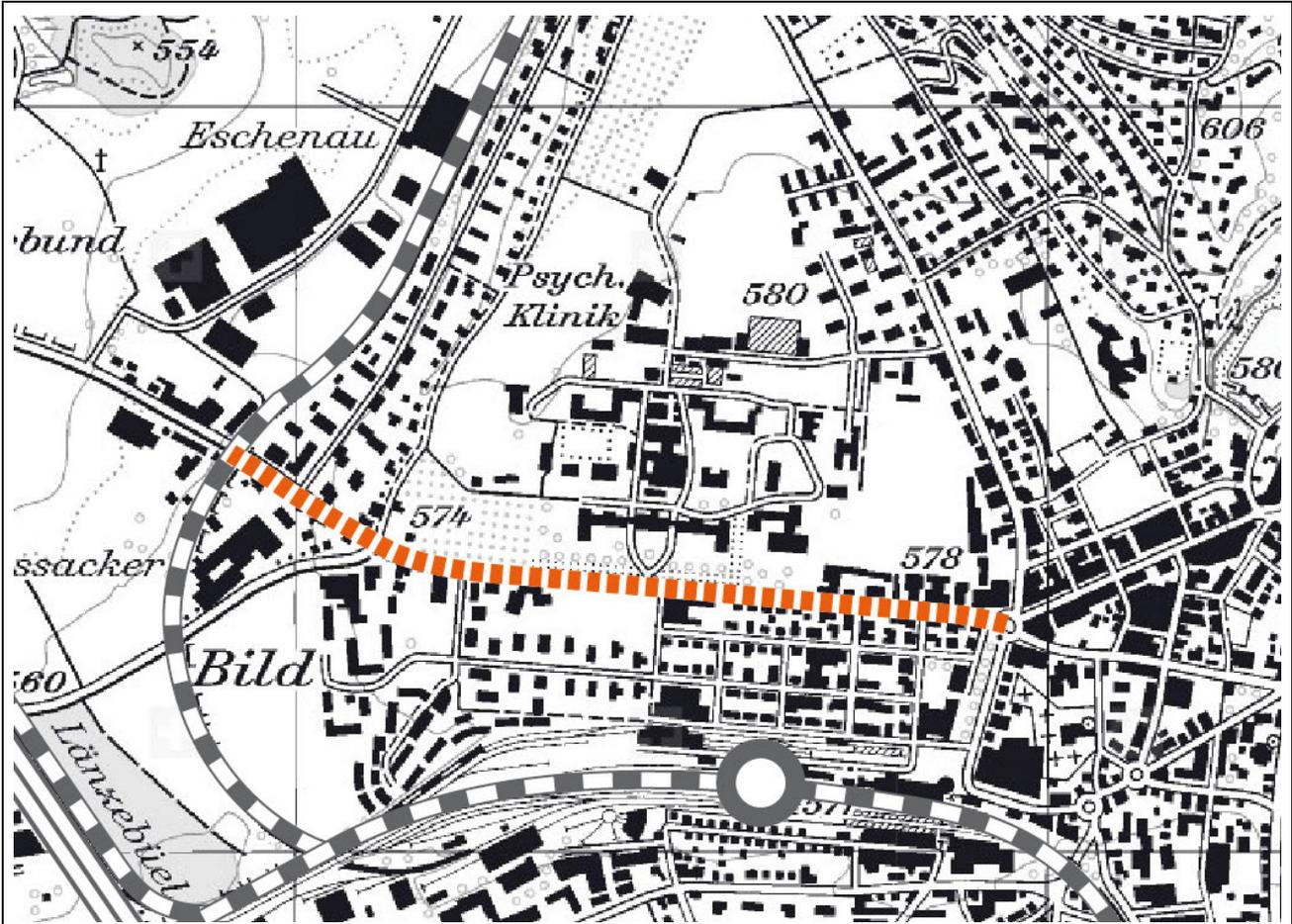


Entwurf Zonenplanung (Stand 2016, noch nicht rechtskräftig)



Situationsplan Ausbau Unterführung für den Radverkehr.

BGK Zürcherstrasse Ost (Abschnitt Unterführung Weinfelderlinie bis Schwanenkreisel)		ZEW 1.7	
		3425.2.011	
Massnahmen- beschreibung	<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 Zürcherstrasse umfasst die gesamte Einfallsachse in die Stadt Wil von der Unterführung Weinfelderlinie bis zum Schwanenkreisel (ca. 1100 m). In das BGK Zürcherstrasse sind Dosierungen und Buspriorisierungen integriert, die Schlüsselmassnahmen des FlaMa und Verkehrsmanagementkonzepts ZEW sind.</p>		
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
Reifegrad	Die Massnahme hat Reifegrad 2 erreicht.		
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	2018	
	Einreichung Vorprojekt ARE	2018	
	geschätzter Baubeginn	2021	
	geschätzte Inbetriebnahme	2022	
Koordinationsstand Kant. Richtplan SG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Koordinationsstand Kant. Richtplan TG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
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 Zürcherstrasse 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 LV-Schwachstellen) • Siedlungsentwicklung nach innen (Erhöhung der Qualität der öffentlichen Räume und bessere Verträglichkeit MIV im Siedlungsgebiet) • 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	exkl. Mwst		inkl. Mwst
	Anteil Kanton	SG 4.1 Mio.	SG 4.42 Mio.
	Anteil Gemeinde	2.2 Mio.	2.38 Mio.
	Kosten CHF	6.3 Mio.	6.8 Mio
Abhängigkeiten	Die Massnahme muss im Zusammenhang mit den Netzergänzungen, den Knotenumbauten, der neuen Verkehrsführung und der Aufwertung des Ortszentrums angegangen werden.		
Quantitative Angaben	<p>Belastung Ist - DWV 2010: rd. 12'000</p> <p>Belastung Trend - DWV 2035: rd. 14'000</p>		
Federführung	TBA Kanton SG		
Beteiligte	Stadt Wil		



Perimeter BGK Zürcherstrasse Ost

Ausschnitt Plan FlaMa und Verkehrsmanagement ZEW



- MIV-Steuerung**
-  Dosierung
-  Feinsteuerung
-  Erhöhung des Durchfahrtswiderstands auf Übergangnetz
-  Bevorzugte Fahrrichtung SG
-  Für MIV gesperrte Strassenabschnitte
-  Unterbindung des Durchgangsverkehrs in verkehrsberuhigten Kammern

- ÖV-Bevorzugung**
-  Busspur (physisch / elektronisch)
-  Buspriorisierung (mit Fahrbahnhofstellen, Busschleuse, Bevorzugung an LSA)

- Bemerkung:
Auch mit „Feinsteuerung“ wird tw. der Bus (aus der untergeordneten Strassennetz) bevorzugt

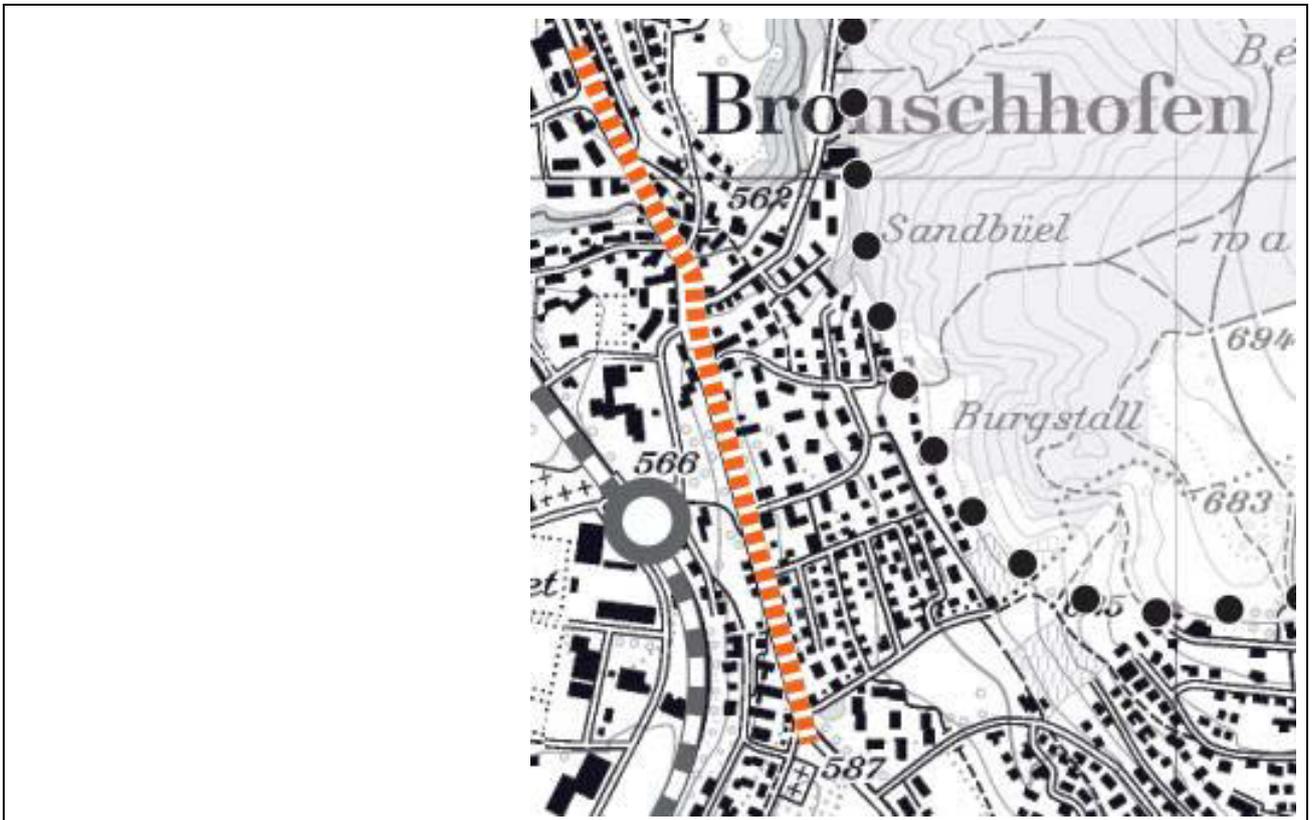
BGK St. Gallerstrasse		ZEW 1.8 (ZEW 1.8)	
		3425.2.012	
Massnahmen- beschreibung	Das Strassennetz in Wil wird sich erheblich verändern (Autobahnanschluss Wil-West, Netzergänzungen Nord und Grünaustrasse sowie Umbauten an verschiedenen Knoten). Mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten werden flankierende Massnahmen zu diesen Veränderungen sichergestellt. Das BGK St. Gallerstrasse reicht vom Knoten Gammakreisel bis zum Knoten Toggenburgerstrasse (650 m). Das BGK umfasst die Einrichtung einer Busspur vom Gammakreisel bis zur Rudenzburgkreuzung in Richtung Stadtzentrum.		
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
Reifegrad	Die Massnahme hat Reifegrad 2 erreicht.		
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	2017	
	Einreichung Vorprojekt ARE	2017	
	geschätzter Baubeginn	2019	
	geschätzte Inbetriebnahme	2020	
Koordinationsstand Kant. Richtplan SG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Koordinationsstand Kant. Richtplan TG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
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: <ul style="list-style-type: none"> • 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 im Siedlungsgebiet) • 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	exkl. Mwst		inkl. Mwst
	Anteil Kanton	SG 3.0 Mio.	SG 3.23 Mio.
	Anteil Gemeinde	1.6 Mio.	1.74 Mio.
	Kosten CHF	4.6 Mio.	4.97 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 - DWV 2014: rd. 15'500 Belastung Trend - DWV 2035: rd. 18'000		
Federführung	TBA Kanton SG		
Beteiligte	Stadt Wil		



BGK Tonhallenstrasse / Toggenburgerstrasse		ZEW 1.14 (ZEW 1.14)	
		3425.2.018	
Massnahmen- beschreibung	Das Strassennetz in Wil wird sich erheblich verändern (Autobahnanschluss Wil-West, Netzer- gänzungen Nord und Grünaustrasse. Mit der Grünaustrasse wird eine Entlastungsachse zur Tonhallenstrasse geschaffen. Damit die Tonhallenstrasse möglichst stark vom Verkehr befreit werden kann sind entsprechend starke Massnahmen zur Verkehrsberuhigung zu ergreifen. Dies erfolgt im Rahmen einer integralen Umgestaltung des Strassenraums auf Basis eines BGK. Das BGK Tonhallenstrasse umfasst dazu die Achse Tonhallenstrasse - Toggenbur- gerstrasse vom Rundenzburgknoten bis zum Knoten Konstanzerstrasse (600 m). Mit der In- betriebnahme der Grünaustrasse ist ein Abtausch zwischen Tonhallenstrasse und Grünaus- trasse zwischen dem Kanton SG und der Stadt Wil vorzunehmen. Die Tonhallenstrasse ver- liert damit ihre Funktion als Durchgangsstrasse und kann als Erweiterung der Altstadt gestal- tet werden. Die Aufwertung der Tonhallen- / Toggenburgerstrasse ist ein wichtiger Bestandteil der flankierenden Massnahmen zur Grünaustrasse, damit der Verkehr erfolgreich auf die neue Grünaustrasse verlagert werden kann.		
Priorität	<input type="checkbox"/> A	<input checked="" type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
Reifegrad	Die Massnahme hat Reifegrad 2 erreicht.		
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	2017 bis 2018	
	Einreichung Vorprojekt ARE	2021	
	geschätzter Baubeginn	2024	
	geschätzte Inbetriebnahme	2025	
Koordinationsstand Kant. Richtplan SG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis
		<input type="checkbox"/> Festsetzung	
Koordinationsstand Kant. Richtplan TG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis
		<input type="checkbox"/> Festsetzung	
Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild und die Teilstrategien MIV und LV verfolgen die Ziele einer siedlungsver- träglichen Verkehrsabwicklung des MIV und eng damit verknüpft der Schaffung von attrakti- ven LV-Wege-Netzen, insbesondere in den Siedlungskernen. Mit der Umsetzung des BGKs Tonhallenstrasse werden diese Ziele effizient erreicht. Zudem sichern die BGKs als Teil der flankierenden Massnahmen die Entlastungswirkung der Netzer-gänzungen.		
Nutzen	Mit dem BGK werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (insbes. bessere Verträglichkeit zwischen LV und MIV auf einer sehr wichtigen Achse mit LV-Schwachstellen) • Siedlungsentwicklung nach innen (Erhöhung der Qualität der öffentlichen Räume und bes- sere Verträglichkeit MIV im Siedlungsgebiet) • Verkehrssicherheit (Sanierung einer Altstadtstrasse 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	exkl. Mwst		inkl. Mwst
	Anteil Kanton		
	Anteil Gemeinde	3.9 Mio.	4.21 Mio
	Kosten CHF	3.9 Mio.	4.21 Mio.
Abhängigkeiten	Die Massnahme muss im Zusammenhang mit den Netzer-gänzungen, den Knotenumbauten, der neuen Verkehrsführung und der Aufwertung des Ortszentrums angegangen werden.		
Quantitative Angaben	Belastung Ist - DWV 2014: rd. 9'000 Belastung Trend - DWV 2035: rd. 10'000		
Federführung	Stadt Wil		
Beteiligte	TBA Kanton SG		



BGK Bronschhofer-/Hauptstrasse		ZEW 1.15 (ZEW 1.15)	
		3425.2.019	
Massnahmen- beschreibung	<p>Das Strassennetz im Ortsteil Bronschhofen 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 Hauptstrasse reicht von der Einmündung der Netzergänzung Nord bis zum Knoten Bronschhoferstrasse (1'400 m). Mit der Inbetriebnahme der Netzergänzung Nord ist ein Abtausch zwischen der Hauptstrasse und Netzergänzung Nord zwischen dem Kanton SG und der Stadt Wil vorzunehmen. Die Hauptstrasse verliert damit ihre Funktion als Durchgangsstrasse und kann mit verkehrsberuhigenden Massnahmen saniert werden.</p>		
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
Reifegrad	Die Massnahme hat Reifegrad 2 erreicht.		
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt Einreichung Vorprojekt ARE geschätzter Baubeginn geschätzte Inbetriebnahme	2016 bis 2017 2017 2022 2022	
Koordinationsstand Kant. Richtplan SG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Koordinationsstand Kant. Richtplan TG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
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 Hauptstrasse 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: <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (insbes. bessere Verträglichkeit zwischen LV und MIV auf einer sehr wichtigen Achse mit vielen LV-Schwachstellen) • Siedlungsentwicklung nach innen (Erhöhung der Qualität der öffentlichen Räume und bessere Verträglichkeit MIV im Siedlungsgebiet) • Verkehrssicherheit (Sanierung einer Ortsdurchfahrt mit mittlerem Unfallpotenzial) • Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung) 		
Machbarkeit	BGKs sind weitgehend akzeptierte Massnahmen und i.d.R. technisch problemlos umsetzbar.		
Kosten	exkl. Mwst		inkl. Mwst
	Anteil Kanton		
	Anteil Gemeinde	8.7 Mio.	9.4 Mio.
	Kosten CHF	8.7 Mio.	9.4 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 - DWV 2014: rd. 10'500 Belastung Trend - DWV 2035: rd. 12'000		
Federführung	Stadt Wil		
Beteiligte	TBA Kanton SG		



6 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Gesamtschau öffentlicher Verkehr		ÖV
Beschrieb	<p>Eine bessere Abstimmung zwischen der Siedlungsentwicklung und der ÖV-Erschliessung ist einer der Kernpunkte der Agglomerationsplanung. Mit den Massnahmen des Agglomerationsprogramms 2. Generation wurde eine umfassende Planung zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung (neue Linien und neue Haltestellen, Taktverdichtungen), zur Verbesserung des Komforts (Sanierung und Aufwertung Haltestellen) und zur ÖV Beschleunigung (Busbevorzugung durch Busspuren) gestartet.</p> <p>Aufbauend auf dieser Basis werden mit dem Agglomerationsprogramm 3. Generation einzelne Projekte zur Verbesserung des ÖV-Systems in der Agglomeration ergänzt.</p>	
Einzelmassnahmen	<p>Folgende Einzelmassnahmen liegen vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verlegung FW-Haltestelle in Wil (Bahnhofplatz) (ÖV 1.8) • Infrastruktur Frauenfeld Wil Bahn - Doppelspur Jakobstal (ÖV 2.1) • Buspriorisierung Unterführung Wilen / Rickenbach (ÖV 3.2) • Busbevorzugung Knoten Augarten bis Bahnhof Uzwil (ÖV 3.3) 	
Zweckmässigkeit	<p>Das Zukunftsbild und die Teilstrategien verfolgen insbesondere das Ziel einer besseren Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschliessung. Zudem soll das ÖV-Angebot in den Kernen der Regio Wil einen 15-Min.-Takt erreichen.</p> <p>Die Massnahmen ÖV sind darauf abgestimmt, diese Ziele auf eine möglichst effiziente Weise zu erreichen.</p>	
Nutzen	<p>Mit der Umsetzung der Massnahmen ÖV werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (bessere Verträglichkeit zwischen MIV und ÖV, Verbesserung Reisezeiten im ÖV, Verbesserung Fahrplanstabilität und Verringerung der Umsteigezeiten) • Siedlungsentwicklung nach innen (Abstimmung Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschliessung, Erhöhung der Qualität der öffentlichen Räume insbesondere der Bahnhofsumgebungen) • Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung durch den Verlagerungseffekt vom MIV auf den ÖV) 	
Abhängigkeiten	<p>Die Massnahmen ÖV weisen vielfach Abstimmungsbedarf mit den Massnahmen LV, ZEW, ZEU und MIV auf.</p>	
Weitere Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> • Berichte kant. ÖV-Planungen, AöV SG und TG • Bericht Betriebsstudie FW-Bahn, FW-Bahn im Auftrag für BAV • Masterplan Zukunft Bahnhof Wil vom 16. Dezember 2015 	

Verlegung FW-Haltestelle Bahnhof Wil		ÖV 1.8 (-)													
		neu													
Massnahmenbeschrieb	<p>Das Bahnhofsumfeld Wil wird im Rahmen übergreifender städtebaulicher Überlegungen schrittweise saniert. Herzstück dieser Entwicklung ist die Umgestaltung des Bushofs (A-Massnahme Agglomerationsprogramm 2. Generation). Aufgrund der erhöhten technischen Anforderungen und der benötigten Kapazitäten für den Bushof (Bedarf nach mehr Haltekannten) ist als zusätzliche Massnahme die Verlegung des Bahnhalts FW-Bahn ca. 85 Meter Richtung Westen notwendig.</p> <p>Die Umsetzung der Aufwertung des Bahnhofsumfelds erfolgt schrittweise und ist im Rahmen einer Masterplanung (siehe Beilage zum Aggloprogramm) aufgegleist.</p> <p>Die Finanzierung der Verlegung der FW-Haltestelle am Bahnhof Wil ist noch offen. Abklärungen dazu zwischen der Stadt Wil, dem Kanton und dem Bund laufen parallel zum Agglomerationsprogramm.</p>														
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C												
Reifegrad	Die Massnahme hat Reifegrad 2 erreicht.														
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt Einreichung Vorprojekt ARE geschätzter Baubeginn geschätzte Inbetriebnahme	2016 bis 2017 2017 2022 2023													
Koordinationsstand Kant. Richtplan SG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung												
Koordinationsstand Kant. Richtplan TG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung												
Zweckmässigkeit	Dem Bahnhof Wil kommt mit ZEB eine gewichtige Bedeutung zu. Darauf baut auch das Zukunftsbild sowie das ÖV-Konzept auf, wo der Bahnhof Wil eine zentrale Rolle einnimmt. Aus Sicht des Busbetriebes ist eine Verbesserung der Situation zwingend, da mit dem neuen ÖV-Konzept zusätzliche Buslinien zum Bahnhof geführt werden. Zur funktionalen und ästhetischen Aufwertung wird erneut ein Wettbewerb durchgeführt.														
Nutzen	Der Bahnhof soll mit den Massnahmen des Masterplans ein Ort mit hoher Aufenthaltsqualität und optimalen Umsteigeverbindungen werden. Als solcher kann er die vielfältigen Aufgaben einer zentralen Verkehrsdrehscheibe in der Agglomeration Wil bewältigen. Es sind somit positive Wirkungen auf alle WK 1-4 zu erwarten.														
Machbarkeit	Die Machbarkeit ist im Rahmen der Masterplanung Bahnhof Wil vertieft untersucht und nachgewiesen worden.														
Kosten	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>exkl. Mwst</th> <th>inkl. Mwst</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>9.5 Mio. *)</td> <td>10.26 Mio. *)</td> </tr> <tr> <td>Kosten CHF (exkl. Mwst.)</td> <td>9.5 Mio.</td> <td>10.26 Mio.</td> </tr> </tbody> </table>			exkl. Mwst	inkl. Mwst	Anteil Kanton			Anteil Gemeinde	9.5 Mio. *)	10.26 Mio. *)	Kosten CHF (exkl. Mwst.)	9.5 Mio.	10.26 Mio.	
	exkl. Mwst	inkl. Mwst													
Anteil Kanton															
Anteil Gemeinde	9.5 Mio. *)	10.26 Mio. *)													
Kosten CHF (exkl. Mwst.)	9.5 Mio.	10.26 Mio.													
	*) Kostenteiler Bund/Kanton/Gemeinde noch offen														
Abhängigkeiten	Die Funktionalität des gesamten Regional- und Stadtbusbetriebs ist mit einem verkehrlich funktionierenden Bahnhofplatz Wil verknüpft. Die Massnahme baut auf der A2 Massnahme Aufwertung Bahnhof Wil auf (ARE-Code: 3425.02.030).														
Qualitative Angaben	--														
Federführung	Stadt Wil														
Beteiligte	BAV, AöV SG und TG, FW Bahn														

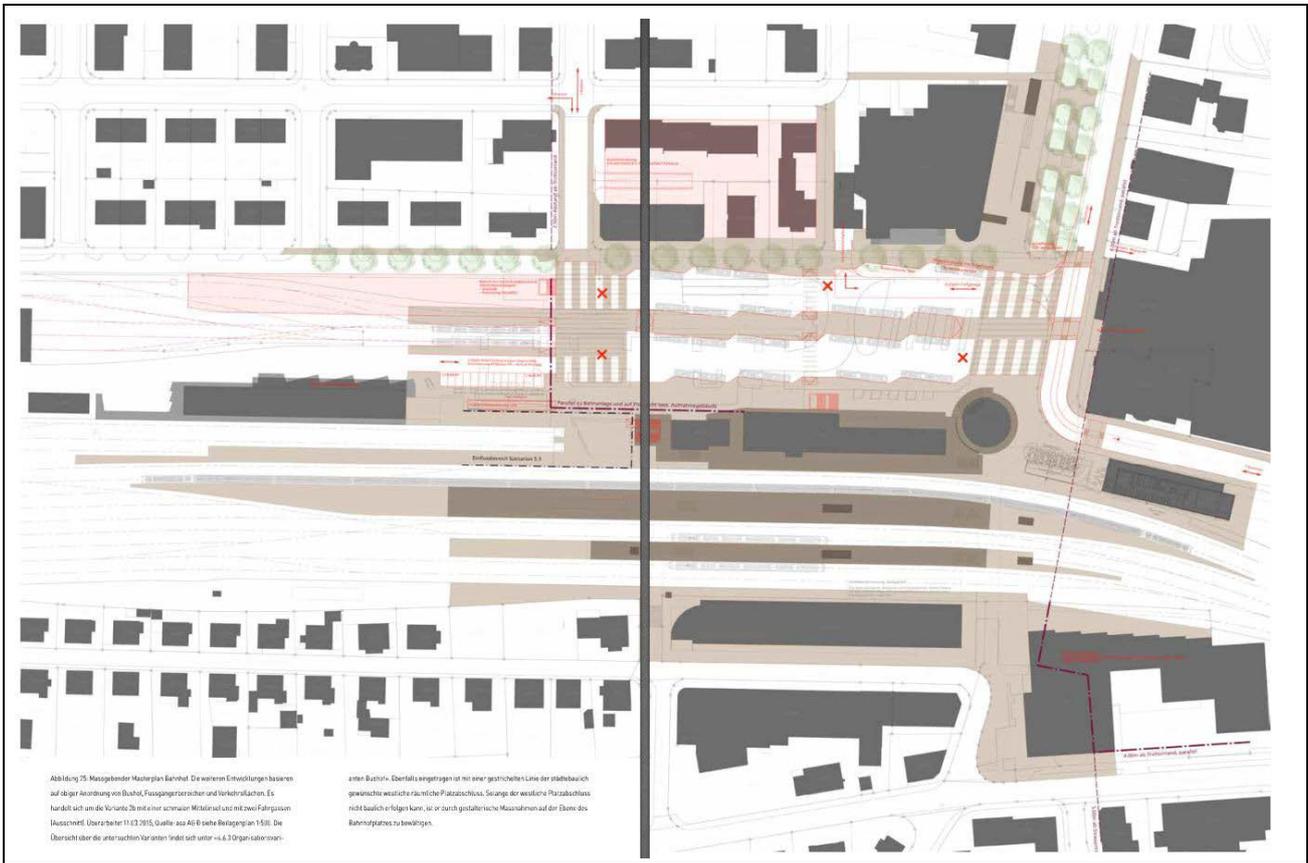
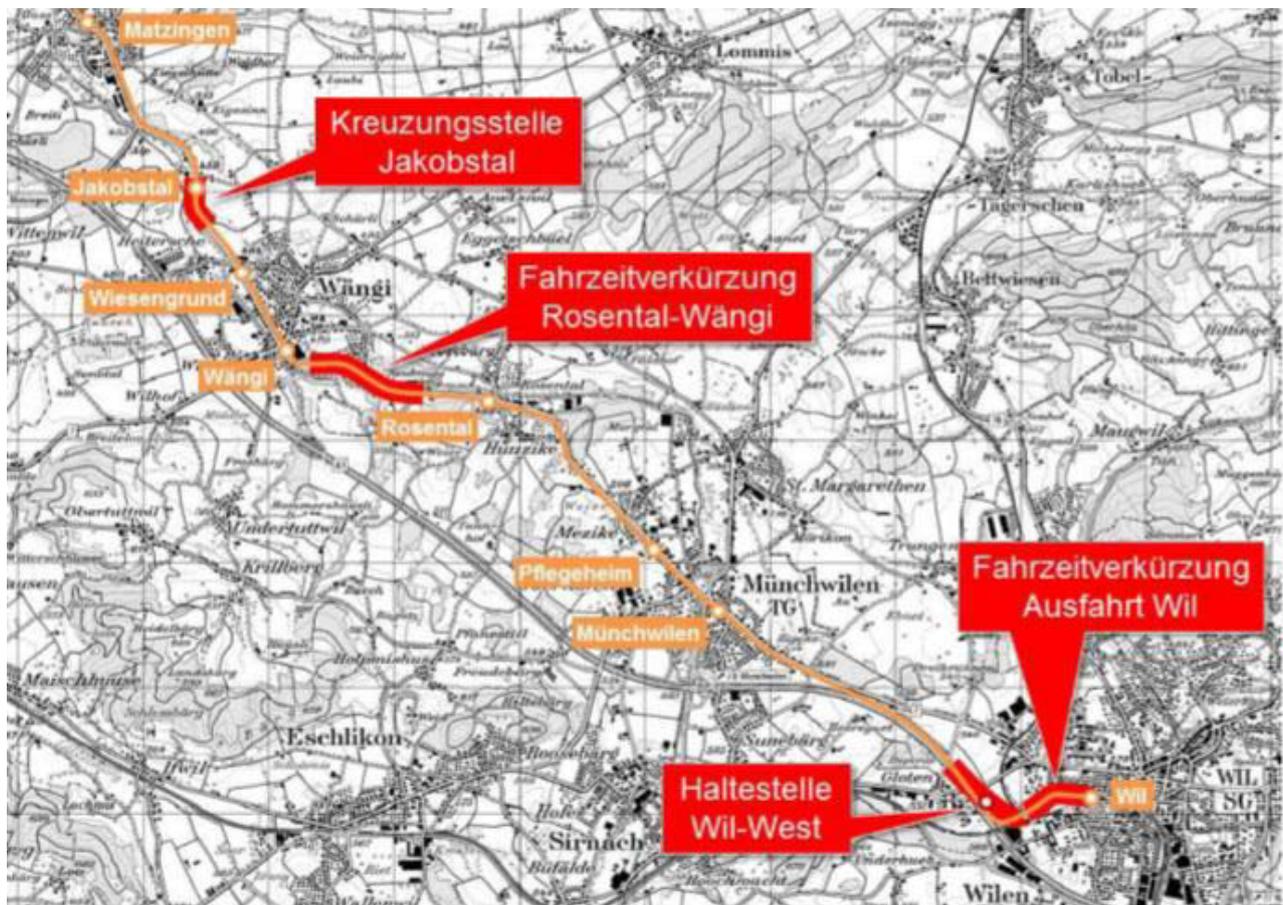


Abbildung 75 Masgebender Masterplan Bahnhof. Die weiteren Entwicklungen basieren auf obiger Anordnung von Bushaltestellen, Fahrgasterräumen und Vorkerbflächen. Es handelt sich um die Variante 2b mit einer schmalen Mittelinsel und zwei Fahrgastzonen (Ausschnitt). Überarbeitet 11.03.2015, Quelle: see AG 8 siehe Beilagen 1-5/11. Die Übersicht über die untersuchten Varianten findet sich unter 4.6.3 Organisations-

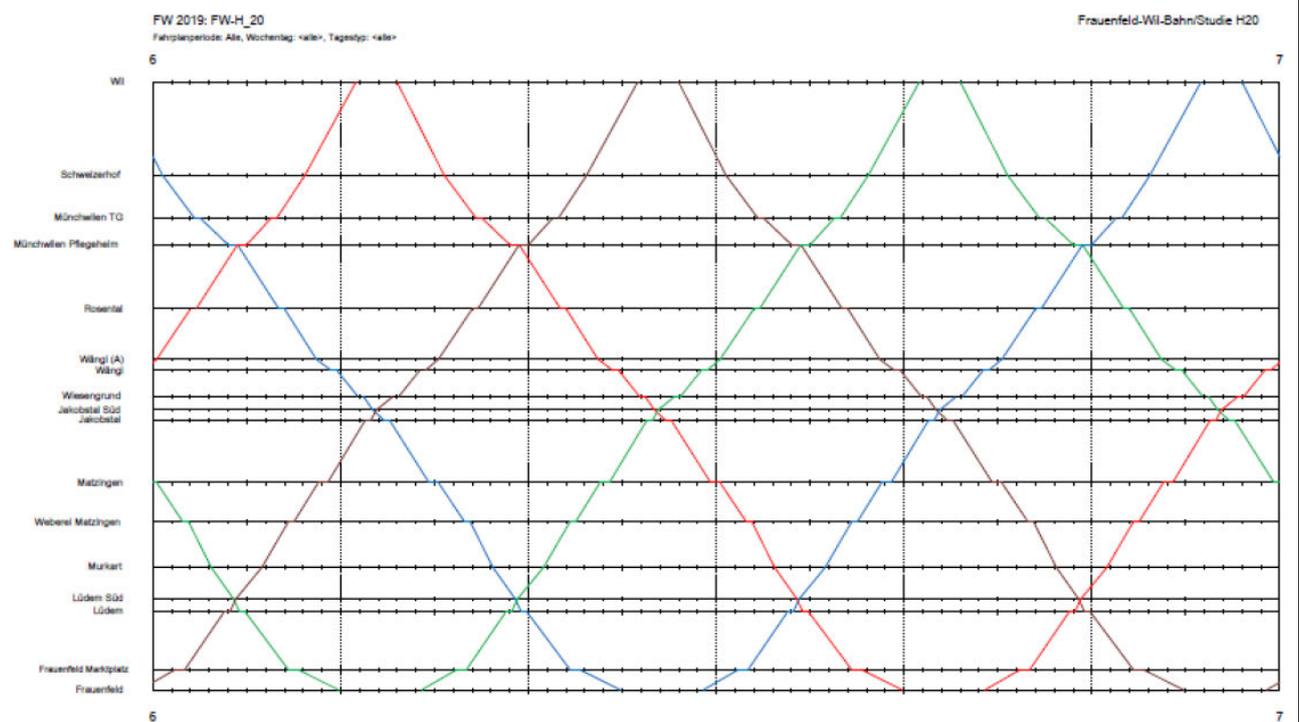
arten-Buchstr. Ebenfalls eingetragen ist mit einer gestrichelten Linie der städtebaulich gewachsene wesentliche räumliche Platzabschluss. Solange der wesentliche Platzabschluss nicht baulich erfolgen kann, ist er durch gestalterische Maßnahmen auf der Ebene des Bahnhofplatzes zu bewältigen.

Übergeordnete Massnahme: Ausbau Infrastruktur Frauenfeld-Wil-Bahn		ÖV 2.1 (ÖV 2.1)	
		3425.2.092	
Massnahmen- beschreibung	<p>Vor dem Hintergrund der durch ZEB leicht verschobenen Fernverkehrszeiten und dem Bedürfnis, sowohl in Frauenfeld wie auch in Wil gute Anschlüsse möglichst in jeweils beide Richtungen herzustellen, wurde ein Angebotskonzept entwickelt, welches zwischen Wil und Frauenfeld einen 15-Min.-Takt vorsieht und dank schlanker Umläufe effizient mit 4 Zugseinheiten betrieben werden kann. Zur Realisierung des Viertelstundentaktes auf der FWB sind folgende Massnahmen vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kreuzungsstelle Lüdem (7.8 Mio. CHF) – Bestandteil der Leistungsvereinbarung 2017-2020 und somit bereits finanziert • Kreuzungsstelle Jakobstal (8.6 Mio. CHF, Kostenschätzung FWB Nov. 2015, +/- 30%) • Kurvenstreckung zur Fahrzeitverkürzung Rosental-Wängi (2.3 Mio. CHF, Kostenschätzung FWB Nov. 2015, +/- 30%) <p>Auf der Strecke der FWB ist zudem die Realisierung eines neuen Bahnhalts im ESP Wil-West und damit verbunden eine Verlegung der FWB-Trasse zwischen Wil-West und dem Bahnhof Wil verbunden. Diese Massnahmen zur Realisierung des Bahnhalts Wil-West sind in einem eigenen Massnahmenblatt (WW 1.4) dargestellt.</p>		
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
	Die Massnahme wird durch den Bund im Rahmen des STEP 2030 Schiene bearbeitet.		
Reifegrad	Die Massnahme hat Reifegrad 2 erreicht.		
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	bis 2020	
	Einreichung Vorprojekt ARE	2020	
	geschätzter Baubeginn	2022	
	geschätzte Inbetriebnahme	2023	
Koordinationsstand Kant. Richtplan SG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis
		<input type="checkbox"/> Festsetzung	
Koordinationsstand Kant. Richtplan TG	<input checked="" type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis
		<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung	
Zweckmässigkeit	<p>Da die Kapazitäten auf der Hauptstrecke Winterthur - Wil - Uzwil - St.Gallen beschränkt sind, sehen Zukunftsbild und ÖV-Konzept eine starke Entwicklung entlang der Achse der Frauenfeld Wil Bahn vor. Der ESP Wil-West mit einem neuen Bahnhof liegt ebenfalls auf dieser Achse.</p> <p>Die Frauenfeld-Wil-Bahn soll deshalb im 15-Minuten-Takt verkehren. Damit dies wirtschaftlich möglich ist, müssen die Umlauf- und Wendezeiten kurz gehalten werden, was mit den beiden Kreuzungsmöglichkeiten in Jakobstal und Lüdem möglich ist.</p>		
Nutzen	<p>Mit dem durchgehenden 15-Min.-Takt werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität des ÖV (Verringerung der Reisezeit, insb. bei Reisen über die Zentren Wil und Frauenfeld hinaus; Verringerung der Warte- und Umsteigezeiten in Wil und Frauenfeld; gezielter Ausbau der Kapazitäten) • Stärkung der Siedlungsentwicklung nach innen (Konzentration von EW/AP an geeigneten Orten) • Umweltbelastung (Verbesserung des Modal-Splits zugunsten LV oder ÖV) 		
Machbarkeit	Die Machbarkeit wurde im Rahmen der Ausarbeitung durch die FW im Auftrag des BAV für STEP 2030 aufgezeigt.		
Kosten		exkl. Mwst	inkl. Mwst
	Anteil Bund	10.9 Mio.	11.8 Mio.
	Kosten CHF	10.9 Mio.	11.8 Mio.

Abhängigkeiten	Es bestehen betriebliche Abhängigkeiten mit Massnahme WW 1.4.
Quantitative Angaben	--
Federführung	BAV
Beteiligte	TBA TG, AöV SG und TG, FW Bahn

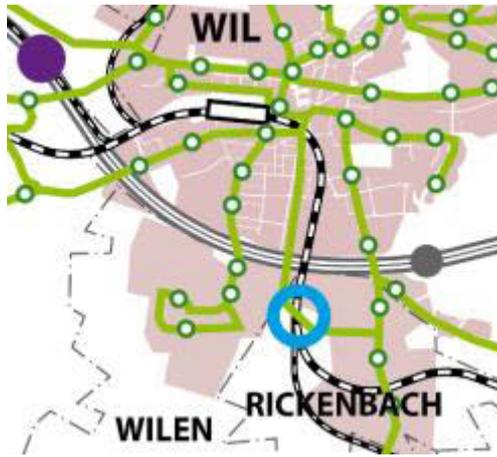


Übersicht Infrastrukturmassnahmen FWB zur Realisierung des 15'-Taktes mit einem Bahnhalt Wil-West (Quelle: FWB November 2015, Bericht «Angebotsentwicklung STEP Ausbauschnitt 2030»)



Fahrplan 15'-Takt FWB (Quelle: FWB November 2015, Bericht «Angebotsentwicklung STEP Ausbauschnitt 2030»)

Busbevorzugung im Bereich Knoten Wilenstrasse/Glärnischstrasse bis Wilenstrasse/Mattstrasse inkl. Bahnunterführung		ÖV 3.2 (ÖV 3.2)		
		3425.2.039		
Massnahmen- beschreibung	<p>Das ÖV-Konzept sieht vor, eine Buslinie neu via Glärnischstrasse nach Wil zu führen. Da die Bahnunterführung für den Begegnungsfall Bus / PW zu schmal ist, ist die Einrichtung einer LSA-Steuerung zur Priorisierung der Busse notwendig. Eine ursprünglich geplante bauliche Verbreiterung der Unterführung wurde aufgrund der hohen Kosten verworfen.</p> <p>Als flankierende Busbevorzugungsmassnahmen sind im Bereich Kreuzung Wilenstrasse - Glärnischstrasse (Gemeinde Wilen) und Wilenstrasse - Mattstrasse (Gemeinde Rickenbach) bauliche Massnahmen vorzunehmen. Im Weiteren ist im Bereich des Gemeindehauses Wilen/Rickenbach eine Bushaltestelle nach BehiG vorzusehen.</p>			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	
Reifegrad	Die Massnahme hat Reifegrad 2 erreicht.			
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt Einreichung Vorprojekt ARE geschätzter Baubeginn geschätzte Inbetriebnahme	2016 2017 2019 2019		
Koordinationsstand Kant. Richtplan SG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung
Koordinationsstand Kant. Richtplan TG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung
Zweckmässigkeit	<p>Zukunftsbild und ÖV-Konzept sehen einen dichten, schnellen, hindernisfreien und pünktlichen ÖV vor, der die zentralen Siedlungsgebiete möglichst lückenlos abdeckt.</p> <p>Die im ÖV-Konzept vorgesehene Verlagerung der Kirchberger Buslinie (732) auf die Glärnischstrasse hat primär 2 Gründe: 1. Die Erschliessung der Glärnischstrasse (Siedlungsentwicklung) 2. Das Umfahren der staugefährdeten Strecke im Zulauf zum Zentrum. Damit die Busse jedoch ohne zeitliche Verzögerung und Einschränkungen der Sicherheit verkehren können, ist eine zügige Durchfahrt durch diese hoch belastete Engstelle notwendig. Die Unterführung lässt das Kreuzen zwischen einem PW und einem LW/Bus aufgrund der bestehenden Breite nicht zu.</p>			
Nutzen	<p>Mit dieser Massnahme werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (Verringerung der Reisezeit, gezielter Ausbau der Kapazitäten, Verbesserung der Fahrplanstabilität/Pünktlichkeit) • Sicherstellung der Erreichbarkeit des Gebietes an der Glärnischstrasse mit dem ÖV • Siedlungsentwicklung nach innen (insb. das zentrale Gebiet an der Glärnischstrasse) • Verkehrssicherheit (Reduktion der Konfliktsituationen bei der Durchfahrt der Busse) 			
Machbarkeit	--			
Kosten	exkl. Mwst		inkl. Mwst	
	Anteil Kanton	TG 0.375 Mio.	TG 0.405 Mio.	
	Anteil Gemeinde	0.375 Mio	0.405 Mio.	
	Kosten CHF	0.75 Mio.	8.1 Mio	
Abhängigkeiten	Taktverdichtungen Buslinien und Verlegung Linie 732 auf die Hubstrasse / Glärnischstrasse			
Quantitative Angaben	Verkehrsbelastung DWV 2014: rd. 16'000 Verkehrsbelastung DWV 2035: rd. 18'500			
Federführung	TBA Kanton TG			
Beteiligte	AÖV Kanton TG Gemeinden Rickenbach und Wilen			



MIV-Steuerung

-  Dosierung
-  Feinsteuerung
-  Erhöhung des Durchfahrtswiderstands auf Übergangsnetz
-  Bevorzugte Fahrrichtung
-  Für MIV gesperrte Strassenabschnitte
-  Unterbindung des Durchgangsverkehrs in verkehrsberuhigten Kammern

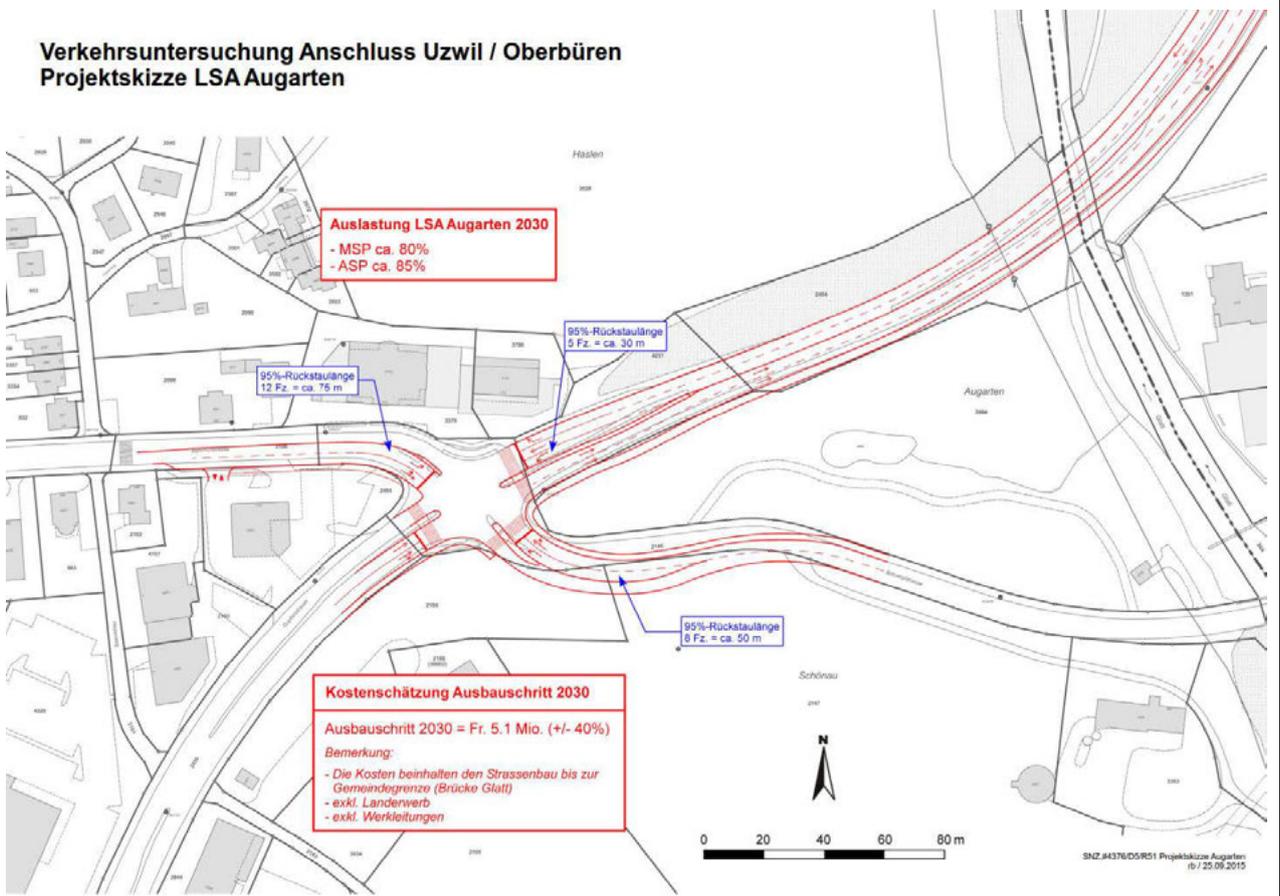
ÖV-Bevorzugung

-  Busspur (physisch / elektronisch)
-  Buspriorisierung (mit Fahrbahnhaltestellen, Busschleuse, Bevorzugung an LSA)

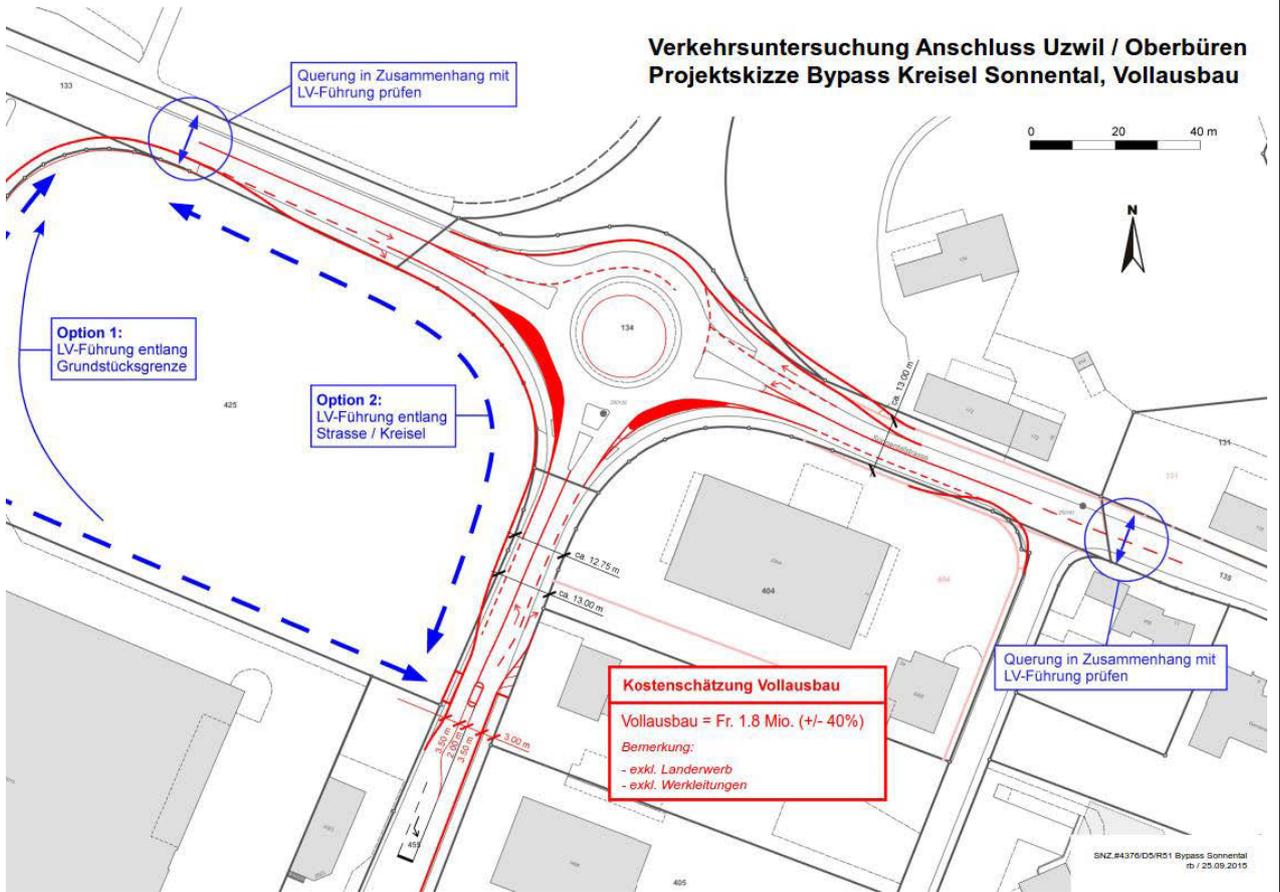
Bemerkung:
Auch mit „Feinsteuerung“ wird tw. der Bus (aus der untergeordneten Strassennetz) bevorzugt

Busbevorzugung Uzwil		ÖV 3.3 (-)	
		neu 3425.2.020	
Massnahmenbeschrieb	<p>Der Autobahnanschluss Oberbüren und der Knoten Augarten werden aufgrund der erreichten Lebensdauer und bestehender Sicherheitsmängel saniert. Im Zuge dieser Sanierung sollen auf der Achse Kreisel Sonntal Oberbüren bis zum Bahnhof Uzwil auch Massnahmen zur ÖV-Beschleunigung erfolgen. Dies trägt zu einer Stabilisierung des Fahrplans bei.</p> <p>Aufgrund der Entwicklungen und Absichten des ASTRA hat eine Verkehrsuntersuchung das gesamte System der Knoten vom Augarten über den Autobahnanschluss Oberbüren bis zum Kreisel Sonntal betrachtet und Massnahmen aufgezeigt, welche die heute vorhandenen Defizite beheben sollen. Mit der Ausdehnung über die beiden Knoten Augarten und Sonntal hinaus können die verkehrlichen Abhängigkeiten des gesamten Systems einbezogen werden. Neben der verkehrstechnischen Betrachtung (Leistungsfähigkeit, Rückstau und Sicherheit) sind in diesem Zusammenhang auch die funktionalen Aspekte des vorliegenden Strassennetzes betrachtet worden. Dies hat zur Folge, dass die Kostenschätzung der notwendigen Knotensanierung Knoten Augarten neu auf 5.1 Mio. geschätzt wurde (+/- 40%). Der Zeitplan zur Umsetzung dieser Massnahme ist mit den Planungen des ASTRA zur Sanierung des Autobahnanschlusses Oberbüren koordiniert.</p> <p>Konkret werden folgende Massnahmen ergriffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Leistungssteigerung Kreisel Sonntal mit Bypässen (1.8 Mio. CHF) • Sanierung Knoten Augarten mit LSA-Steuerung zur Priorisierung des ÖV (5.1 Mio. CHF) 		
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
Reifegrad	Die Massnahme hat Reifegrad 2 erreicht.		
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	2017	
	Einreichung Vorprojekt ARE	2017	
	geschätzter Baubeginn	2019	
	geschätzte Inbetriebnahme	2020	
Koordinationsstand Kant. Richtplan SG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Zweckmässigkeit	Zukunftsbild und ÖV-Konzept sehen einen dichten, schnellen, hindernisfreien und pünktlichen ÖV vor, der die zentralen Siedlungsgebiete möglichst lückenlos abdeckt. Dazu sind auf den Zulaufstrecken zum Bahnhof Uzwil ausreichen Kapazitäten für einen stetigen Verkehrsablauf und einen hindernisfreien Busbetrieb zu schaffen.		
Nutzen	Mit dieser Massnahme werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (Verringerung der Reisezeit, gezielter Ausbau der Kapazitäten, Verbesserung der Fahrplanstabilität/Pünktlichkeit) 		
Machbarkeit	--		
Kosten	exkl. Mwst		inkl. Mwst
	Anteil Kanton	SG 6.9 Mio.	SG 7.45 Mio
	Anteil Gemeinde		
	Kosten CHF	6.9 Mio.	7.45 Mio
Abhängigkeiten	Die Massnahme ist mit der Sanierung des Autobahnanschlusses Oberbüren durch das ASTRA zu koordinieren (MIV 1.2).		
Qualitative Angaben	--		
Federführung	TBA Kanton SG		
Beteiligte	ASTRA, AÖV Kanton SG, Gemeinden Uzwil und Oberbüren		

**Verkehrsuntersuchung Anschluss Uzwil / Oberbüren
Projektskizze LSA Augarten**

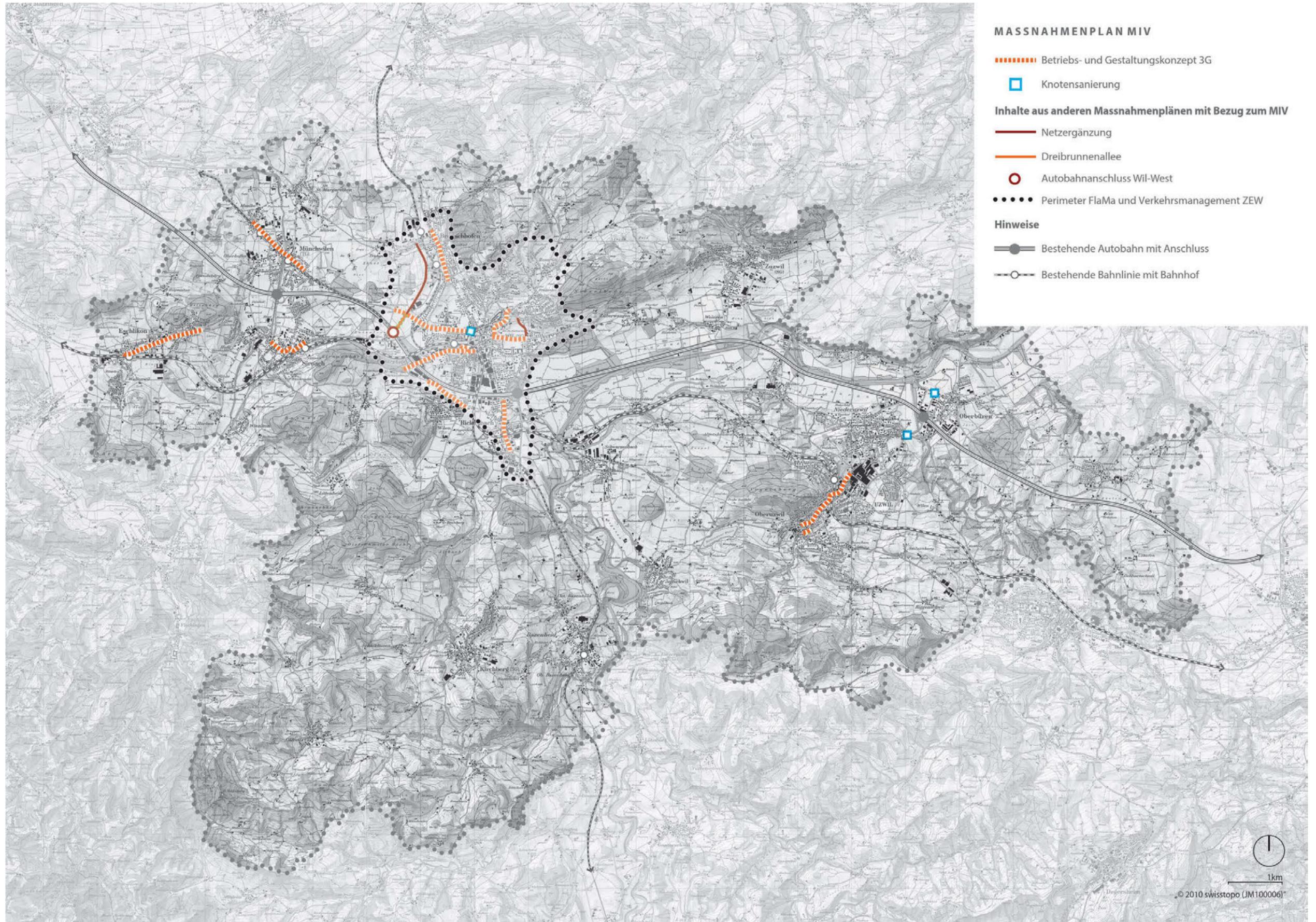


**Verkehrsuntersuchung Anschluss Uzwil / Oberbüren
Projektskizze Bypass Kreisell Sonnental, Vollausbau**

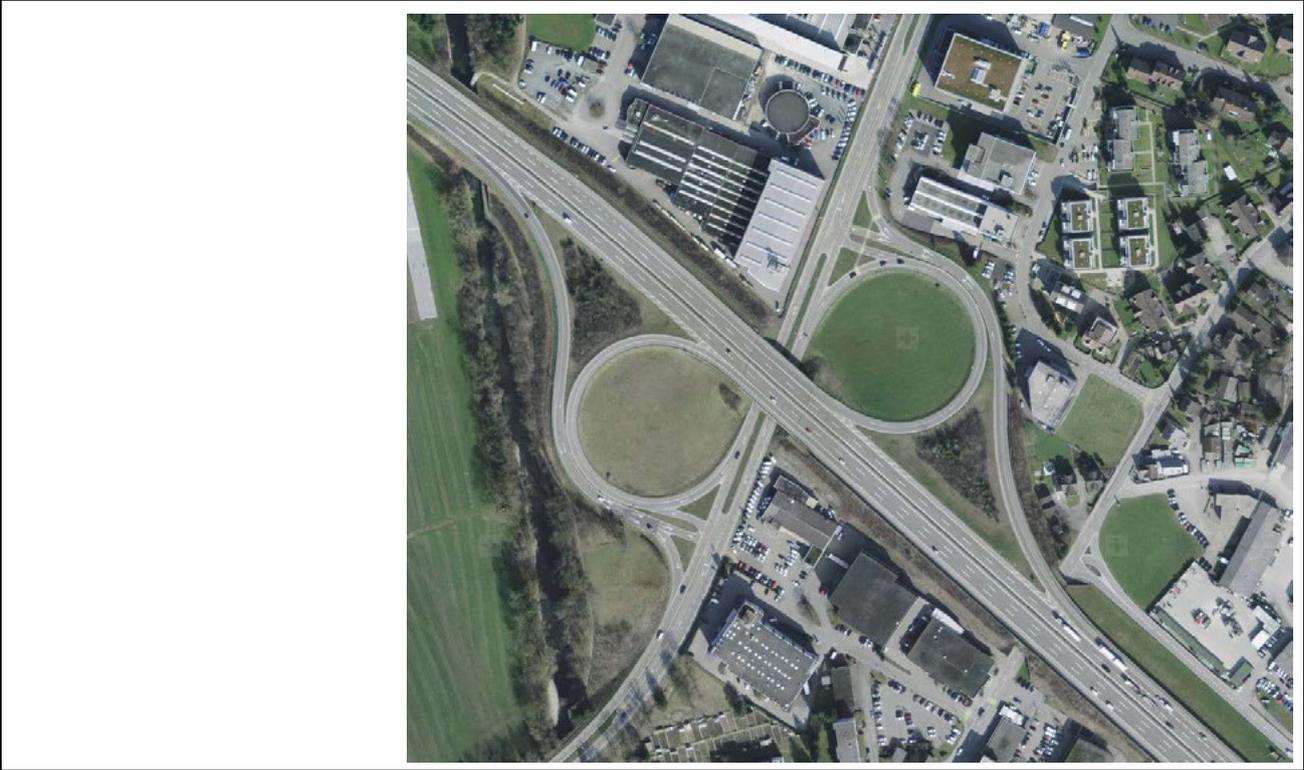


7 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

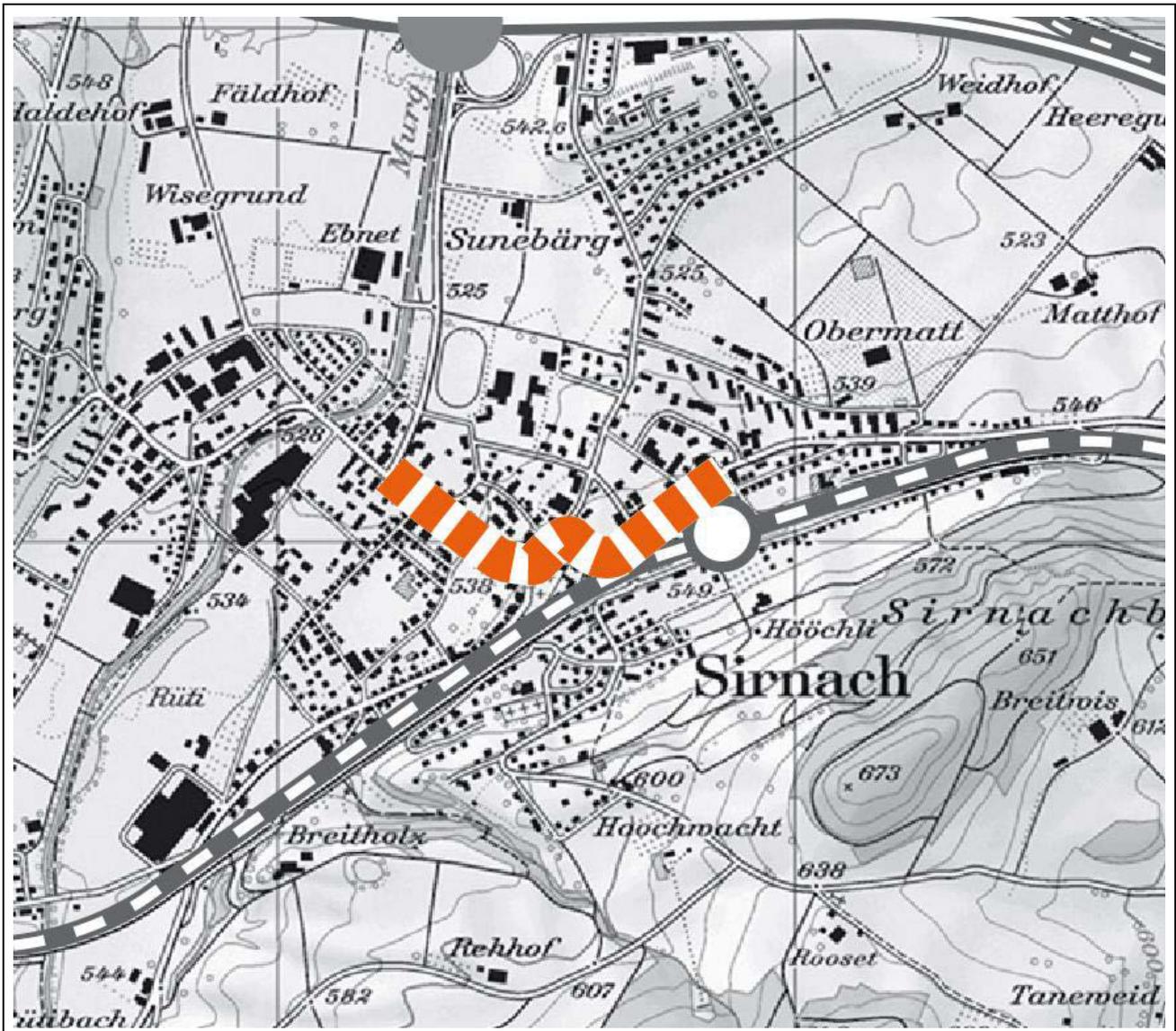
Gesamtschau motorisierter Individualverkehr		MIV
Beschrieb	<p>Der MIV soll in Zukunft möglichst nicht mehr zunehmen. Die Agglomeration muss aber auch in Zukunft mit dem bestehenden Verkehr leben. Umfahrungen können nur in Ausnahmefällen gebaut werden. Deshalb muss der MIV so siedlungsverträglich wie möglich gestaltet werden. Die Massnahmen im MIV dienen schwergewichtig dem Ziel einer harmonischen Koexistenz zwischen den Verkehrsteilnehmern (LV, ÖV und MIV) sowie der vom MIV negativ Betroffenen (Siedlung und Sicherheit).</p> <p>Die konkreten Massnahmen, die das Erreichen dieses Ziels sichern, sind kleinräumige Netzergänzungen, Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK), Knotensanierungen und Verkehrsberuhigende Massnahmen.</p> <p>Zudem werden Massnahmen zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage getroffen. Diese umfassen den ruhenden Verkehr und ein Mobilitätsmanagement.</p>	
Einzelmassnahmen	<p>Folgende Einzelmassnahmen liegen vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sanierungen Autobahnanschluss Oberbüren (MIV 1.2) • Betriebs- und Gestaltungskonzepte (MIV 2.4, 2.6, 2.9, 2.10) 	
Zweckmässigkeit	<p>Das Zukunftsbild und die Teilstrategien verfolgen insbesondere die Ziele einer siedlungsverträglichen Verkehrsabwicklung des MIV und eng damit verknüpft der Schaffung von attraktiven LV-Wege-Netzen, insbesondere in den Siedlungskernen. Die Massnahmen MIV sind darauf abgestimmt diese Ziele auf eine möglichst effiziente Weise zu erreichen.</p>	
Nutzen	<p>Mit der Umsetzung der Massnahmen MIV werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (insbes. bessere Verträglichkeit zwischen MIV und LV sowie ÖV, Verbesserung Reisezeiten, Einfluss auf die Verkehrsnachfrage) • Siedlungsentwicklung nach innen (Erhöhung der Qualität der öffentlichen Räume und bessere Verträglichkeit MIV und Siedlung an belasteten Strecken im Siedlungsgebiet) • Verkehrssicherheit (Sanierung von Strecken und Knoten mit Unfallpotenzial) • Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung) 	
Abhängigkeiten	<p>Die Massnahmen MIV weisen vielfach Abstimmungsbedarf mit den Massnahmen LV, ÖV und Verkehrssicherheit auf.</p>	



Übergeordnete Massnahme: Sanierung Autobahnanschluss Oberbüren		MIV 1.2 (-)	
		neu	
Massnahmen- beschreibung	<p>Der Autobahnanschluss Oberbüren wird aufgrund seines baulichen Zustands und bestehender Sicherheitsmängel saniert. Für die beiden Anschlussknoten wird je eine Lichtsignalanlage mit einer kompakteren Form des Knotens empfohlen. Die Lichtsignalanlagen bei den beiden Anschlussknoten erlauben eine Koordination untereinander und, falls erforderlich, auch mit dem Knoten Augarten. Insbesondere ermöglichen sie bei hohem Verkehrsanfall die Ausfahr-rampen der A1 rechtzeitig zu leeren, durch die Koordination gegenseitiges Überstauen zu vermeiden und so Stau bis auf die Stammlinie zu unterbinden.</p> <p>Die Sanierung des Autobahnanschlusses weist direkte Abhängigkeiten zu Massnahme ÖV 3.3 auf.</p>		
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
	Die Massnahme wird durch den Bund bearbeitet.		
Zeitplan	Realisierung durch das ASTRA: geschätzte Inbetriebnahme 2022		
Koordinationsstand Kant. Richtplan SG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Koordinationsstand Kant. Richtplan TG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild und die Teilstrategien Verkehr streben eine Verbesserung der Verkehrssi-cherheit an. Mit der Sanierung des Autobahnanschlusses kann die Verkehrssicherheit an ei-nem neuralgischen Punkt verbessert werden.		
Nutzen	Mit der Sanierung werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: • Verkehrssicherheit (Sanierung eines Unfallschwerpunkts)		
Machbarkeit	--		
Kosten	exkl. Mwst		inkl. Mwst
	Anteil Bund		
	Kosten CHF	noch offen	noch offen
Abhängigkeiten	Die Massnahme ist mit der Busbevorzugung Uzwil (ÖV 3.3) durch den Kanton SG (TBA) zu koordinieren.		
Quantitative Angaben	Belastung Ist - DWV 2014: rd. 14'500 - 20'500 Belastung Trend - DWV 2035: rd. 17'000 - 24'000		
Federführung	Bund (ASTRA)		
Beteiligte	TBA Kanton SG		



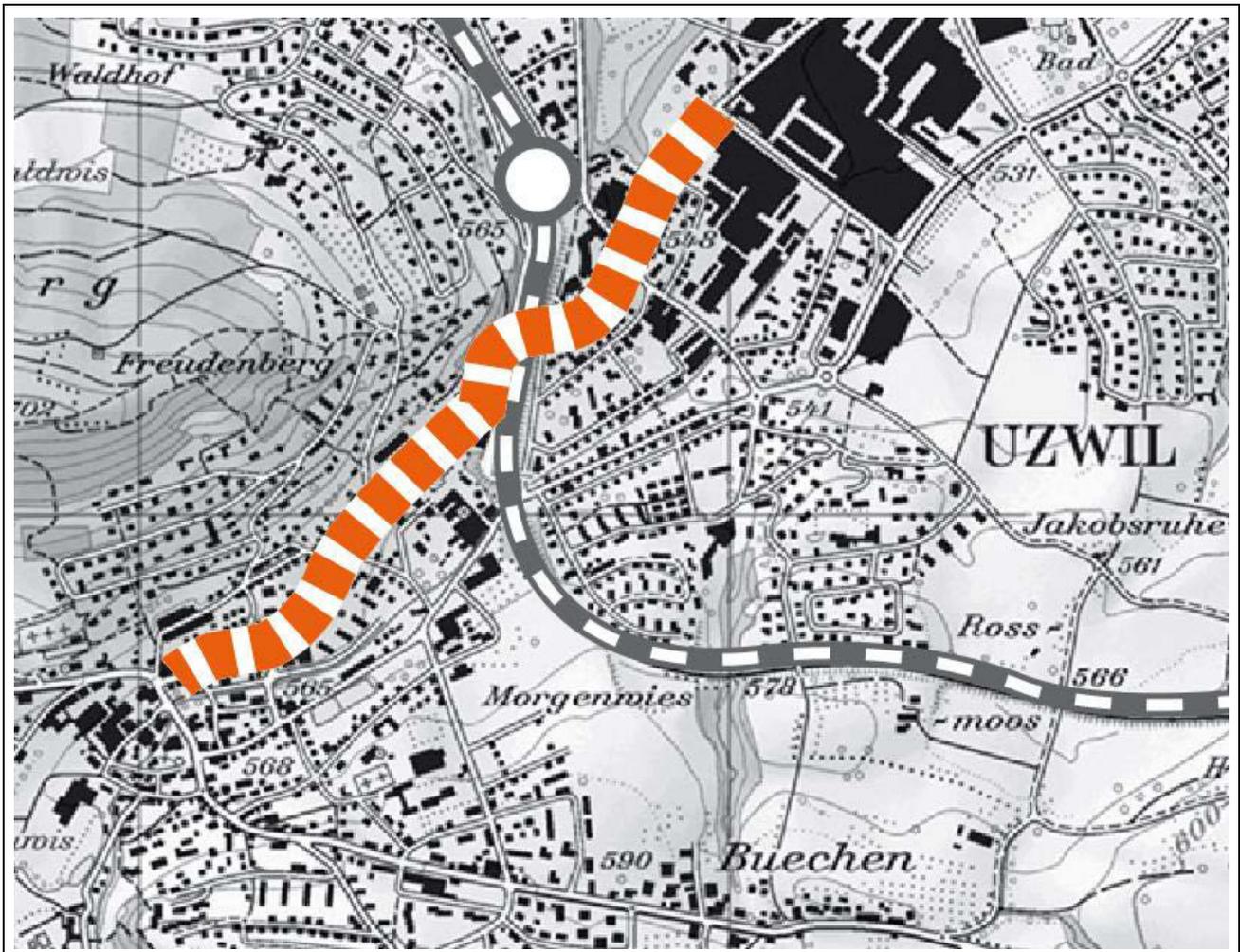
BGK Wilerstrasse / Kirchplatz Winterthurerstrasse Ost Sirnach		MIV 2.4 (MIV.2.4)	
		3425.2.048	
Massnahmen- beschreibung	Die Achse Wilerstrasse / Kirchplatz in Sirnach soll mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept auf einer Länge von rund 800 m aufgewertet werden. Das BGK verläuft auf der Achse Wilerstrasse - Winterthurerstrasse vom Knoten Grünaustrasse / Wilerstrasse bis zum Knoten Winterthurerstrasse und Q20 und umfasst den historischen Ortskern von Sirnach.		
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
Reifegrad	Die Massnahme hat Reifegrad 2 erreicht.		
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	2018 bis 2019	
	Einreichung Vorprojekt ARE	2019	
	geschätzter Baubeginn	2021	
	geschätzte Inbetriebnahme	2022	
Koordinationsstand Kant. Richtplan SG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Koordinationsstand Kant. Richtplan TG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
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. Mit der Umsetzung des BGKs Wilerstrasse werden diese Ziele effizient erreicht.		
Nutzen	Mit dem BGK werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <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 im Siedlungsgebiet) • Verkehrssicherheit (Sanierung einer Strasse mit geringem Unfallpotenzial) • Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung, jedoch relativ wenige Betroffene) 		
Machbarkeit	BGKs sind weitgehend akzeptierte Massnahmen und i.d.R. technisch problemlos umsetzbar.		
Kosten	exkl. Mwst		inkl. Mwst
	Anteil Kanton	TG 2.0 Mio.	TG 2.16 Mio.
	Anteil Gemeinde	2.0 Mio.	2.16 Mio.
	Kosten CHF	4.0 Mio.	4.32 Mio.
Abhängigkeiten	Die Massnahme muss im Zusammenhang mit der Aufwertung des Ortszentrums angegangen werden.		
Quantitative Angaben	Belastung Ist - DWV 2014: rd. 10'000 Belastung Trend - DWV 2035: rd. 12'000		
Federführung	TBA Kanton TG		
Beteiligte	Gemeinde Sirnach		



BGK Bahnhofstrasse Eschlikon		MIV 2.6 (MIV.2.6)	
		neu	
Massnahmen- beschreibung	Die Ortsdurchfahrt von Eschlikon soll mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept auf einer Länge von 1'700 m aufgewertet werden. Das BGK verläuft vom Knoten Sportlerweg bis zum Knoten Lindenweg.		
Priorität	<input type="checkbox"/> A	<input checked="" type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
Reifegrad	Die Massnahme hat Reifegrad 1 erreicht.		
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	2020 bis 2022	
	Einreichung Vorprojekt ARE	2022	
	geschätzter Baubeginn	2024	
	geschätzte Inbetriebnahme	2025	
Koordinationsstand Kant. Richtplan SG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Koordinationsstand Kant. Richtplan TG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
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 Bahnhofstrasse werden diese Ziele effizient erreicht.		
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 vielen LV-Schwachstellen) • Siedlungsentwicklung nach innen (Erhöhung der Qualität der öffentlichen Räume und bessere Verträglichkeit MIV im Siedlungsgebiet) • Verkehrssicherheit (Sanierung einer Ortsdurchfahrt mit mittlerem Unfallpotenzial) • Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung, jedoch relativ wenig Betroffene) 		
Machbarkeit	BGKs sind weitgehend akzeptierte Massnahmen und i.d.R. technisch problemlos umsetzbar.		
Kosten		exkl. Mwst	inkl. Mwst
	Anteil Kanton	TG 3.75 Mio.	TG 4.05 Mio.
	Anteil Gemeinde	3.75 Mio.	4.05 Mio.
	Kosten CHF	7.5 Mio.	8.1 Mio.
Abhängigkeiten	Die Massnahme muss im Zusammenhang mit der Aufwertung des Ortszentrums angegangen werden.		
Quantitative Angaben	Belastung Ist - DWV 2014: rd. 9'500 Belastung Trend - DWV 2035: rd. 11'500		
Federführung	TBA Kanton TG		
Beteiligte	Gemeinde Eschlikon		



BGK Bahnhofstrasse Uzwil - Oberuzwil (Alt: Massnahme ZEU 1.2 Agglomerationsprogramm 2. Generation)		MIV 2.9 (ZEU 1.2)	
		neu 3425.2.021	
Massnahmen- beschreibung	Die Hauptachsen der Zentrumsregion Uzwil sollen mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten aufgewertet werden. Das BGK Bahnhofstrasse erstreckt sich auf einer Länge von rd. 1'400 m vom Knoten Industriestrasse (Uzwil) bis zum Knoten Wilerstrasse (Oberuzwil). Die Umsetzung erfolgt in zwei Etappen.		
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
Reifegrad	Die Massnahme hat Reifegrad 2 erreicht.		
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	2016	
	Einreichung Vorprojekt ARE	2017	
	geschätzter Baubeginn	2021	
	geschätzte Inbetriebnahme	2023	
Koordinationsstand Kant. Richtplan SG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Koordinationsstand Kant. Richtplan TG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
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 Bahnhofstrasse werden diese Ziele effizient erreicht.		
Nutzen	Mit dem BGK werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (insbes. bessere Verträglichkeit zwischen LV und MIV auf einer sehr wichtigen Achse mit vielen LV-Schwachstellen) • Siedlungsentwicklung nach innen (Erhöhung der Qualität der öffentlichen Räume und bessere Verträglichkeit MIV im Siedlungsgebiet) • Verkehrssicherheit (Sanierung einer Hauptachse mit hohem Unfallpotenzial) • Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung) 		
Machbarkeit	BGKs sind weitgehend akzeptierte Massnahmen und i.d.R. technisch problemlos umsetzbar.		
Kosten	exkl. Mwst		inkl. Mwst
	Anteil Kanton	SG 3.9 Mio.	SG 4.21 Mio.
	Anteil Gemeinde	2.1 Mio.	2.27 Mio.
	Kosten CHF	6.0 Mio.	6.48 Mio.
Abhängigkeiten	Die Massnahme muss im Zusammenhang mit der Aufwertung des Ortszentrums angegangen werden.		
Quantitative Angaben	Belastung Ist - DWV 2010: 6'000 Belastung Trend - DWV 2035: 7'000		
Federführung	TBA Kanton SG		
Beteiligte	Gemeinden Uzwil und Oberuzwil		

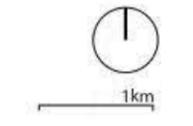
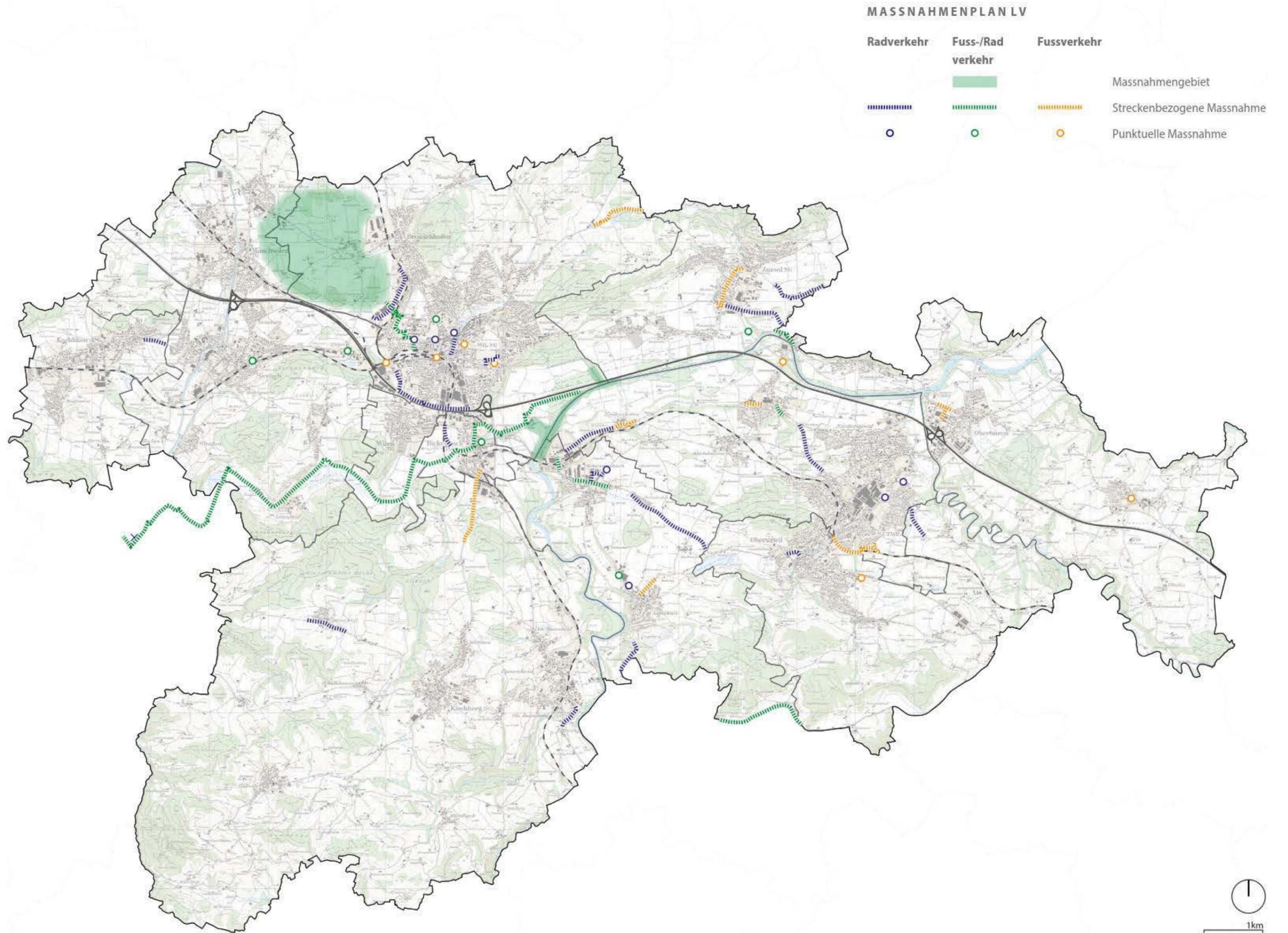


BGK Wiesentalstrasse Oberuzwil		MIV 2.10 (ZEU 1.8)	
		3425.2.027	
Massnahmen- beschreibung	Die Hauptachsen der Zentrumsregion Uzwil sollen mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten aufgewertet werden. Mit dem BGK Wiesentalstrasse wird ein ortsbaulich bedeutender Abschnitt der Wiesentalstrasse im Zentrumsgebiet von Oberuzwil auf einer Länge von rd. 200 m aufgewertet.		
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
Reifegrad	Die Massnahme hat Reifegrad 2 erreicht.		
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	2017	
	Einreichung Vorprojekt ARE	2019	
	geschätzter Baubeginn	2021	
	geschätzte Inbetriebnahme	2021	
Koordinationsstand Kant. Richtplan SG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Koordinationsstand Kant. Richtplan TG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
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 Wiesentalstrasse werden diese Ziele effizient erreicht.		
Nutzen	Mit dem BGK werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (insbes. bessere Verträglichkeit zwischen LV und MIV auf einer ortsbaulich sehr wichtigen Achse) • Siedlungsentwicklung nach innen (Erhöhung der Qualität der öffentlichen Räume und bessere Verträglichkeit MIV im Siedlungsgebiet) • Verkehrssicherheit (Sanierung einer Hauptachse mit hohem Unfallpotenzial) • Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung) 		
Machbarkeit	BGKs sind weitgehend akzeptierte Massnahmen und i.d.R. technisch problemlos umsetzbar.		
Kosten	exkl. Mwst		inkl. Mwst
	Anteil Kanton		
	Anteil Gemeinde	1.06 Mio.	1.15 Mio.
	Kosten CHF	1.06 Mio.	1.15 Mio.
Abhängigkeiten	Die Massnahme muss im Zusammenhang mit der Aufwertung des Ortszentrums angegangen werden.		
Quantitative Angaben	Belastung Ist - DWV 2010: rd. 5'000 Belastung Trend - DWV 2035: rd. 6'000		
Federführung	Gemeinde Oberuzwil		
Beteiligte	TBA Kt. SG		

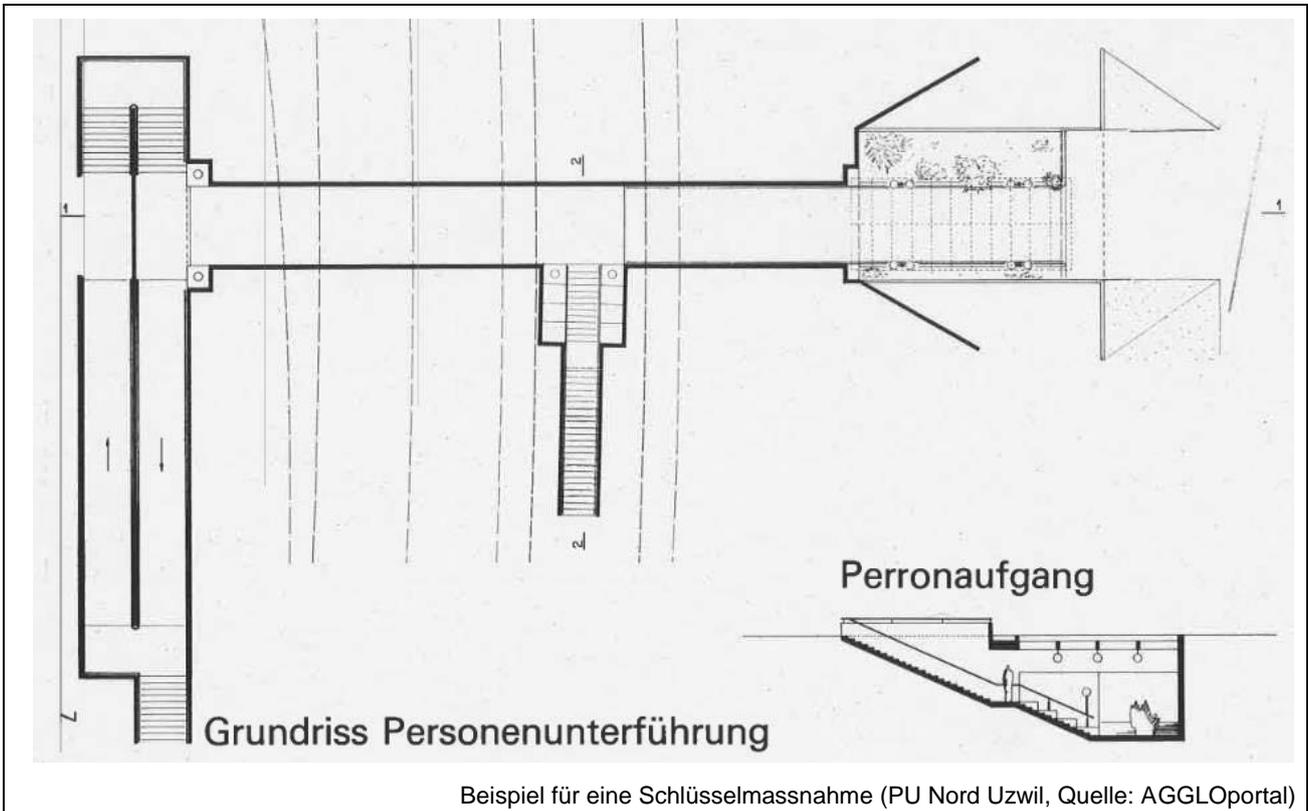


8 Langsamverkehr (LV)

Gesamtschau Langsamverkehr		LV
Beschrieb	<p>Es ist das erklärte Ziel der Agglomerationspolitik des Bundes den Langsamverkehr zu fördern. Der Langsamverkehr ist die umweltschonendste Form des Verkehrs und weist zudem aufgrund der relativ geringen Kosten ein sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Eine besondere Bedeutung kommt dem Langsamverkehr auch als Zubringer zum ÖV zu. Daher stehen auch die intermodalen Schnittstellen im Fokus.</p> <p>Das Ziel der Massnahmen LV ist klar definiert: Sichere, dichte und komfortable Netze im Fuss- und im Veloverkehr sollen den Langsamverkehr in vielfältiger Weise fördern, unterstützen und als gleichberechtigte 3 Säule der Mobilität etablieren.</p>	
Einzelmassnahmen	<p>Folgende Einzelmassnahmen liegen vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schlüsselmassnahmen Langsamverkehr (LV 1.5) • Reparatur / Aufwertung Längsverbindungen und Querungen für den Langsamverkehr 2. Etappe und 3. Etappe (LV 2.5 und LV 2.6) • Sofortmassnahmen und Vorleistungen (LV 2.7) • Erschliessung von Hot Spots Naherholung (LV 2.8) • Erstellung/Aufwertung Veloabstellanlagen 2. (LV 3.2) • Sanierung von Fussgängerstreifen auf Gemeindestrassen (LV 4.1) 	
Zweckmässigkeit	<p>Das Zukunftsbild und die Teilstrategien verfolgen insbesondere die Ziele einer siedlungsverträglichen Verkehrsabwicklung des MIV und eng damit verknüpft der Schaffung von attraktiven LV-Wege-Netzen, insbesondere in den Siedlungskernen. Die Massnahmen LV sind darauf abgestimmt diese Ziele auf eine möglichst effiziente Weise zu erreichen.</p>	
Nutzen	<p>Mit der Umsetzung der Massnahmen LV werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (insbes. bessere Verträglichkeit zwischen MIV und LV, Verbesserung Reisezeiten im LV, Schliessen von Netzlücken im LV, Einfluss auf die Verkehrsnachfrage) • Verkehrssicherheit (Sanierung von Schwachstellen mit Unfallpotenzial) • Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung durch den Verlagerungseffekt vom MIV auf den LV) 	
Abhängigkeiten	<p>Die Massnahmen LV weisen vielfach Abstimmungsbedarf mit den Massnahmen MIV, ÖV und Verkehrssicherheit auf.</p>	
Weitere Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> • Wälli AG : Fuss- und Radverkehr in den Agglomerationsprogrammen des Kantons St.Gallen – 3. Generation, Agglomeration Wil. Hrsg: Kanton St.Gallen, Tiefbauamt, 2016 • asa ag: Potenzialanalyse und Netzplanung für den Radverkehr; Flächendeckend über den gesamten Kanton St.Gallen. Hrsg: Kanton St.Gallen, Tiefbauamt, 2016 • asa ag: Optimierung Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur auf Kantonsstrassen, Agglomeration Wil. Hrsg: Kanton St.Gallen, Tiefbauamt, 2016 • Kanton St.Gallen TBA: Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen an Lichtsignalknoten - Agglomeration Wil. 11. Juli 2016, Ingenieurbüro Bieli GmbH • Entwurf detaillierte Massnahmenblätter Modellvorhaben Langsamverkehr 	



Schlüsselmassnahmen Langsamverkehr				LV 1.5 (-)
				neu
Massnahmen- beschreibung	<p>Die Massnahme beinhaltet die Aufwertung oder den Neubau von Infrastrukturanlagen für den Langsamverkehr (Längsverbindungen und Querungen). Es sind Massnahmen vorgesehen wie neue Über- oder Unterführungen, neue Fuss- und Velowege, Reparatur von Strassen zu Gunsten des LV, neue PU zu Verbesserung Zugänglichkeit ÖV-Haltestellen, etc.</p> <p>Die Massnahme beinhaltet 11 umfangreiche und kostenintensive Schlüsselmassnahmen zur Verbesserung der Wegenetze im Fuss- und Veloverkehr (vgl. Massnahmenliste LV-Portal).</p>			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	
Reifegrad	Die Massnahme hat Reifegrad 2 erreicht.			
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt Einreichung Vorprojekt ARE geschätzter Baubeginn geschätzte Inbetriebnahme	rollende Planung etappiert 2017 bis 2020 etappiert 2019 bis 2022 etappiert 2019 bis 2022		
Koordinationsstand Kant. Richtplan SG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung
Koordinationsstand Kant. Richtplan TG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung
Zweckmässigkeit	<p>Die Massnahme beinhaltet grössere Einzelmassnahmen im Langsamverkehr die einen bedeutenden Anteil zu einem sicheren und attraktiven Wegenetz für den Fuss- und Veloverkehr beitragen. Durch die Massnahme können teils direktere Verbindungen angeboten werden.</p> <p>Die Wirkung der Massnahme wird insbesondere auch als hoch eingeschätzt, da die vielen Einzelmassnahmen zu einem <i>durchgehenden</i> Netz des Langsamverkehrs beitragen.</p> <p>Die Massnahme führt zu einer deutlichen Verbesserung der Zugänglichkeit der ÖV-Haltestellen. Durch die Massnahme wird die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr flächendeckend verbessert.</p>			
Nutzen	<p>Mit der Massnahme werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • WK1 (Verbesserung der Erreichbarkeit durch Verminderung Trennwirkung und Schliessen bedeutender Netzlücken im Fuss- und Veloverkehr, Verbesserung des öffentl. Verkehrssystems, Verbesserung des Strassennetzes aufgrund Verlagerung, Verbesserung der Erreichbarkeit, Verbesserung Intermodalität) • WK3 (Erhöhung Verkehrssicherheit) • WK4 (Verminderung Umweltbelastung aufgrund Verlagerung) 			
Machbarkeit	Die Machbarkeit ist in den Vorstudien im LV-Portal nachgewiesen.			
Kosten		exkl. Mwst	inkl. Mwst	
	Anteil Kanton	SG 8.9 Mio.	SG 11.43 Mio.	
	Anteil Gemeinden	6.59 Mio.	6.16 Mio.	
	Kosten CHF	15.49 Mio.	17.59 Mio.	
Abhängigkeiten	Die Massnahme baut auf dem LV-Paket des Agglomerationsprogramms 2. Generation auf.			
Quantitative Angaben	--			
Federführung	Regio Wil			
Beteiligte	TBA Kanton SG Gemeinden Jonschwil, Oberbüren, Uzwil, Wil, Zuzwil			



Reparatur/Aufwertung Längsverbindungen und Querungen für den LV		LV 2.5	
2. Etappe		(LV 2.5)	
		3425.2.095	
Massnahmen-beschrieb	Die Massnahme beinhaltet die Aufwertung oder den Neubau von Infrastrukturanlagen für den Langsamverkehr (Längsverbindungen und Querungen). Es sind Massnahmen vorgesehen wie neue Fuss- und Velowege, Reparatur von Strassen zu Gunsten des LV, Verbreiterungen von Gehbereichen, Umsetzung von Kernfahrbahnen, Verbesserung Zugänglichkeit ÖV-Haltestellen, Signalisation (Wegweiser, Tafeln), Beleuchtung etc. Die Massnahme beinhaltet eine Vielzahl von kleineren Einzelmassnahmen (vgl. Massnahmenliste LV-Portal).		
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
Reifegrad	Die Massnahme hat Reifegrad 2 erreicht.		
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	rollende Planung	
	Einreichung Vorprojekt ARE	etappiert 2017 bis 2020	
	geschätzter Baubeginn	etappiert 2019 bis 2022	
	geschätzte Inbetriebnahme	etappiert 2019 bis 2022	
Koordinationsstand Kant. Richtplan SG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Koordinationsstand Kant. Richtplan TG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Zweckmässigkeit	<p>Die Massnahme zur Aufwertung resp. Reparatur der Längsverbindungen und Querungen ist ein wichtiger Bestandteil einer wirkungsvollen Förderung des Langsamverkehrs. Die Massnahme beinhaltet viele, teils unspektakuläre Einzelmassnahmen die insgesamt zu einem sicheren und attraktiven Wegnetz für den Fuss- und Veloverkehr beitragen. Durch die Massnahme können teils direktere Verbindungen angeboten werden.</p> <p>Die Wirkung der Massnahme wird insbesondere auch als hoch eingeschätzt, da die vielen Einzelmassnahmen zu einem <i>durchgehenden</i> Netz des Langsamverkehrs beitragen.</p> <p>Die Massnahme führt zu einer deutlichen Verbesserung der Zugänglichkeit der ÖV-Haltestellen. Durch die Massnahme werden Unfallschwerpunkte behoben.</p>		
Nutzen	<p>Mit der Massnahme werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • WK1 (Verbesserung der Erreichbarkeit durch Verminderung Trennwirkung und Schliessen bedeutender Netzlücken im Fuss- und Veloverkehr, Verbesserung des öffentl. Verkehrssystems, Verbesserung des Strassennetzes aufgrund Verlagerung, Verbesserung der Erreichbarkeit, Verbesserung Intermodalität) • WK3 (Erhöhung Verkehrssicherheit) • WK4 (Verminderung Umweltbelastung aufgrund Verlagerung) 		
Machbarkeit	Die Machbarkeit ist in den Vorstudien im LVPortal nachgewiesen.		
Kosten	exkl. Mwst		inkl. Mwst
	Anteil Kantone	SG 9.83 Mio. / TG 0.35 Mio.	SG 10.69 Mio. / TG 0.37 Mio.
	Anteil Gemeinden	6.96 Mio.	7.44 Mio.
	Kosten CHF	17.14 Mio.	18.50 Mio.
Abhängigkeiten	Die Massnahme baut auf dem LV-Paket des Agglomerationsprogramms 2. Generation auf.		
Quantitative Angaben	--		
Federführung	<p>TBA Kanton SG TBA Kanton TG</p> <p>Gemeinden Eschlikon, Jonschwil, Kirchberg, Rickenbach, Sirmach, Oberuzwil, Uzwil, Wil, Zuzwil</p>		
Beteiligte			

Einige ausgewählte Schwachstellen, die durch die Massnahme behoben werden:



Fehlende sichere Querungsmöglichkeit für Fuss-/Veloverkehr



Fehlende Abbiegehilfe für Veloverkehr

Reparatur/Aufwertung Längsverbindungen und Querungen für den LV			LV 2.6	
3. Etappe			(-)	
			neu	
Massnahmen-beschrieb	Die Massnahme beinhaltet die Aufwertung oder den Neubau von Infrastrukturanlagen für den Langsamverkehr Längsverbindungen und Querungen. Es sind Massnahmen vorgesehen wie neue Fuss- und Velowege, Reparatur von Strassen zu Gunsten des LV, Verbreiterungen von Gehbereiche, Umsetzung von Kernfahrbahnen, Verbesserung Zugänglichkeit ÖV-Haltestellen, Signalisation (Wegweiser, Tafeln), Beleuchtung etc. Die Massnahme beinhaltet eine Vielzahl von kleineren Einzelmassnahmen (vgl. Massnahmenliste LVPortal).			
Priorität	<input type="checkbox"/> A	<input checked="" type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	
Reifegrad	Die Massnahme hat Reifegrad 2 erreicht.			
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	rollende Planung		
	Einreichung Vorprojekt ARE	etappiert 2021 bis 2024		
	geschätzter Baubeginn	etappiert 2023 bis 2026		
	geschätzte Inbetriebnahme	etappiert 2023 bis 2026		
Koordinationsstand Kant. Richtplan SG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung
Koordinationsstand Kant. Richtplan TG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung
Zweckmässigkeit	<p>Die Massnahme zur Aufwertung resp. Reparatur der Längsverbindungen und Querungen ist ein wichtiger Bestandteil einer wirkungsvollen Förderung des Langsamverkehrs. Die Massnahme beinhaltet viele, teils unspektakuläre Einzelmassnahmen die insgesamt zu einem sicheren und attraktiven Wegnetz für den Fuss- und Veloverkehr beitragen. Durch die Massnahme können teils direktere Verbindung angeboten werden.</p> <p>Die Wirkung der Massnahme wird insbesondere auch als hoch eingeschätzt, da die vielen Einzelmassnahmen zu einem <i>durchgehenden</i> Netz des Langsamverkehrs beitragen.</p> <p>Die Massnahme führt zu einer deutlichen Verbesserung der Zugänglichkeit der ÖV-Haltestellen. Durch die Massnahme werden Unfallschwerpunkte behoben.</p>			
Nutzen	<p>Mit der Massnahme werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • WK1 (Verbesserung der Erreichbarkeit durch Verminderung Trennwirkung und Schliessen bedeutender Netzlücken im Fuss- und Veloverkehr, Verbesserung des öffentl. Verkehrssystems, Verbesserung des Strassennetzes aufgrund Verlagerung, Verbesserung der Erreichbarkeit, Verbesserung Intermodalität) • WK3 (Erhöhung Verkehrssicherheit) • WK4 (Verminderung Umweltbelastung aufgrund Verlagerung) 			
Machbarkeit	Die Machbarkeit ist in den Vorstudien im LVPortal nachgewiesen.			
Kosten	exkl. Mwst		inkl. Mwst	
	Anteil Kantone	SG 13.18 Mio. / TG 0.06 Mio.	SG 14.33 Mio. / TG 0.07 Mio.	
	Anteil Gemeinden	7.46 Mio.	8.11 Mio.	
	Kosten CHF	20.7 Mio.	22.51 Mio.	
Abhängigkeiten	Die Massnahme baut auf dem LV-Paket des Agglomerationsprogramms 2. Generation auf.			
Quantitative Angaben	--			
Federführung	<p>TBA Kanton SG TBA Kanton TG</p> <p>Gemeinden Eschlikon, Jonschwil, Kirchberg, Rickenbach, Sirnach, Oberuzwil, Uzwil, Wil, Zuzwil</p>			
Beteiligte				

Einige ausgewählte Schwachstellen, die durch die Massnahme behoben werden:



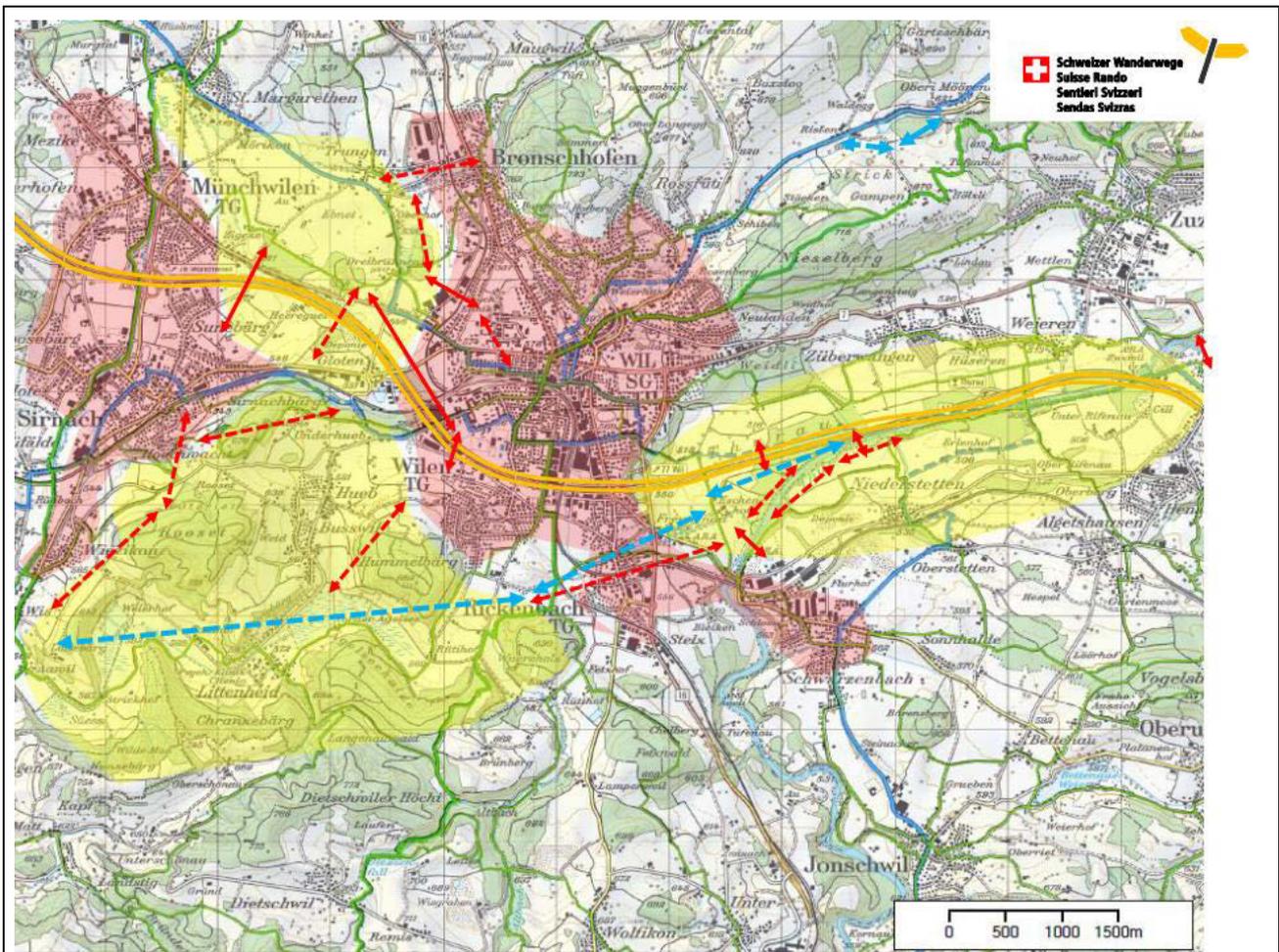
Fehlende sichere Querungsmöglichkeit für Fuss-/Veloverkehr



Fehlende Abbiegehilfe für Veloverkehr

Sofortmassnahmen und Vorleistungen				LV 2.7 (-) neu												
Massnahmen- beschreibung	Auf Grundlage der umfassenden Schwachstellenanalysen wurden auch eine Vielzahl von notwendigen Klein- und Kleinstmassnahmen zur Aufwertung der Langsamverkehrsnetze entwickelt. Diese sind sehr kostengünstig und können zu grossen Teilen im Rahmen der üblichen Massnahmen zur Instandhaltung und Sanierung der Strasseninfrastruktur umgesetzt werden. Diese Massnahmen wie Signalisation (Wegweiser, Tafeln), Markierungen, Beleuchtung etc. werden von den Gemeinden und den Kantonen als Sofortmassnahmen laufen umgesetzt und sind Vorleistungen oder Eigenleistungen, die zusätzlich zu den zur Mitfinanzierung eingereichten Massnahmen umgesetzt werden (vgl. Massnahmenliste LV-Portal).															
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input checked="" type="checkbox"/> Eigenleistung / Vorleistung der Agglomeration												
Koordinationsstand Kant. Richtplan SG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung												
Koordinationsstand Kant. Richtplan TG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung												
Zweckmässigkeit	Die Sofortmassnahmen sind trotz ihrer geringen Kosten ein wichtiger Bestandteil einer wirkungsvollen Förderung des Langsamverkehrs. Die Massnahme beinhaltet viele, teils unspektakuläre Einzelmassnahmen die insgesamt zu einem sicheren und attraktiven Wegnetz für den Fuss- und Veloverkehr beitragen. Durch die Massnahme wird insbesondere auch die subjektive Sicherheit der Netze abseits der USP und UHP verbessert. Die Wirkung der Massnahme wird insbesondere auch als hoch eingeschätzt, da die vielen Einzelmassnahmen zu einem <i>durchgehenden</i> Netz des Langsamverkehrs beitragen.															
Nutzen	Mit der Massnahme werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • WK1 (Verbesserung der Erreichbarkeit durch Verminderung Trennwirkung und Schliessen bedeutender Netzlücken im Fuss- und Veloverkehr, Verbesserung des öffentl. Verkehrssystems, Verbesserung des Strassennetzes aufgrund Verlagerung, Verbesserung der Erreichbarkeit, Verbesserung Intermodalität) • WK3 (Erhöhung Verkehrssicherheit) • WK4 (Verminderung Umweltbelastung aufgrund Verlagerung) 															
Machbarkeit	Die Machbarkeit ist in den Vorstudien im LVPortal nachgewiesen.															
Kosten	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;"></th> <th style="width: 35%; text-align: center;">exkl. Mwst</th> <th style="width: 35%; text-align: center;">inkl. Mwst</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil Kantone</td> <td style="text-align: center;">SG 0.17 Mio.</td> <td style="text-align: center;">SG 0.18 Mio.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinden</td> <td style="text-align: center;">0.09 Mio</td> <td style="text-align: center;">0.1 Mio.</td> </tr> <tr> <td>Kosten CHF</td> <td style="text-align: center;">0.26 Mio.</td> <td style="text-align: center;">0.28 Mio.</td> </tr> </tbody> </table>					exkl. Mwst	inkl. Mwst	Anteil Kantone	SG 0.17 Mio.	SG 0.18 Mio.	Anteil Gemeinden	0.09 Mio	0.1 Mio.	Kosten CHF	0.26 Mio.	0.28 Mio.
	exkl. Mwst	inkl. Mwst														
Anteil Kantone	SG 0.17 Mio.	SG 0.18 Mio.														
Anteil Gemeinden	0.09 Mio	0.1 Mio.														
Kosten CHF	0.26 Mio.	0.28 Mio.														
Abhängigkeiten	Die Massnahme baut auf dem LV-Paket des Agglomerationsprogramms 2. Generation auf.															
Federführung	TBA Kanton SG Gemeinden Eschlikon, Jonschwil, Oberbüren, Oberuzwil, Wil, Zuzwil															
Beteiligte																
Abbildung folgt																

Erschliessung von Hot Spots Naherholung		LV 2.8A (-) neu		
Massnahmen- beschreibung	<p>Im Rahmen eines Modellvorhabens wurde die Erschliessung wichtiger Naherholungsgebiete in der Agglomeration Wil untersucht. Dabei wurden einzelne Schwachstellen identifiziert, die mit Massnahmen zur Verbesserung der LV-Erschliessung aufgehoben werden sollen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung Zugang Wil - Naherholungsgebiet Dreibrunnen; Optimierung Attraktivität Wanderwegnetz Wil – Dreibrunnen - Trungen und Spazierwegnetz Münchwilen Bronschhofen • Optimierung Fusswegnetz Münchwilen – Bronschhofen und im Bereich Brübach-Laupen • Thur zwischen Schwarzenbach und Felsegg: Optimierung Wegnetz für Langsamverkehr; Verbesserung Vernetzung Naherholungsräume und Übergänge Barrieren, Realisierung neuer Thurbrückensteg • Verbesserung Zugang Naherholungsraum Schmelzwasserrinne • Verbesserungen im LV-Wegnetz beim Kloster Fischingen • Realisierung Wanderweg Brübach-Laupen 			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	
Reifegrad	Die Massnahme hat Reifegrad 2 erreicht.			
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt Einreichung Vorprojekt ARE geschätzter Baubeginn geschätzte Inbetriebnahme	rollende Planung etappiert 2017 bis 2020 etappiert 2019 bis 2022 etappiert 2019 bis 2022		
Koordinationsstand Kant. Richtplan SG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung
Koordinationsstand Kant. Richtplan TG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung
Zweckmässigkeit	Der Freizeitverkehr für Naherholungszwecke macht einen wesentlichen Anteil der Verkehrsleistungen des Alltagsverkehrs aus. Daher ist es ein wichtiges Ziel des Agglomerationsprogramms die Naherholungsräume und die bedeutenden Anziehungspunkte in der Landschaft besser mit dem Fuss- und Veloverkehr zugänglich zu machen. Die Massnahmen tragen wesentlich zu diesem Ziel bei.			
Nutzen	Mit der Massnahme werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • WK1: (Verbesserung der Erreichbarkeit durch Verminderung Trennwirkung und Schliessen bedeutender Netzlücken im Fuss- und Veloverkehr, Verbesserung des Strassennetzes aufgrund Verlagerung im Modal Split) • WK2: (Bessere Verbindung Siedlungsgebiete und Naherholungsgebiete für Fuss- und Veloverkehr) • WK4: (Erschliessung und Besucherlenkung in Naherholungsräumen und Naturräumen für den Fuss- und Veloverkehr, Verminderung Umweltbelastung aufgrund Verlagerung) 			
Machbarkeit	Die Machbarkeit ist in den Vorstudien im LV-Portal nachgewiesen.			
Kosten	exkl. Mwst		inkl. Mwst	
	Anteil Kantone	SG 3.93 Mio. / TG 1.25 Mio.	SG 4.27 Mio. / TG 1.36 Mio.	
	Anteil Gemeinden	3.54 Mio.	3.85 Mio.	
	Kosten CHF	8.72 Mio.	9.48 Mio.	
Abhängigkeiten	Die Massnahme baut auf dem LV-Paket des Agglomerationsprogramms 2. Generation auf.			
Quantitative Angaben	--			
Federführung	Regio Wil			
Beteiligte	TBA Kanton SG Gemeinde Kirchberg, Oberbüren, Simach, Uzwil, Wil			



Mögliche Massnahmen Modellvorhaben: Beiträge AP 3

	<p>Fuss- und Wanderwegnetz in Naherholungsgebieten optimieren: Spazierwegnetz optimieren tw. Neubau (ergänzend Besucherlenkung, Nutzerkonflikte vermeiden, Attraktivität verbessern)</p>
	<p>Zugang zu Fuss optimieren: Direktheit, Sicherheit, Attraktivität;</p> <ul style="list-style-type: none"> • rote Linie: Infrastrukturmassnahmen • gestrichelt: vorwiegend planerische Ergänzungsmassnahmen/ Signalisation Wegnetz
	<p>Zugang mit Velo optimieren: Direktheit, Sicherheit, Attraktivität;</p> <ul style="list-style-type: none"> • blaue Linie: Infrastrukturmassnahmen • gestrichelt: vorwiegend planerische Ergänzungsmassnahmen/ Signalisation

Grundlagen

	Siedlungsbereich
	Wanderwege und Wanderland
	Veloland
	Autobahn

Version 01.02.2016

Analyseplan Zugang Naherholungsgebiete (Quelle: Modellvorhaben Erschliessung Naherholungsgebiete, Verein Schweizer Wanderwege, Februar 2016)

Erstellung/Aufwertung Veloabstellanlagen 2. Etappe		LV 3.2 (-)	
		neu	
Massnahmen- beschreibung	Erstellung von neuen Veloabstellanlagen sowie Aufwertung bestehender Veloabstellanlagen. Die Massnahme beinhaltet die Erstellung und Aufwertung von diversen Abstellanlagen (vgl. Listen LVPortal).		
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
Reifegrad	Die Massnahme hat Reifegrad 2 erreicht.		
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	rollende Planung	
	Einreichung Vorprojekt ARE	etappiert 2017 bis 2020	
	geschätzter Baubeginn	etappiert 2019 bis 2022	
	geschätzte Inbetriebnahme	etappiert 2019 bis 2022	
Koordinationsstand Kant. Richtplan SG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Koordinationsstand Kant. Richtplan TG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Zweckmässigkeit	Die Massnahme beinhaltet die Aufwertung einer Vielzahl von Veloabstellanlagen. Komfortable öffentliche Veloparkieranlagen mit einem ausreichenden Angebot an Abstellplätzen an verkehrsgünstiger Lage sind für eine wirkungsvolle Förderung des Veloverkehrs entscheidend. Die Gewissheit, das Velo am Zielort einfach, diebstahl- und witterungsgeschützt abgestellt werden kann, ist ein wesentliches Entscheidungskriterium für die Verkehrsmittelwahl.		
Nutzen	Mit der Massnahme werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • WK1 (Verbesserung für Fuss- und Veloverkehr, Verb. des Strassennetzes aufgrund Verlagerung, Verb. Intermodalität) • WK3 (Erhöhung der subjektiven Sicherheit) • WK4 (Verminderung Umweltbelastung aufgrund Verlagerung) 		
Machbarkeit	Die infrastrukturellen Massnahmen sind technisch machbar.		
Kosten	exkl. Mwst		inkl. Mwst
	Anteil Kanton		
	Anteil Gemeinden	2.0 Mio.	2.16 Mio.
	Kosten CHF	2.0 Mio.	2.16 Mio.
Abhängigkeiten	Die Massnahme baut auf dem LV-Paket des Agglomerationsprogramms 2. Generation auf.		
Quantitative Angaben	--		
Federführung	Regio Wil		
Beteiligte	Alle Gemeinden		
			
<p><i>Fehlender Witterungsschutz, ungeeignetes Parkiersystem</i></p>		<p><i>Ungenügende Anlage, fehlender Diebstahlschutz</i></p>	

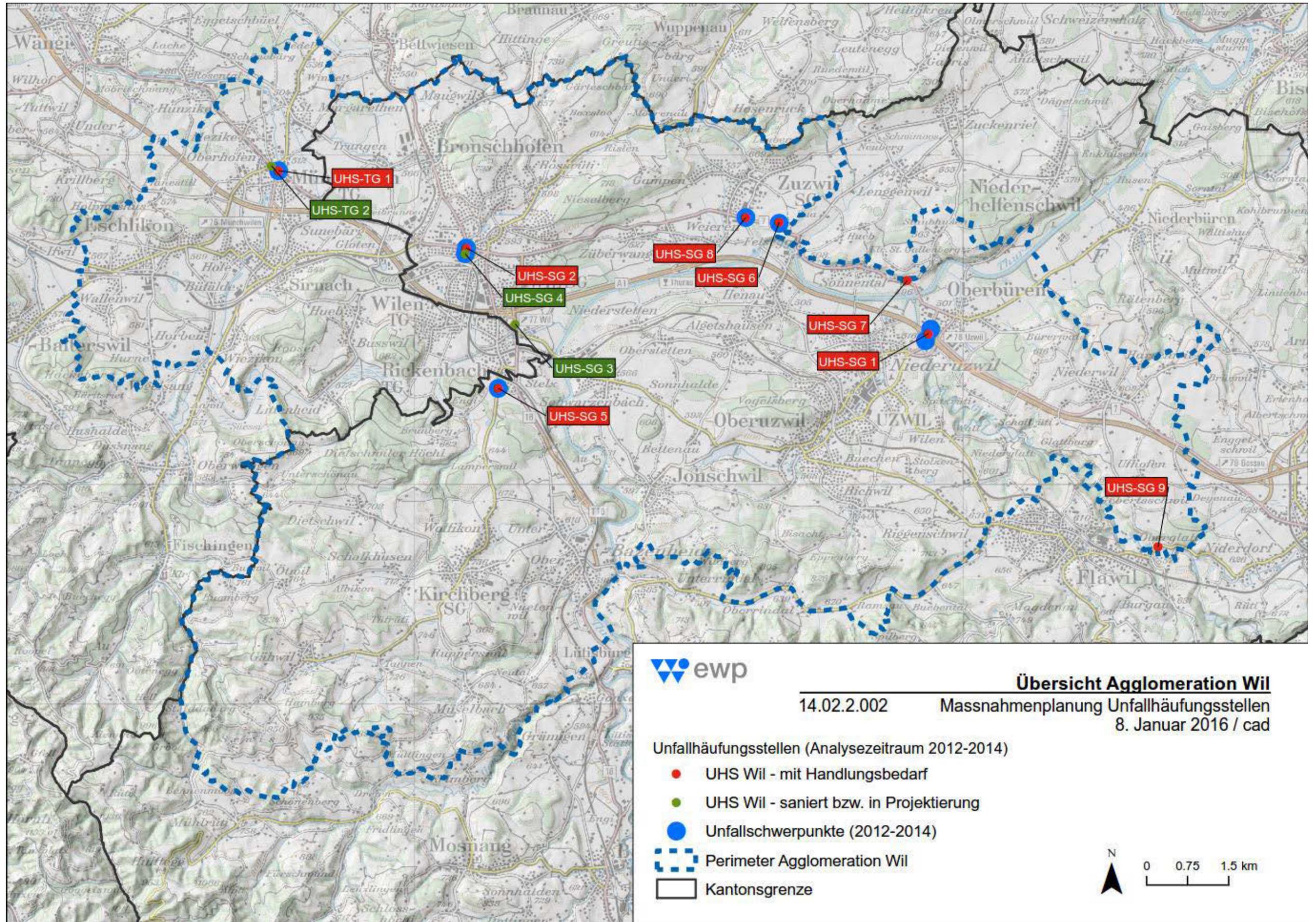
Sanierung von LV-Querungen an Kantons- und Gemeindestrassen		LV 4.1 (-)	
		neu	
Massnahmen- beschreibung	Die Massnahme beinhaltet die Aufwertung oder Sanierung einzelner Fussgängerstreifen an Kantons- und Gemeindestrassen. <i>Hinweis: Ein Teil der Schwachstellen liegt innerhalb der Perimeter von Betriebs- und Gestaltungskonzepten (Strassenraumgestaltung). Die Sanierung erfolgt im Rahmen der Massnahmen ZEW und MIV.</i>		
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
Reifegrad	Die Massnahme hat Reifegrad 2 erreicht.		
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	rollende Planung	
	Einreichung Vorprojekt ARE	etappiert 2017 bis 2020	
	geschätzter Baubeginn	etappiert 2019 bis 2022	
	geschätzte Inbetriebnahme	etappiert 2019 bis 2022	
Koordinationsstand Kant. Richtplan SG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Koordinationsstand Kant. Richtplan TG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Zweckmässigkeit	Die Massnahme zur Aufwertung resp. Reparatur der Querungen ist ein wichtiger Bestandteil einer Wirkungsvollen Förderung des Langsamverkehrs. Die Massnahme beinhaltet viele, teils unspektakuläre Einzelmassnahmen die insgesamt zu einem sicheren und attraktiven Wegnetz für den Fuss- und Veloverkehr beitragen. Durch die Massnahme können teils direktere Verbindung angeboten werden. Die Wirkung der Massnahme wird insbesondere auch als hoch eingeschätzt, da die vielen Einzelmassnahmen zu einem <i>durchgehend</i> attraktiven Netz des Langsamverkehrs beitragen. Die Massnahme führt zu einer deutlichen Verbesserung der Zugänglichkeit der ÖV-Haltestellen. Durch die Massnahme werden Unfallschwerpunkte behoben.		
Nutzen	Mit der Massnahme werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • WK1 (Verbesserung für Fuss- und Veloverkehr, Verb. des öffentl. Verkehrssystems, Verb. des Strassennetzes aufgrund Verlagerung, Verb. der Erreichbarkeit, Veb. Intermodalität) • WK3 (Flächendeckende Erhöhung Verkehrssicherheit) • WK4 (Verminderung Umweltbelastung aufgrund Verlagerung) 		
Machbarkeit	Die infrastrukturellen Massnahmen sind technisch machbar.		
Kosten	exkl. Mwst		inkl. Mwst
	Anteil Kanton	SG 1.2 Mio. / TG 1.1 Mio.	SG 1.3 Mio. / TG 1.2 Mio.
	Anteil Gemeinden	4.51 Mio.	4.9 Mio.
	Kosten CHF	6.81 Mio.	7.4 Mio.
Abhängigkeiten	Die Massnahme baut auf dem LV-Paket des Agglomerationsprogramms 2. Generation auf.		
Quantitative Angaben	--		
Federführung	Regio Wil		
Beteiligte	Alle Gemeinden		



Beispiele für fehlende oder zu sanierende Querungen

9 Verkehrssicherheit (VS)

Gesamtschau Verkehrssicherheit		VS
Beschrieb	<p>Mit einem systematischen Black Spot Management wurden die Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungspunkte in der Agglomeration erfasst und Massnahmen zur Sanierung erarbeitet.</p> <p>In der Agglomeration Wil wurden verschiedene weitere Schwachpunkte im Bereich Verkehrssicherheit identifiziert. Diese betreffen insbesondere unsichere Verhältnisse für den LV sowie für alle Verkehrsteilnehmer im Bereich von verschiedenen Knoten und Ortsdurchfahrten.</p> <p>Die Behebung der Schwachstellen wird systematisch in allen Massnahmen des Teilbereichs Verkehr mitgedacht. Die Summe der Einzelmassnahmen des Agglomerationsprogrammes dient somit der systematischen Behebung der Schwachstellen.</p>	
Einzelmassnahmen	<p>Folgende Einzelmassnahmen liegen vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sanierung Unfallhäufungsstellen 1. Etappe (VS 1) • Sanierung Unfallhäufungsstellen 2. Etappe (VS 2) 	
Zweckmässigkeit	<p>Das Zukunftsbild und die Teilstrategien verfolgen das Ziel einer grösstmöglichen Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Sämtliche Infrastrukturmassnahmen des Agglomerationsprogramms sind auf dieses Ziel abgestimmt.</p>	
Nutzen	<p>Mit der Umsetzung oben genannter Massnahmen werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (Sichere Routen und Abbau von Nutzungshemmungen für den Fuss- und Radverkehr) • Verkehrssicherheit (Sanierung von Strecken und Knoten mit Unfallpotenzial) 	
Abhängigkeiten	--	
Weitere Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> • Massnahmenplanung Verkehrssicherheit: Sanierung Unfallhäufungsstellen –Schlussbericht Agglomeration Wil vom 11. Mai 2016 • Entwicklung von Parametern zur Identifikation von Unfallhäufungsstellen in Agglomerationsgebieten, März 2015. Ernst Basler +Partner, Zürich. • Massnahmenplanung Unfallhäufungsstellen in der Agglomeration Wil, Schlussbericht, 11. Mai 2016. ewp AG, Effretikon. 	



ewp

Übersicht Agglomeration Wil
 14.02.2.002 Massnahmenplanung Unfallhäufungsstellen
 8. Januar 2016 / cad

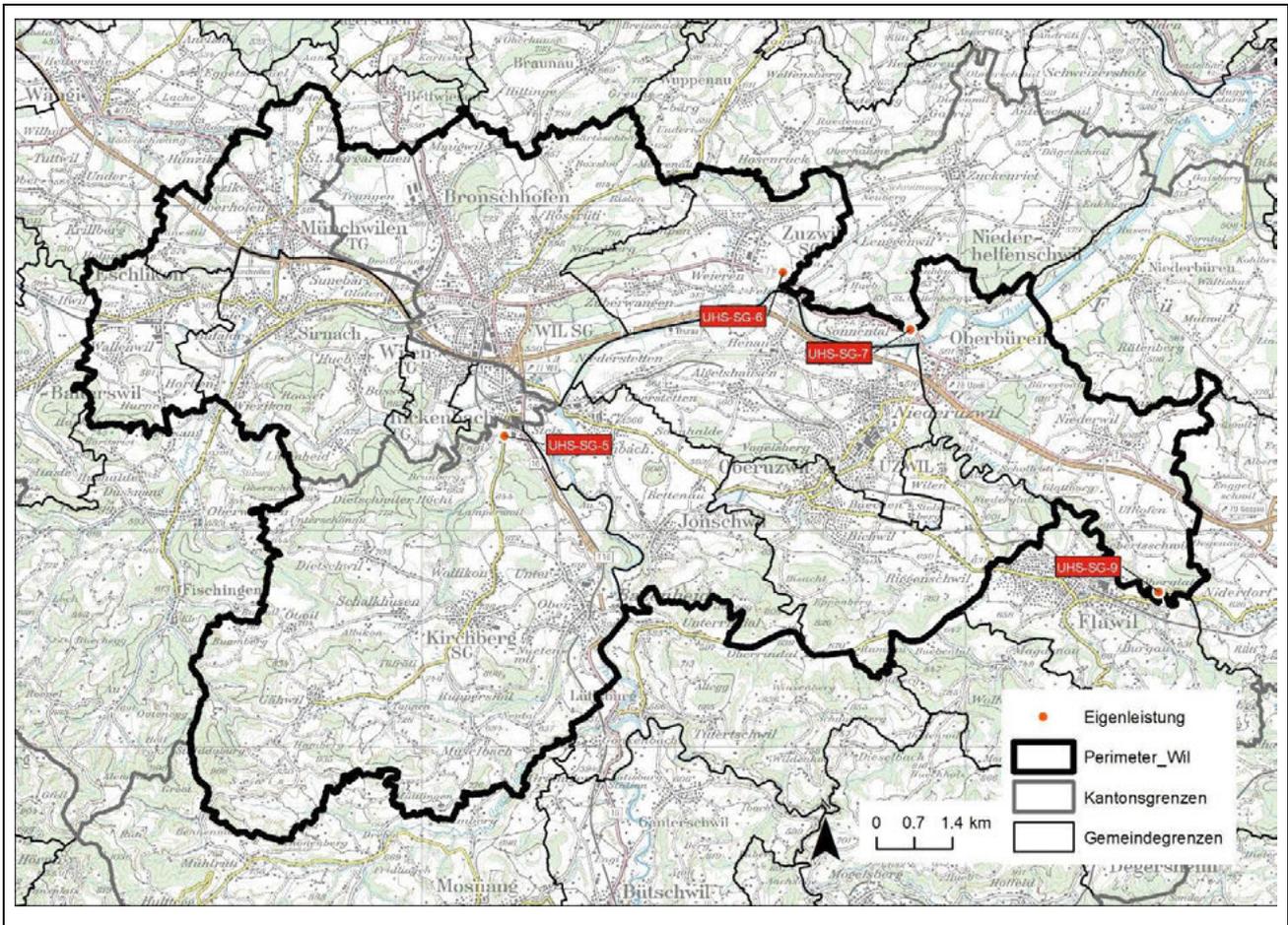
Unfallhäufungsstellen (Analysezeitraum 2012-2014)

- UHS Wil - mit Handlungsbedarf
- UHS Wil - saniert bzw. in Projektierung
- Unfallschwerpunkte (2012-2014)
- Perimeter Agglomeration Wil
- Kantonsgrenze

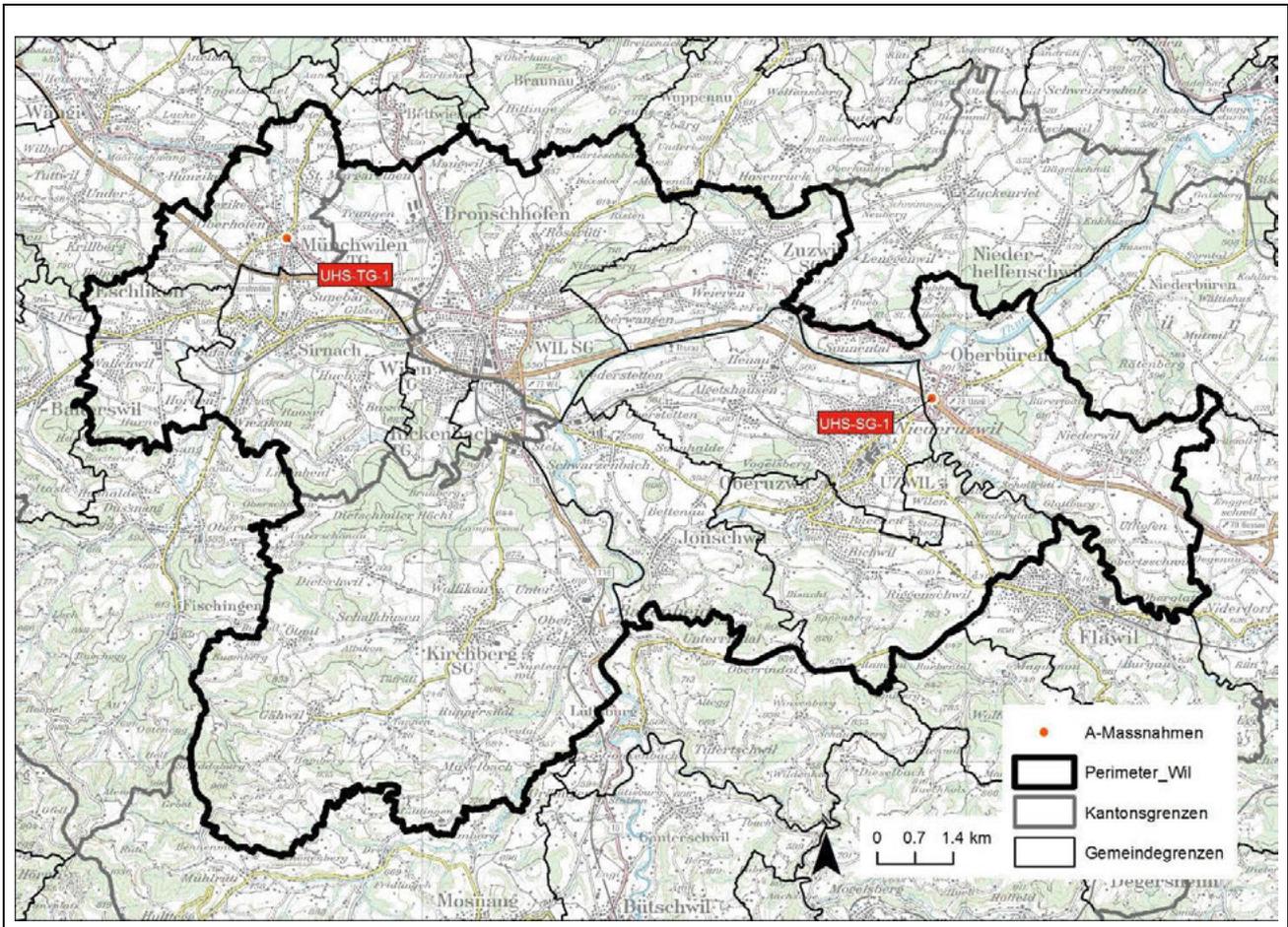
N

0 0.75 1.5 km

Sanierung Unfallhäufungsstellen 1. Etappe				VS 1.1 (-)
				neu
Massnahmen- beschreibung	<p>Das Unfallgeschehen wurde über den gesamten Perimeter der Agglomeration Wil untersucht. Dabei wurden zusätzlich zu den Unfallschwerpunkten (USP) gemäss VSS Normen auch detailliertere Untersuchungen zu Unfallhäufungsstellen (UHS) vorgenommen. In der Agglomeration Wil sind lediglich einzelne USP und UHS zu finden. Einige UHS und USP sollen entweder aufgrund ihrer Dringlichkeit oder weil sie mit einfachen Massnahmen saniert werden können als Sofortmassnahmen umgesetzt werden.</p> <p>Folgende UHS sollen als Sofortmassnahmen im Agglomerationsprogramm saniert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • UHS-SG 5 Fürstenlandstrasse im Gebiet Kirchberg Stelz • UHS-SG 6 St. Galler Strasse im Gebiet Zuzwil Lindenhof • UHS-SG 7 Abt-Bedastrasse im Gebiet Oberbüren Sonnental • UHS-SG 9 St. Galler Strasse im Gebiet Oberbüren Oberglatt 			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input checked="" type="checkbox"/> Eigenleistung / Vorleistung der Agglomeration
Koordinationsstand Kant. Richtplan SG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung
Koordinationsstand Kant. Richtplan TG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung
Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild und das Verkehrskonzept zielen auf eine sichere und verträgliche Abwicklung des MIV ab. Dazu trägt die Sanierung von UHS und USP einen grossen Beitrag zur Verbesserung der objektiven Sicherheit bei.			
Nutzen	Mit der Massnahme werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • WK3 Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit 			
Kosten	exkl. Mwst		inkl. Mwst	
	Anteil Kanton CHF	SG 0.08 Mio.	SG 0.09 Mio.	
	Anteil Gemeinden			
	Kosten CHF	0.08 Mio.	0.09 Mio	
Federführung	TBA Kanton SG			
Beteiligte	Gemeinde Kirchberg Gemeinde Oberbüren Gemeinde Zuzwil			



Sanierung Unfallhäufungsstellen 2. Etappe		VS 1.2 (-) neu		
Massnahmen- beschreibung	<p>Das Unfallgeschehen wurde über den gesamten Perimeter der Agglomeration Wil untersucht. Dabei wurden zusätzlich zu den Unfallschwerpunkten (USP) gemäss VSS Normen auch detailliertere Untersuchungen zu Unfallhäufungsstellen (UHS) vorgenommen. In der Agglomeration Wil sind lediglich einzelne USP und UHS zu finden. Einige UHS und USP sind weniger dringlich zu sanieren bzw. müssen mit aufwendigeren baulichen Massnahmen saniert werden. Die Sanierung folgender UHS und USP soll als A-Massnahme im Agglomerationsprogramm 3. Generation erfolgen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • UHS-TG 1 Kreisel Q20, Münchwilen (2.5 Mio. CHF) • UHS-SG 1 Autobahnanschluss Oberbüren (0.6 Mio. CHF) <p>Zusätzlich zu diesen Massnahmen an den Kantonsstrassen sollen auch einzelne auffällige Knoten an den Gemeindestrassen saniert werden. Diese können aufgrund der geringen Verkehrsmenge und der spezifischen Anforderungen der VSS Normen nicht im Sinne der USP/UHS analysiert werden, sondern sie müssen qualitativ aufgrund verkehrsplanerischer Expertise identifiziert werden. Für die Sanierung solcher Sicherheitsmängel werden 1.0 Mio. CHF veranschlagt. Dabei wird von der Annahme ausgegangen, dass die 12 bedeutendsten Mängel behoben werden können.</p> <p>Die UHS sind in einem detaillierten Grundlagenbericht (siehe Beilage zum Agglomerationsprogramm) und im Agglo-Portal des Kantons St.Gallen dokumentiert.</p>			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	
Reifegrad	Die Massnahme hat Reifegrad 2 erreicht.			
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt Einreichung Vorprojekt ARE geschätzter Baubeginn geschätzte Inbetriebnahme	Rollende Planung 2017 bis 2018 2019 bis 2022 2019 bis 2022		
Koordinationsstand Kant. Richtplan SG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung
Koordinationsstand Kant. Richtplan TG	<input type="checkbox"/> richtplanrelevant	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung
Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild und das Verkehrskonzept zielen auf eine sichere und verträgliche Abwicklung des MIV ab. Dazu trägt die Sanierung von UHS und USP einen grossen Beitrag zur Verbesserung der objektiven Sicherheit bei.			
Nutzen	Mit der Massnahme werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt:			
	• WK3 Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit			
Machbarkeit	Die infrastrukturellen Massnahmen sind technisch machbar.			
Kosten	exkl. Mwst		inkl. Mwst	
	Anteil Kanton CHF	SG 0.31 Mio. / TG 1.23 Mio.	SG 0.34 Mio. TG 1.34 Mio.	
	Anteil Gemeinden	2.39 Mio.	2.6 Mio.	
	Kosten CHF	3.93 Mio.	4.28 Mio.	
Abhängigkeiten	--			
Quantitative Angaben	--			
Federführung	TBA Kanton SG TBA Kanton TG			
Beteiligte	Bund (ASTRA) Gemeinde Oberbüren Gemeinde Münchwilen			



Massnahmen Teil 2

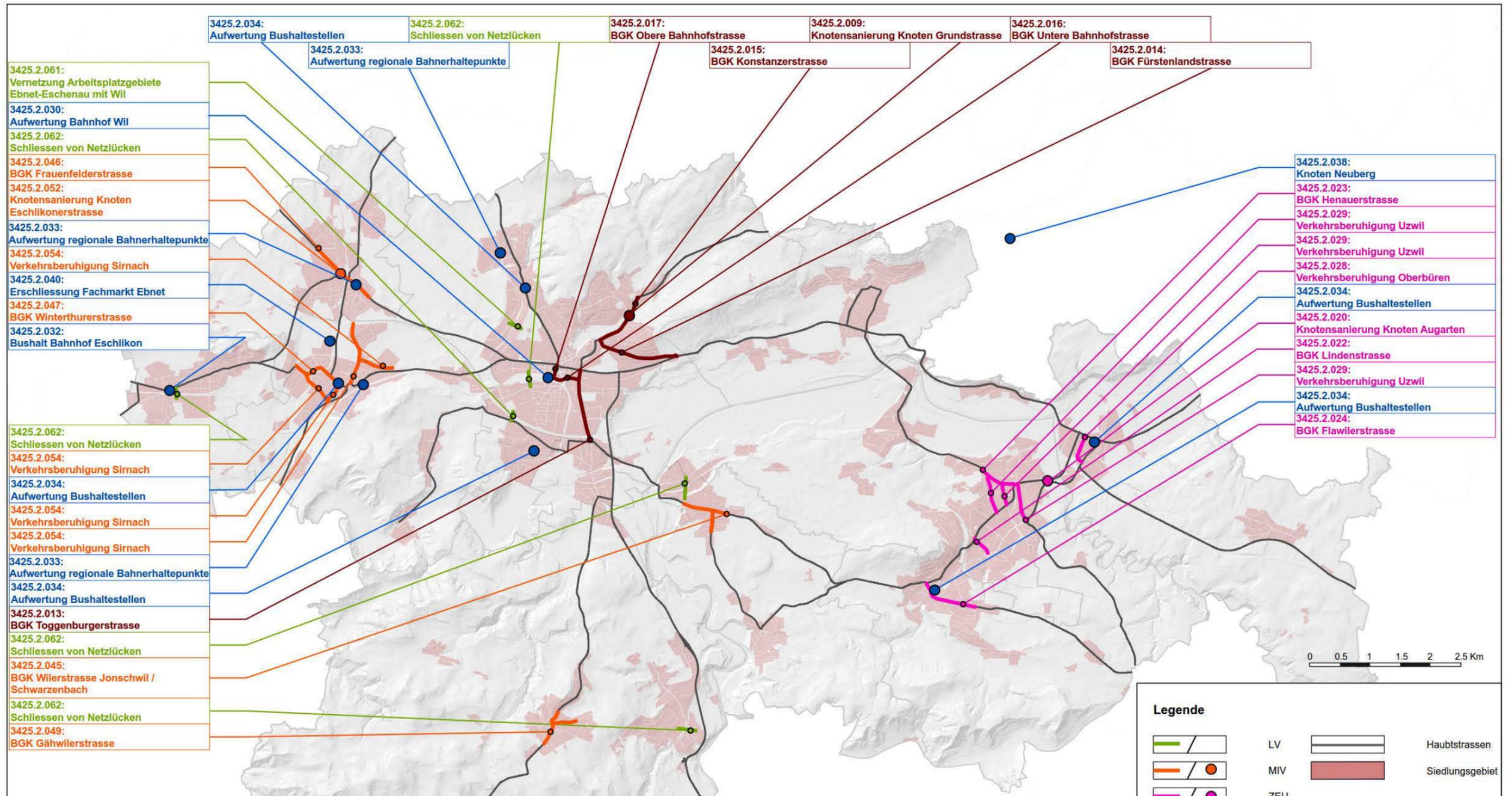
10 Massnahmenliste Agglomerationsprogramm 2. Generation

Im Agglomerationsprogramm 2. Generation sind folgende Massnahmen Bestandteil der Leistungsvereinbarung mit dem Bund. Das Agglomerationsprogramm 3. Generation baut auch massnahmensseitig auf diesem Fundament auf. Über den Stand der Umsetzung der Massnahmen wird im Umsetzungsreporting berichtet.

Besonders zu beachten ist der Stellenwert der A-Massnahmen Siedlung. Sofern diese Vorgaben und Regelungen der kantonalen Richtpläne betreffen, so gelten diese Massnahmen weiterhin bis die revidierten kantonalen Richtpläne die entsprechenden Sachverhalte neu regeln oder die Vorgaben des Agglomerationsprogramms in die Richtplanungen aufgenommen worden sind.

Im Teil zwei befinden sich die Massnahmen aus der 2. Generation Agglomerationsprogramm Wil. Diese wurden z.T. in neue Massnahmen integriert bzw. sind abgeschlossen oder befinden sich in der Umsetzungsphase.

Massnahmen-Nr. 2. Gen.	Massnahmen-Nr. 3. Gen.	ARE Code	Massnahmenbezeichnung
Siedlung und Landschaft			
WW 1.1	--	3425.2.089	Einzonung ESP Wil-West
WW 1.7	integriert in WW 1.2	3524.2.091	Steuerung und Nutzung neuer Arbeitsplatzgebiete
1.3	neue Bezeichnung: S 1.3	3425.2.070	Anforderungen an verkehrsintensive Einrichtungen
1.4	abgeschlossen	3425.2.071	Richtlinie Ortsplanungen
2.1	integriert in S 2.2	3425.2.073	Aufzonung gut erschlossener W2-Zonen
2.2	integriert in S 2.2	3425.2.074	Vorranggebiete Innenentwicklung
2.3	integriert in S 2.2 und S 3.2	3425.2.075	Nutzung wichtiger Potenziale Innenentwicklung
2.4	integriert in S 4.1	3425.2.076	Vorbehaltsgebiet flächenintensive Unternehmen Sirmach
2.5	integriert in L 3.1	3425.2.077	Schutz der Landschaft und der Landwirtschaft
3.1	integriert in S 3.2	3425.2.078	ESP Wohnen Klinikareal Wil
4.1	integriert in S 4.1	3425.2.080	Neue Arbeitsplatzgebiete nur für Betriebserweiterungen
4.2	integriert in S 4.1	3425.2.081	ESP Arbeiten Oberbüren
5	neue Bezeichnung: S 5	3425.2.082	Aufwertung Zentrum Wil
6	neue Bezeichnung: S 6	3425.2.083	Aufwertung Zentrum Uzwil
7	neue Bezeichnung: S 7	3425.2.084	Aufwertung Ortskerne
8	integriert in L 3.1	3524.2.085	Regionales Landschaftskonzept
9	integriert in WW 1.2	3524.2.086	Regionales Ansiedlungsmanagement
10	neue Bezeichnung: S 10	3425.2.087	Entwicklung ländlicher Gemeinden
11	aufgeteilt in 11a und 11b	3524.2.088	Aktive Bodenpolitik



Weitere Massnahmen

3425.2.036	ÖV	Veloabstellanlagen an ÖV-Haltestellen	3425.2.076	S+L	"Vorbehaltsgebiet flächenintensive Unternehmen Sirmach"
3425.2.041	ÖV	Ausbau Ortsbus Uzwil	3425.2.077	S+L	Schutz der Landschaft und der Landwirtschaft
3425.2.042	ÖV	Taktverdichtung aus Buslinien	3425.2.078	S+L	ESP Wohnen Klinikareal Wil
3425.2.043	ÖV	Bau neuer Bushalte	3425.2.079	S+L	ESP Wohnen & Mischnutzung
3425.2.053	MIV	Umsetzung BFU Modell 30 / 50	3425.2.080	S+L	Neue Arbeitsplatzgebiete nur für Betriebserweiterungen
3425.2.055	MIV	Beeinflussung Mobilitätsnachfrage	3425.2.081	S+L	ESP Arbeiten Oberbüren
3425.2.056	MIV	Parkleitsystem Uzwil	3425.2.082	S+L	Aufwertung Regionalzentrum Wil
3425.2.057	MIV	Parkleitsystem Wil	3425.2.083	S+L	Aufwertung Zentrum Uzwil
3425.2.063	LV	Reparatur / Aufwertung Längsverbindungen für den LV	3425.2.084	S+L	Aufwertung Ortskerne
3425.2.064	LV	Reparatur / Aufwertung Querungen für den LV	3425.2.085	S+L	Regionales Landschaftskonzept
3425.2.065	LV	Sanierung Querungen an Kantonsstrassen	3425.2.086	S+L	Regionales Ansiedlungsmanagement
3425.2.067	LV	Erstellung / Aufwertung Veloabstellanlagen	3425.2.087	S+L	Entwicklung ländlicher Gemeinden
3425.2.071	S+L	Richtlinie Ortsplanungen	3425.2.088	S+L	Aktive Bodenpolitik
3425.2.072	S+L	Wildtierkorridor Thurauen	3425.2.089	WW	Zonierung ESP Wil-West
3425.2.073	S+L	Aufzonung gut erschlossener W2-Zonen	3425.2.090	WW	Entwicklung und Standortmarketing ESP Wil-West
3425.2.074	S+L	Vorranggebiete Innenentwicklung	3425.2.091	WW	Steuerung und Nutzung neuer Arbeitsplatzgebiete
3425.2.075	S+L	Nutzung wichtiger Potentiale Innenentwicklung	3425.2.096	ZEW	Verkehrsmanagement Wil - Etappe 1

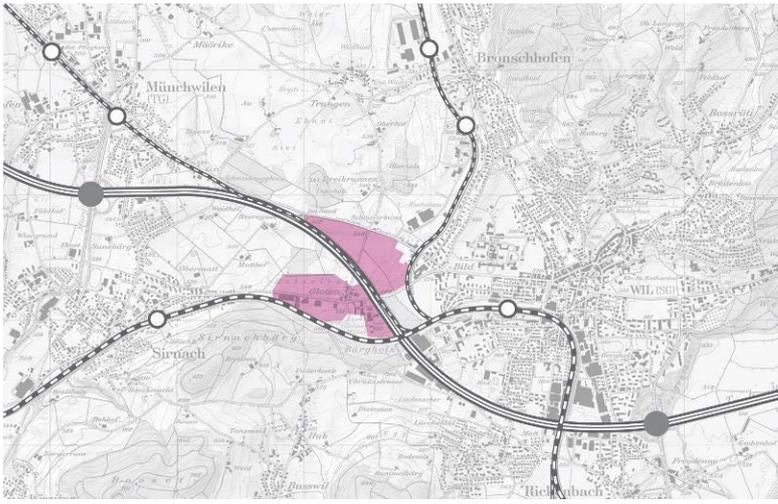
Gemeinde Wil Kanton SG undTG

A-Massnahmen AP2
Agglomerationsprogramm Wil 3. Generation

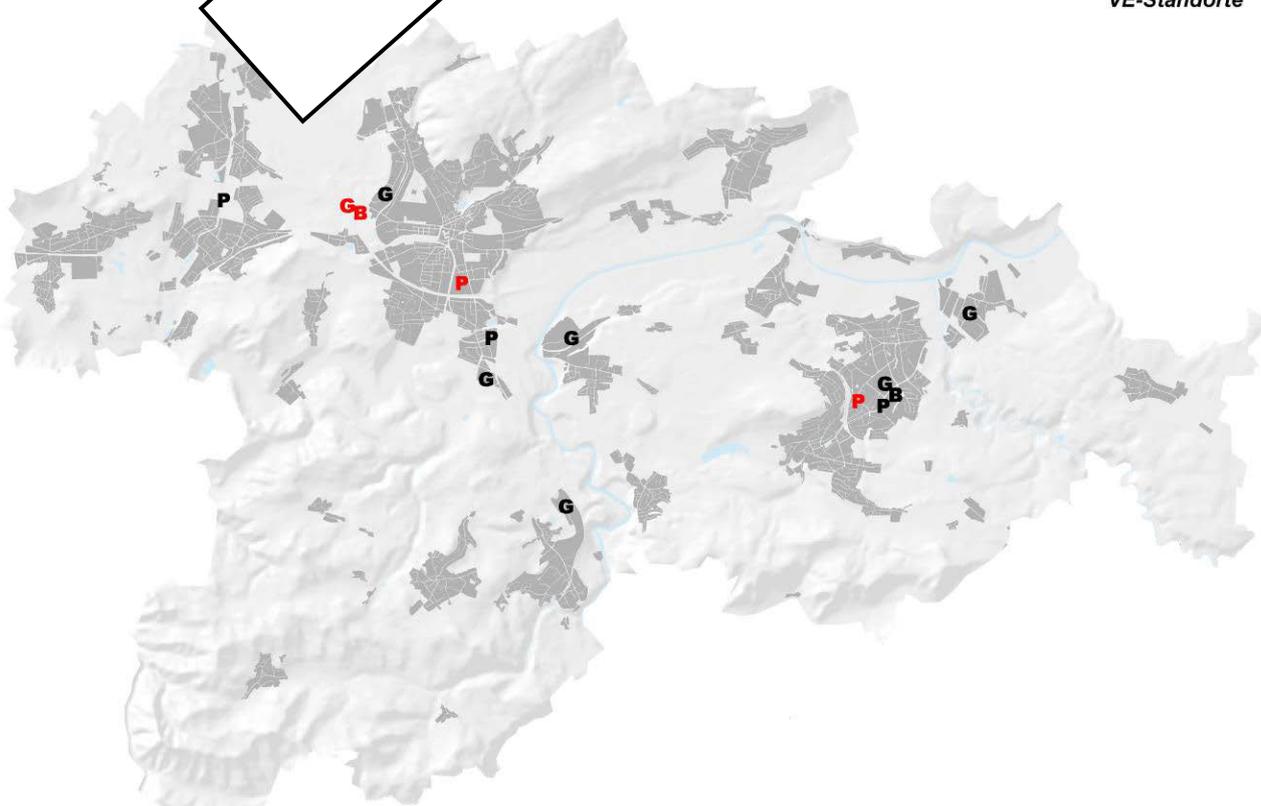
Masstab 1:60'000

01.06.2015 aku / xxx

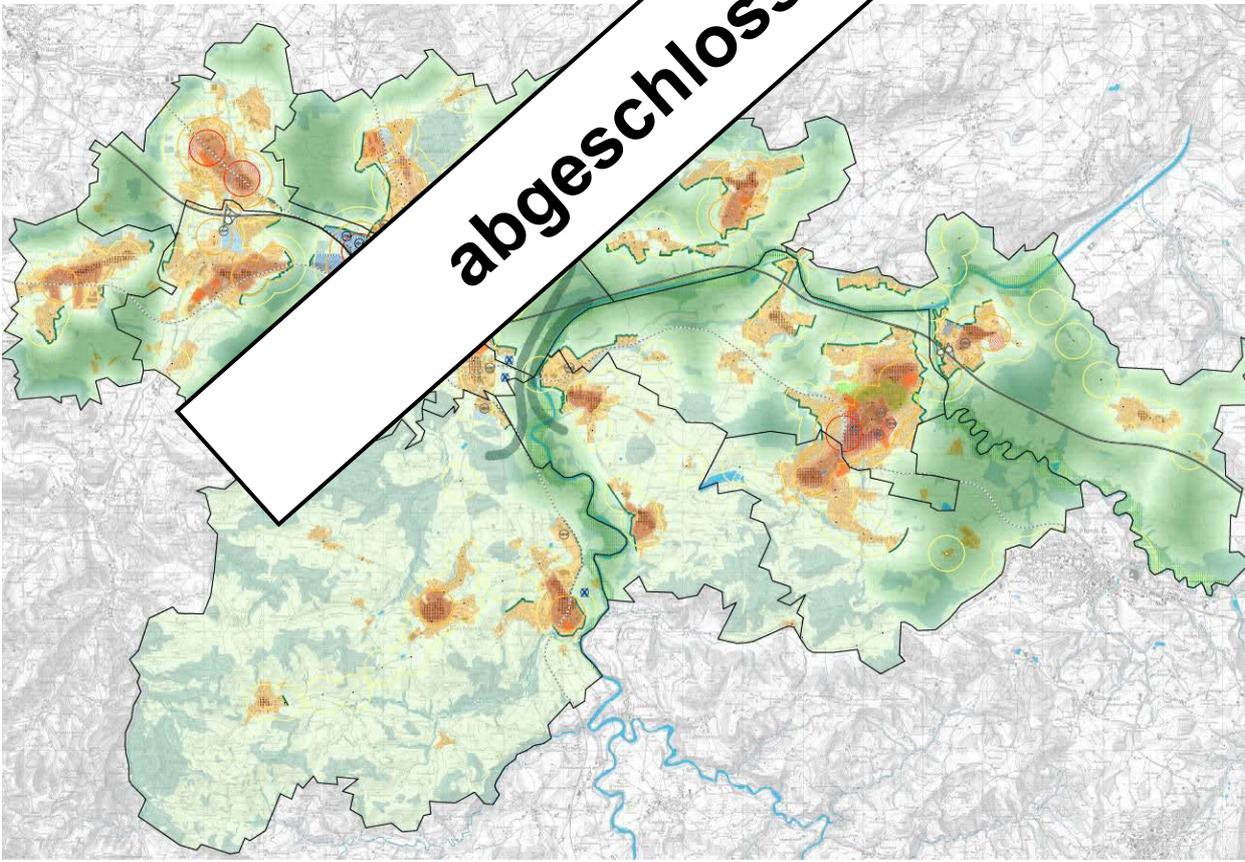
metron

Zonierung ESP Wil-West		Massnahmenpaket Wil-West		WW 1.1
Massnahmenbeschrieb	<p>Die Zentrumsregion Wil braucht einen qualitativ hochstehenden ESP mit überregionaler Ausstrahlung. Der Standort Wil-West erfüllt die dazu nötigen Voraussetzungen auf ideale Weise (Zentrumsnähe, Erschliessung mit ÖV, LV und MIV)</p> <p>Die Fläche muss zum Grossteil zoniert werden und insgesamt als ESP in die kantonalen Richtplanungen aufgenommen werden. Nutzungsbeschränkungen verhindern die Ansiedlung von Publikumsintensiven Nutzungen wie z.B. Einkaufszentren.</p>			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C/E	
Zeitplan und	kantonale Richtplanung	Anpassung der kantonalen Richtplanung bis 2015		
Umsetzung	Gemeinden	Umsetzung bis 2015 in Teilzonenplanrevisionen		
				
Zweckmässigkeit	<p>Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Siedlung verfolgen das Ziel die Region in seiner Funktion als Arbeitsplatzstandort zu stärken und neue Ansiedlungen von Unternehmen, insbesondere solcher mit hoher Wertschöpfung an gut ÖV-erschlossenen und raumplanerisch geeigneten Lagen zu konzentrieren. Es verfolgt zudem die Entwicklung kompakter Siedlungen und die Eindämmung der Zersiedelung. Die Konzentration der Neueinzonungen von Arbeitsplatzgebieten auf den ESP Wil-West gewährleistet das Erreichen dieser Ziele.</p>			
Nutzen	<p>Mit der Zonierung des ESP Wil-West werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsentwicklung nach Innen (Verminderung der Zersiedelung und Konzentration von Arbeitsplätzen an gut mit dem ÖV erschlossenen Gebieten) 			
Machbarkeit	--			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton			
	Anteil G meinde			
	Kosten CHF			
Abhängigkeiten	Der ESP Wil-West und der Autobahnanschluss Wil-West bedingen einander.			
Quantitative Angaben	Fläche ESP Wil-West: insges. 48 ha, davon 32 ha Neueinzonung			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Regio Wil	<input checked="" type="checkbox"/> Kantone (AREG SG und ARP TG)	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden Münchwilen, Sirmach, Wilen und Wil	

Steuerung und Nutzung neuer Arbeitsplatzgebiete		Massnahmenpaket Wil-West		WW 1.7
Massnahmenbeschrieb	Neuansiedlungen von Unternehmen in der Region Wil-West sollen zukünftig weitgehend im ESP Wil-West erfolgen. Um konkurrenzierende Arbeitsplatzgebiete zu Wil-West zu verhindern wird in Zukunft auf Einzonungen an weniger attraktiven Lagen verzichtet. Die Weiterentwicklung von bestehenden Betrieben bleibt von dieser Regelung ausgenommen. Zudem wird die Umzonung bestehender Arbeitsgebiete in Wohnzonen oder die Einführung restriktiver Nutzungsvorschriften geprüft (dort wo Überbaumöglichkeiten noch nicht rechtskräftig sind).			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B		
Zeitplan und	kantonale Richtplanung	--		
Umsetzung	Gemeinden	laufende Umsetzung		
integriert in WW 1.2				
Zweckmässigkeit	Das Zukunftsstrategie Siedlung verfolgen das Ziel die Region in seiner Funktion als zu stärken und neue Ansiedlungen von Unternehmen an gut ÖV-ers planerisch geeigneten Lagen zu konzentrieren. Es verfolgt zudem der Siedlungsentwicklung und die Eindämmung der Zersiedelung. Die Neueinzonungen von Arbeitsplatzgebieten auf den ESP Wil-West gewährleisten dieser Ziele.			
Nutzen	<p>schluss werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsentwicklung nach Innen (Konzentration von Arbeitsplätzen an geeigneten Standorten, Verringerung Zersiedelung) • Umweltbelastung (Verminderung der Flächenbeanspruchung, Verminderung von Lärm- und Luftbelastung durch den Schwerverkehr in den Siedlungsgebieten) 			
Machbarkeit	--			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton			
	Anteil Gemeinde			
	Kosten CHF			
Abhängigkeiten	Die Massnahme muss gemeinsam mit dem ESP Wil-West und der Ein-/Umzonung der ESP Wohn- und Mischnutzung realisiert werden.			
Quantitative Angaben	--			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden Wil, Bronschhofen, Wilen, Rickenbach, Jonschwil, Münchwilen, Eschlikon, Sirmach, Kirchberg, Zuzwil	

<p>Anforderungen an verkehrsintensive Einrichtungen</p>	<p>Massnahmen S + L: Kantonale Richtplanungen</p>	<p>1.3</p>
<p>Massnahmenbeschrieb</p> <p>Der Trend zu peripheren verkehrsintensiven Einrichtungen muss gebremst werden. Die Zentren müssen ihre Stellung als Standorte möglichst kompletter Dienstleistungen behalten. Die Kantone legen in ihren Richtplänen Anforderungen an verkehrsintensive Einrichtungen hinsichtlich Standort und Erschliessung fest. Dabei stehen Standorte und Erschliessungen im Vordergrund, die einen möglichst guten Modal-Split versprechen. Periphere Standorte für Einkaufs- und Freizeitnutzungen sind auszuschliessen.</p> <p>Der Kt. SG strebt mit der Revision des Kt. Richtplanes eine Positivplanung für den Umgang mit VE an: D.h. es werden Standorte definiert an denen die Realisierung von VE möglich ist. In der Agglomeration Wil sind die Zentren von Wil und Uster vorgesehen.</p> <p>Im TG sind verkehrsintensive Einrichtungen (Einrichtungen für den öffentlichen Verkehr ohne Wohnnutzung) nur in kantonalen oder regionalen Entwicklungsplänen ausnahmsweise in zentralen Orten in Entwicklungsräumen vorzusehen. Standorte in Gebieten sind möglichst, die mit allen Verkehrsarten optimal erschliessbar sind.</p> <p>Für die Agglomeration Wil koordinieren die Kantone die Ortsplanungen entsprechend dem Agglomerationsprogramm. Das heisst, es gibt keine Positivplanung ausser den im Agglomerationsprogramm vorgegebenen Standorten. Es sind keine weiteren Standorte für verkehrsintensive Einrichtungen genehmigt zu werden.</p> <p>Neben den bestehenden VE-Standorten in Wil West, Rickenbach, Uzwil / VE-G Bronschhofen Bildfeld/Eschenau, Kempten, Uster, Schwarzenbach, Oberbüren, Uzwil Büeler / VE-B Uzwil Büeler sind zusätzlich folgende neuen VE-Standorte denkbar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wil West: VE-B • Wil Süd: VE-P • Zentrum Uster 		
<p>Priorität</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> A</p>	<p><input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p>
<p>Zeitplan Umsetzung</p>	<p>keine Angabe in den</p>	<p>Anpassung der kantonalen Richtplanung bis 2015 Umsetzung im Rahmen der Ortsplanungsrevisionen</p>
<p style="text-align: right;">VE-Standorte</p> 		

Zweckmässigkeit	Im Zukunftsbild und der Teilstrategie Siedlung ist die Stärkung der Zentren ein wichtiges Element. Neue verkehrsintensive Einrichtungen müssen erstens möglichst integriert ins Siedlungsgebiet von Zentren integriert sein und zweiten sehr gut mit ÖV und LV erschlossen sein. Die Massnahme leistet hierzu einen zentralen Beitrag.		
Nutzen	Mit der Definition von Anforderungen an verkehrsintensive Einrichtungen werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsentwicklung nach innen (Konzentration der verkehrsintensiven Einrichtungen an geeigneten auf das Verkehrssystem abgestimmten Standorten) • Qualität des Verkehrssystems (Wirtschaftlichkeit des ÖV, Verbesserungen im Modal Split) • Umwelteinflüsse (Verbesserungen im Pendler-, Einkaufs-, Freizeit und Güterverkehr) 		
Machbarkeit	Keine besonderen Hindernisse.		
Kosten		Infrastruktur	Betrieb
	Anteil Bund (max. 50%)		
	Anteil Kanton		
	Anteil Gemeinde		
	Kosten CHF		
Abhängigkeiten	--		
Quantitative Angaben	--		
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton ARP/AREG	<input type="checkbox"/> Gemeinden

Richtlinie Ortsplanungen		Massnahmen S + L: Kantonale Richtplanungen	1.4
Massnahmenbeschrieb	<p>Über kantonale Prüfungs- und Genehmigungsverfahren wird sichergestellt, dass die kommunalen Planungen den übergeordneten Vorgaben entsprechen. Die Umsetzung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms, die die kommunalen Planungen betreffen (S+L 2.1 bis S+L 2.5), sind im Rahmen der kantonalen Plangenehmigungsverfahren sicherzustellen. Daher ist es für das Controlling des Agglomerationsprogramms von zentraler Bedeutung, dass Massnahmen S+L 2.1 bis S+L 2.5 im Rahmen der kantonalen Plangenehmigungsverfahren überprüft werden. Dies kann rechtsverbindlich nur geschehen, wenn auch die Massnahmen S+L 2.1 bis S+L 2.5 Bestandteil der kantonalen Richtpläne werden. Dies kann auch durch einen Verweis im Richtplan auf das Agglomerationsprogramm erfolgen oder in dem das Agglomerationsprogramm zu einem Bestandteil der kantonalen Richtplanung erklärt wird.</p>		
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
Zeitplan	kantonale Richtplanung	Anpassung Richtplanung bis 2015	
Umsetzung	auf Ebene Gemeinden	Umsetzung durch Ortsplanungsrevisionen	
			
Zweckmässigkeit	<p>Die Massnahme leistet einen eminenten Beitrag zur Umsetzung des Zukunftsbildes und der Teilstrategie Siedlung, indem alle Einzelmassnahmen koordiniert und deren Umsetzung sichergestellt wird.</p>		
Nutzen	<p>Durch die Sicherstellung der Massnahmen aus dem Bereich Ortsplanungen werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsentwicklung nach innen (alle Unterkriterien) • Qualität des Verkehrssystems (Wirtschaftlichkeit des ÖV) • Umwelteinflüsse (Verbesserungen im Freizeit und Güterverkehr) 		
Machbarkeit	<p>Keine besonderen Hindernisse.</p>		

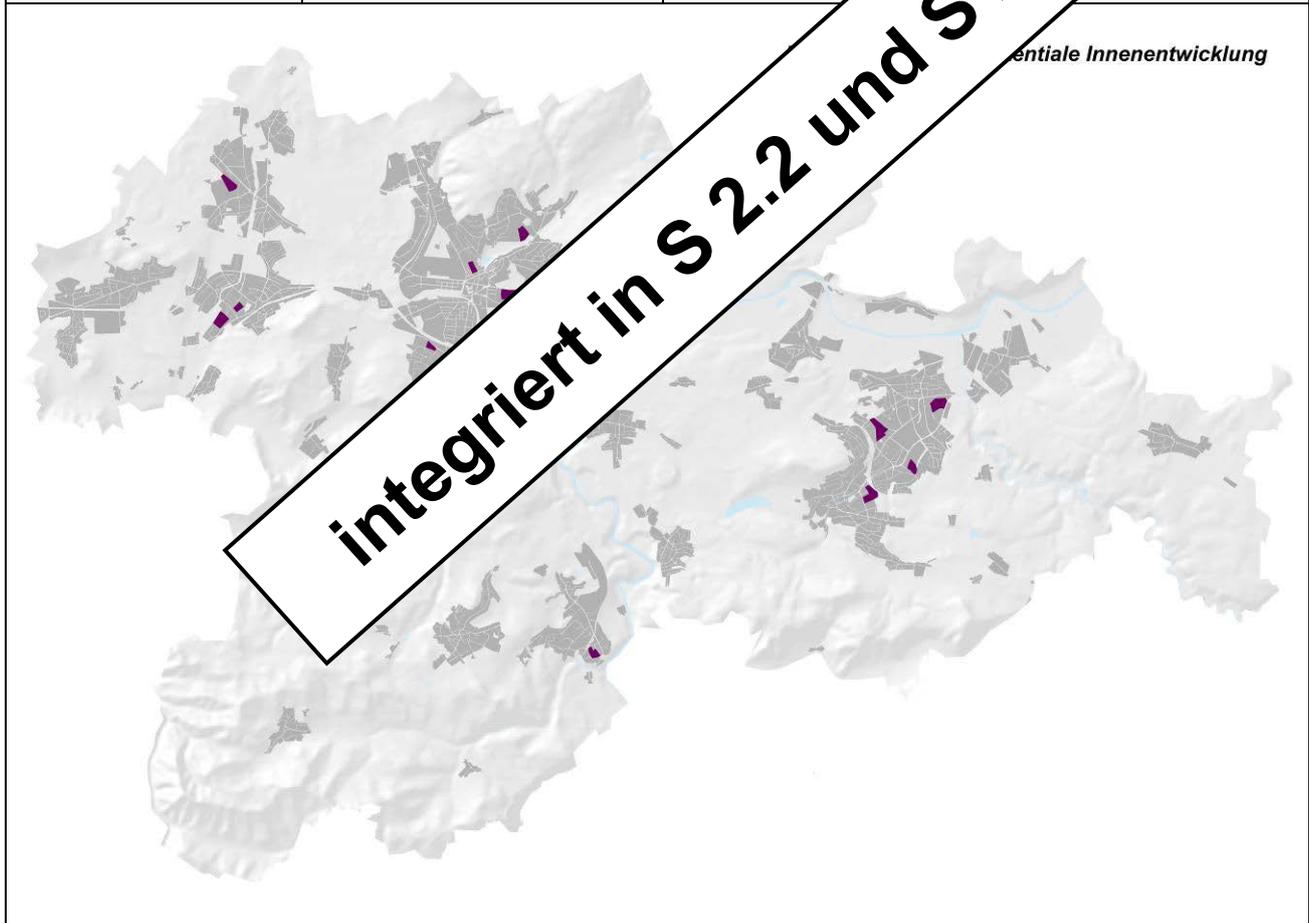
Kosten		Infrastruktur	Betrieb
	Anteil Bund (max. 50%)		
	Anteil Kanton		
	Anteil Gemeinde		
	Kosten CHF		
Abhängigkeiten	Massnahmen 2.1 bis 2.5 (Ortsplanungen)		
Quantitative Angaben	--		
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton ARP/AREG	<input type="checkbox"/> Gemeinden

Aufzoning gut erschlossener W2-Zonen		Massnahmen S + L: Ortsplanungen		2.1
Massnahmenbeschrieb	Im Rahmen von Ortsplanungsverfahren sollen lockere Wohn und Mischzonen, die mit dem ÖV gut erschlossen sind (Gütekategorie C und besser) untersucht werden, ob sie aufgezonnt werden können (min. W3, AZ>60%). Dies gilt es mit Rücksicht auf eine sinnvolle Auslastung der bestehenden Infrastrukturen (Freiraum, Parkierung, Schulen, Verkehrssystem) zu betreiben. Wo nötig sind begleitend Massnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raumes und für ein Freiraumangebot von angemessener Qualität zu ergreifen. Zudem soll die Verdichtung aller weiteren Wohn- und Mischzonen geprüft werden.			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B		
Zeitplan	kantonale Richtplanung		--	
Umsetzung	auf Ebene Gemeinden		Umsetzung im Rahmen von Ortsplanungsrevisionen	
<p style="text-align: right;">erschlossener W2-Zonen</p> <p style="text-align: right;"> ■ W2-Zonen innerhalb ÖV-Gütekategorie C ■ Wohn- und Mischzonen innerhalb ÖV-Gütekategorie C </p>				
Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Siedlung beschränken die Siedlungsentwicklung auf mit dem ÖV gut erschlossene Lagen. Bereits überbaute Bauzonen sollen verdichtet werden. So kann das prognostizierte Bevölkerungswachstum ohne Aussenwachstum aufgenommen werden. Diese Massnahme leistet also einen bedeutenden Beitrag an die Haushälterische Bodennutzung. Da zudem bestehende Siedlungsflächen «rezykliert» und bestehende Infrastrukturen besser ausgelastet werden leistet die Massnahme auch einen Beitrag zum schonenden Umgang mit weiteren Ressourcen insbesondere auch der Gemeindefinanzen.			
Nutzen	Mit der Aufzoning von W2 in W3 Zonen werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • Qualität des Verkehrssystems (Wirtschaftlichkeit des ÖV) • Siedlungsentwicklung nach innen (alle Unterkriterien) • Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (flächenschonende Siedlungsentwicklung im Siedlungsgebiet) 			
Machbarkeit	Keine besonderen Hindernisse.			

Kosten	Infrastruktur		Betrieb
	Anteil Bund (max. 50%)		
	Anteil Kanton		
	Anteil Gemeinde		
	Kosten CHF		
Abhängigkeiten	Massnahme 1.4 Richtlinie Ortsplanungen		
Quantitative Angaben	--		
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden Eschlikon, Münchwilen, Sirnach, Bronschhofen, Wil, Wilen, Rickenbach, Kirchberg, Oberuzwil, Uzwil, Zuzwil

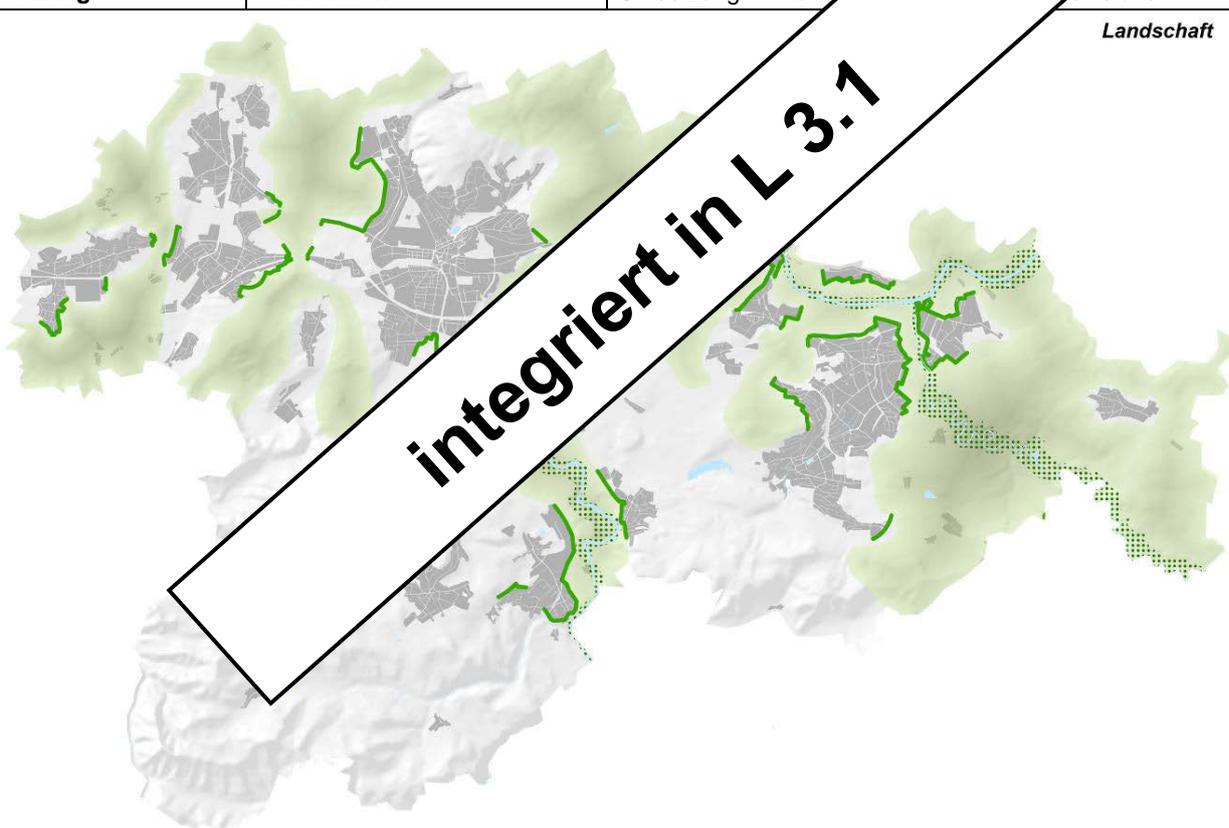
Vorranggebiete Innenentwicklung		Massnahmen S + L: Ortsplanungen		2.2
Massnahmenbeschrieb	In den Vorranggebieten Innenentwicklung (s. Karte Siedlungsentwicklung) sind durch die Gemeinden vermehrte Anstrengungen für die Innentwicklung zu unternehmen, z.B.: Priorisierung der Potentiale, Miteinbezug der Grundeigentümer, Aufzeigen der Potentiale, Aufwertung des öffentlichen Raumes, Anstrengungen zur Qualitätssicherung, Schaffung attraktiver planerischen Rahmenbedingungen, aktive Arealentwicklung, aktive Bodenpolitik.			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	
Zeitplan Umsetzung	kantonale Richtplanung auf Ebene Gemeinden	-- laufende Umsetzung		
<p style="text-align: right;">Innenentwicklung</p>				
Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Siedlung beschränken die Siedlungsentwicklung auf mit dem ÖV gut erschlossene Lagen und das bereits weitgehend überbaute Siedlungsgebiet. Die Massnahme fördert die Siedlungserneuerung im Bestand, führt zu einer höheren Einwohnerdichte und leistet so einen Beitrag zum Zukunftsbild.			
Nutzen	Mit dem Verzicht auf Erweiterungen des Siedlungsgebietes ausserhalb der Siedlungsgrenzen oder ÖV-Güteklassen C werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • Qualität des Verkehrssystems (Stärkung von LV und ÖV) • Siedlungsentwicklung nach innen (alle Unterkriterien) • Ressourcenverbrauch verringert (Flächenbeanspruchung) 			
Machbarkeit	Keine besonderen Hindernisse.			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton			
	Anteil Gemeinde			
	Kosten CHF			

Abhängigkeiten	Massnahme 1.4 Richtlinie Ortsplanungen		
Quantitative Angaben	--		
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden Eschlikon, Münchwilen, Sirnach, Wil, Jonschwil, Kirchberg, Uzwil, Oberuzwil, Zuzwil, Oberbüren, Bronschhofen

Nutzung wichtiger Potentiale Innenentwicklung	Massnahmen S + L: Ortsplanungen		2.3
Massnahmenbeschrieb	Grössere zusammenhängende Flächen, die bereits zониert, jedoch noch nicht überbaut sind, stellen wichtige Potentiale für die Innenentwicklung dar (s. Karte Siedlungsentwicklung). Die Gemeinden initiieren die planerische Aufbereitung. Es ist ein grundeigentümerverbindliches städtebauliches Gesamtkonzept festzusetzen, das eine dichte Bebauung (differenzierte geforderte Mindestdichte gem. Siedlungsentwicklungskonzept) und Freiraum optimal aufeinander abstimmt, Anforderungen hinsichtlich Energiebezug definiert und ein attraktives Langsamverkehrsnetz vorsieht.		
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	
Zeitplan Umsetzung	kantonale Richtplanung auf Ebene Gemeinden	-- laufende Umsetzung	
 <p style="text-align: right;">Potentiale Innenentwicklung</p>			
Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Siedlung beschränken die Siedlungsentwicklung auf mit dem ÖV gut erschlossene Lagen und das bereits weitgehend überbaute Siedlungsgebiet. Die Entwicklung bzw. planerische Aufbereitung der wichtigen Potentiale Innenentwicklung leistet hierzu einen zentralen Beitrag.		
Nutzen	Mit der Entwicklung bzw. planerischen Aufbereitung der wichtigen Potentiale Innenentwicklung werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • Qualität des Verkehrssystems (Stärkung des LV und ÖV) • Siedlungsentwicklung nach innen (alle Unterkriterien) • Ressourcenverbrauch verringert (Flächenbeanspruchung) 		
Machbarkeit	Keine besonderen Hindernisse.		

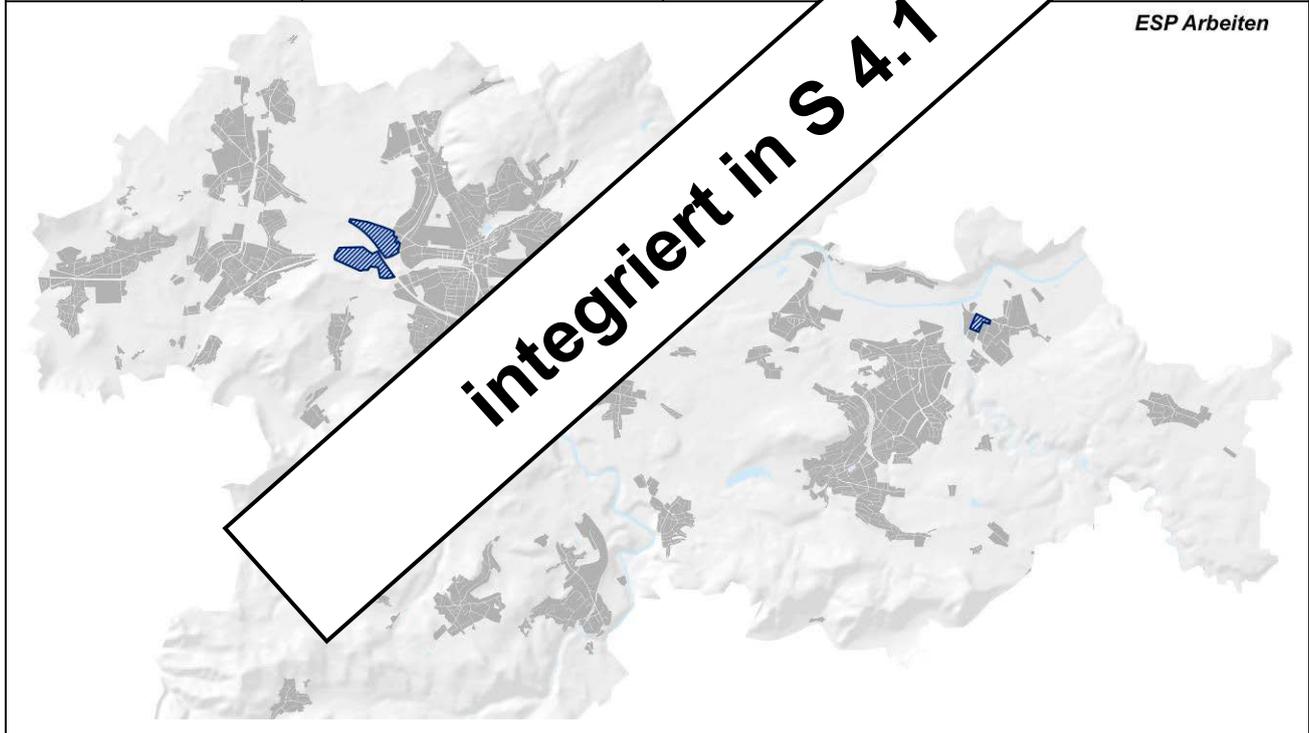
Kosten			Infrastruktur	Betrieb
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton			
	Anteil Gemeinde			
	Kosten CHF			
Abhängigkeiten	Massnahme 1.4 Richtlinie Ortsplanungen			
Quantitative Angaben	--			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden Münchwilen, Sirnach, Wil, Wilen, Rickenbach, Kirchberg, Zuzwil, Uzwil, Oberuzwil	

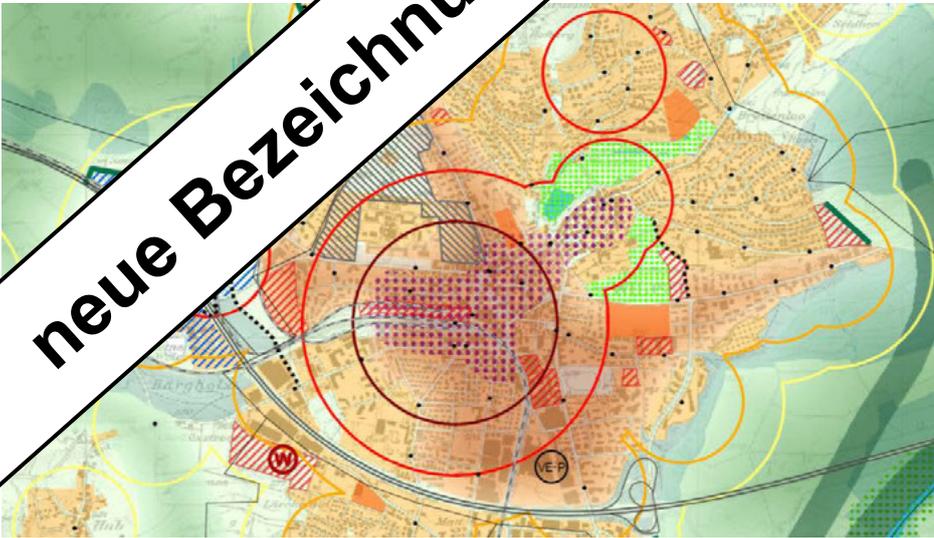
Vorbehaltsgebiet flächenintensive Unternehmen Sirmach		Massnahmen S + L: Ortsplanungen		2.4
Massnahmenbeschrieb	In der Agglomeration wird für Betriebe mit grossem Flächenbedarf ein Gebiet in Sirmach bereitgestellt und planerisch aufbereitet werden. Die Ansiedlung solcher Unternehmen erfolgt im Rahmen des regionalen Ansiedlungsmanagements und abgestimmt auf die Entwicklung des Standorts Wil West. Die ausschliessliche Bebaubarkeit für flächen- und arbeitsplatzintensive Betriebe mit mindestens 800 Arbeitsplätzen (75 AP/ha angestrebt) werden eigentümergebunden festgelegt. Im Rahmen der Entwicklung des Areal sind zudem erhöhte Qualitätsanforderungen bezüglich öffentlichem Raum, Erschliessung und Anbindung in das dörflich geprägte Umfeld sowie Anforderungen hinsichtlich Fahrplankonzeption, Mobilitätsmanagement, verbesserte ÖV-Anbindung und Energieeffizienz festzulegen.			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	
Zeitplan Umsetzung	kantonale Richtplanung auf Ebene Gemeinden	--	Umsetzung Ortsplanungsrevision	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> Vorbehaltsgebiet Flächenintensive Betriebe Sunehof Sirmach </div> 				
Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Siedlung sehen vor, dass neue Arbeitsplatzgebiete nur an mit dem ÖV und, falls nötig, für den Güterverkehr gut erschlossene Lagen entstehen sollen. Das ausgeschiedene Gebiet leistet mit seiner Lage teilweise innerhalb der ÖV-Gütekategorie C und direkt am Autobahnanschluss Sirmach hierzu einen zentralen Beitrag.			
Nutzen	Mit der Entwicklung der ausgewiesenen ESP's werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsentwicklung nach innen (Konzentration der Arbeitsplätze an geeigneten auf das Verkehrssystem abgestimmten Standorten) • Umweltbelastung (Verbesserung im Güterverkehr) 			
Machbarkeit	Keine besonderen Hindernisse.			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton			
	Anteil Gemeinde			
	Kosten CHF			
Abhängigkeiten	ESP Wil-West			
Quantitative Angaben				
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde Sirmach	

Schutz der Landschaft und der Landwirtschaft		Massnahmenpaket S + L: Ortsplanungen		2.5
Massnahmenbeschrieb	Die Gemeinden erhalten die Landschaft und das Landwirtschaftsgebiet. Planerische Massnahmen die die Funktion als Produktionsgebiet oder Naherholungsraum gefährden werden unterlassen. Zudem wird das Naherholungsgebiet im Siedlungsinern und ausserhalb mit einem attraktiven Langsamverkehrswegnetz erschlossen und Erholungsnutzung in die dafür vorgesehenen Gebiete gelenkt. Zudem sollen, wo nötig, gestalterische und ökologische Massnahmen ergriffen werden.			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> D
Zeitplan und Umsetzung	kantonale Richtplanung Gemeinden	-- Umsetzung im Rahmen	Revisionszyklen	
<i>Landschaft</i>				
				
Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Siedlung schützen das Produktionsgebiet und die Erholungsräume. Die Unterlassung von Siedlungsentwicklung in diesen Räumen leistet hierzu einen zentralen Beitrag.			
Nutzen	Mit der Umsetzung der Massnahme werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsentwicklung nach innen (Aufwertung des öffentlichen Raumes) • Umweltbelastung (Verbesserungen im Freizeitverkehr) 			
Machbarkeit	Keine besonderen Hindernisse.			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton			
	Anteil Gemeinde			
	Kosten CHF			
Abhängigkeiten	Regionales Landschaftskonzept, Siedlungsbegrenzungslinien, BGK's Langsamverkehr Massnahme 1.4 Richtlinie Ortsplanungen			
Quantitative Angaben	--			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> alle Gemeinden	

ESP Wohnen Klinikareal Wil		Massnahmen S + L: ESP Wohnen		3.1
Massnahmenbeschrieb	Das Areal der Psychiatrischen Klinik Wil stellt eine Innere Baulandreserve innerhalb der ÖV-Güteklasse A, B und C dar und ist planerisch aufzubereiten. Über die Zonierung hinaus ist ein grundeigentümergebundenes städtebauliches Gesamtkonzept festzusetzen, das eine dichte Bebauung (mind. 100 E/ha) und Freiraum optimal aufeinander abstimmt, Anforderungen hinsichtlich Energiebezug definiert und ein attraktives auf den Bahnhof Wil ausgerichtetes Langsamverkehrsnetz vorsieht.			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> D
Zeitplan und Umsetzung	kantonale Richtplanung Gemeinden	Anpassung der kantonalen Richtplanung Umsetzung im Rahmen der Revision bis 2015 oder vorgezogene Revision		2015
Zweckmässigkeit	Das künftige Siedlungsbild und die Teilstrategie Siedlung beschränken die Siedlungsentwicklung auf in einem ÖV gut erschlossene Lagen. Diese sollen in hoher Qualität und Dichte bebaut werden. So kann das prognostizierte Bevölkerungswachstum ohne Aussenwachstum aufgenommen werden. Die Entwicklung des Areals der Psychiatrischen Klinik leistet hierzu einen zentralen Beitrag.			
Nutzen	Mit der Entwicklung des Areals der Psychiatrischen Klinik werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • Qualität des Verkehrssystems (intensivere Nutzung von LV und ÖV, d.h. Verbesserung Modal-Split) • Siedlungsentwicklung nach innen (alle Unterkriterien), Nähe zu ESP Wil-West • Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (flächenschonende Siedlungsentwicklung im weitgehend überbauten Siedlungsgebiet) 			
Machbarkeit	Keine besonderen Hindernisse.			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton			
	Anteil Gemeinde			
	Kosten CHF			
Abhängigkeiten	--			
Quantitative Angaben	Fläche: 27 ha (davon 1/5 Wohnnutzung); Einwohnerpotenzial: 600; übrige Fläche Park, Allmend und Weiterentwicklung Klinik			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> Stadt Wil	

Neue Arbeitsplatzgebiete nur für Betriebserweiterungen		Massnahmen S + L: Arbeitsgebiete		4.1
Massnahmenbeschrieb	Für Betriebe, die am bestehenden Standort eine Erweiterung vorsehen (Erhalt und Erweiterung bestehender Anlagen, nicht bei gänzlichem Ersatz), soll mittels bedingten Einzonungen weiterhin die Möglichkeit bestehen, entsprechendes Industrie- oder Gewerbebauland zu zonieren. Sämtliche Aktivitäten sind mit dem regionalen Ansiedlungsmanagement zu koordinieren.			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	
Zeitplan und Umsetzung	kantonale Richtplanung Gemeinden	-- laufende Umsetzung		
integriert in S 4.1				
Zweckmässigkeit	... und die Teilstrategie Siedlung sehen vor, dass sich die Entwicklung im Bereich ... auf den Standort Wil West konzentriert und keine zusätzlichen Kapazitäten ... tigen Angebot geschaffen werden sollen. Der Verzicht auf weitere Einzonungen ... et hierzu einen zentralen Beitrag.			
Nutzen	Mit der Entwicklung der ausgewiesenen ESP's werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsentwicklung nach innen (Konzentration der Arbeitsplätze an geeigneten auf das Verkehrssystem abgestimmten Standorten) • Umweltbelastung (Verbesserung im Güterverkehr) 			
Machbarkeit	Keine besonderen Hindernisse.			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton			
	Anteil Gemeinde			
	Kosten CHF			
Abhängigkeiten	--			
Quantitative Angaben				
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> alle Gemeinden	

ESP Arbeiten Oberbüren		Massnahmen S + L: Arbeitsgebiete		4.2
Massnahmenbeschrieb	<p>Die Entwicklung von Arbeitsplatzgebieten soll schwergewichtig in Wil-West erfolgen. Die bestehenden Arbeitsgebiete in Oberbüren sind, ohne den Standorte Wil West zu konkurrieren als ESP von hoher Standortqualität zu entwickeln. Dazu gehören die Sicherstellung einer koordinierten Entwicklung zwischen Nutzung, Bebauung und öffentlichem Raum. Diese ist eigentümerverbindlich festzulegen.</p> <p>Die Koordination der Betriebsansiedlungen sowie das Marketing obliegt dem regionalen Ansiedlungsmanagement der Regio Wil.</p>			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B		
Zeitplan und Umsetzung	kantonale Richtplanung Gemeinden	-- laufende Umsetzung		
				<i>ESP Arbeiten</i>
Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Siedlung sehen vor, dass bestehende Bauzonen möglichst effizient genutzt werden, wenn diese verkehrsgünstig liegen. Die Massnahme leistet hierzu einen Beitrag.			
Nutzen	<p>Mit der Entwicklung von bestehenden Arbeitsplatzgebieten an verkehrsgünstigen Lagen werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsentwicklung nach innen (Konzentration der Arbeitsplätze an geeigneten, d.h. möglichst zentralen und auf das Verkehrssystem abgestimmten Standorten) • Umweltbelastung (Verbesserungen im Güterverkehr) 			
Machbarkeit	Keine besonderen Hindernisse.			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton			
	Anteil Gemeinde			
	Kosten CHF			
Abhängigkeiten	Massnahmenpaket Wil West			
Quantitative Angaben				
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> Regio Wil	<input type="checkbox"/> Gemeinden

Aufwertung Regionalzentrum Wil		Massnahmenpaket S + L: Aufwertung Zentrum Wil		5
Massnahmenbeschrieb	Das Regionalzentrum Wil ist aufzuwerten. Hierzu sind folgende Massnahmen zu ergreifen: <ul style="list-style-type: none"> • Aufwertung und Verdichtung im direkten Bahnhofsumfeld • Sicherstellung einer überdurchschnittlichen städtebaulichen Qualität mittels Konkurrenzverfahren bei Neubauten • Attraktives Wohnraumangebot • Aktive Arealentwicklung zur Bereitstellung von Potentialen für zentral gelegene Dienstleistungen • Sicherung und Entwicklung der innerörtlichen Grün- und Freiräume • Unterstützung des wirtschaftlichen Strukturwandels mittels politischer Instrumente und aktiver Arealentwicklung • Entlastung und Aufwertung stark belasteter Strassennetze • Dosierung der MIV-Zufahrten (Verkehrsmanagement) 			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input checked="" type="checkbox"/> B	C	
Zeitplan und Umsetzung	kantonale Richtplanung Gemeinden	-- laufend		
				
Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Siedlung sehen eine deutliche Stärkung des Regionalzentrums Wil vor. Die Ansiedlung von zentralörtlichen Dienstleistungen und eine hohe Dichte und Vielfalt an Nutzungen sowie hohe identitätsstiftende städtebauliche Qualität leisten hierzu einen zentralen Beitrag.			
Nutzen	Mit der Stärkung des Regionalzentrums Wil werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • Qualität des Verkehrssystems (Fuss- und Veloverkehr, Strassennetz (Verstetigung des Verkehrsflusses) Beschleunigung und Stabilisierung ÖV, Intermodalität, Verkehrssicherheit) • Siedlungsentwicklung nach innen (Konzentration der Arbeitsplätze an geeigneten auf das Verkehrssystem abgestimmten Standorten sowie Qualität öffentlicher Räume) 			
Machbarkeit	Keine besonderen Hindernisse.			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton			
	Anteil Gemeinde			
	Kosten CHF			
Abhängigkeiten	ÖV-Konzept, MIV-Konzept, Wil West, ESP Klinikareal Wohnen			
Quantitative Angaben				
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> Stadt Wil	

Aufwertung Zentrum Uzwil		Massnahmenpaket S + L: Aufwertung Zentrum Uzwil		6
Massnahmenbeschrieb	Das Zentrum Uzwil ist aufzuwerten. Hierzu sind folgende Massnahmen zu ergreifen: Aufwertung und Verdichtung im direkten Bahnhofsumfeld <ul style="list-style-type: none"> • Sicherstellung einer überdurchschnittlichen städtebaulichen Qualität mittels Konkurrenzverfahren bei Neubauten • Attraktives Wohnraumangebot • Aktive Arealentwicklung zur Bereitstellung von Potentialen für zentral gelegene Dienstleistungen • Sicherung und Entwicklung der innerörtlichen Grün- und Freiräume • Entlastung und Aufwertung stark belasteter Strassenräume • Dosierung der MIV-Zufahrten (Verkehrsmanagement) 			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input checked="" type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> D
Zeitplan und Umsetzung	kantonale Richtplanung Gemeinden	-- laufende		
Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Siedlung sehen eine deutliche Stärkung des Regionalzentrums Uzwil vor. Die Ansiedlung von zentralörtlichen Dienstleistungen und eine hohe Dichte und Vielfalt an Nutzungen sowie hohe identitätsstiftende städtebauliche Qualität leisten hierzu einen zentralen Beitrag.			
Nutzen	Mit der Stärkung des Zentrums Uzwil werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • Qualität des Verkehrssystems (Fuss- und Veloverkehr, Strassennetz (Verkehrsflussbeschleunigung und Stabilisierung ÖV, Intermodalität, Verkehrssicherheit) • Siedlungsentwicklung nach innen (Konzentration der Arbeitsplätze an geeigneten auf das Verkehrssystem abgestimmten Standorten sowie Qualität öffentlicher Räume) 			
Machbarkeit	Keine besonderen Hindernisse.			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	A teil Kanton			
	Anteil Gemeinde			
	Kosten CHF			
Abhängigkeiten	ÖV-Konzept, MIV-Konzept, ESP Wohnen			
Quantitative Angaben				
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde Uzwil	

Aufwertung Ortskerne		Massnahmen S + L: Aufwertung Ortskerne	7
Massnahmenbeschrieb	Die Ortskerne sind auszuwerten. Dafür können folgende Massnahmen ergriffen werden: Aufwertung und Verdichtung unter Einbezug der Bahnhöfe SBB und fw Überdurchschnittliche städtebauliche Qualität mittels Konkurrenzverfahren <ul style="list-style-type: none"> • Förderung von zentralen Wohnlagen mittlerer Dichte für ein diversifiziertes Wohnangebot (z.B. Mietwohnungen, Stockwerkeigentum, altersgerechte Wohnungen usw.) • Sicherung und Entwicklung der innerörtlichen Grün- und Freiräume • Bereitstellen der lokalen Nahversorgung inkl. öffentliche und private Dienstleistungen soweit diese lokal wirtschaftlich tragbar sind. • Erhalt, Aufwertung und teilweise deutliche Attraktivitätssteigerung der Ortskerne • Förderung attraktiver Ortsbilder, Gemeindezentren mit städtebaulicher Qualität • Integration der Ortsdurchfahrten in den Siedlungsraum sowie Verbesserung der Aufenthaltsqualität 		
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input checked="" type="checkbox"/> B	C
Zeitplan und Umsetzung	kantonale Richtplanung Gemeinden	-- laufend	
<p style="text-align: right;"><i>Aufwertung Ortskerne</i></p>			
Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Siedlung sehen eine deutliche Stärkung der Ortskerne vor. Die Ansiedlung von zentralörtlichen Dienstleistungen und eine hohe Dichte und Vielfalt an Nutzungen sowie hohe identitätsstiftende städtebauliche Qualität leisten hierzu einen zentralen Beitrag.		
Nutzen	Mit der Stärkung der Ortskerne werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsentwicklung nach innen (Konzentration der Arbeitsplätze an geeigneten auf das Verkehrssystem abgestimmten Standorten sowie Qualität öffentlicher Räume) 		
Machbarkeit	Keine besonderen Hindernisse.		

Kosten			Infrastruktur	Betrieb
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton			
	Anteil Gemeinde			
	Kosten CHF			
Abhängigkeiten	--			
Quantitative Angaben	--			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden Eschlikon, Münchwilen, Sirmach, Wilen, Rickenbach, Jonschwil, Zuzwil, Oberbüren, Uzwil, Oberuzwil, Kirchberg, Bronschhofen	

Regionales Landschaftskonzept		Massnahmen S + L: Regionales Landschaftskonzept		8
Massnahmenbeschrieb	Um die Massnahmen des Agglomerationsprogramms zusammen mit denjenigen der kantonalen Richt- und kommunalen Zonenpläne im Bereich Landschaft, Natur und Naherholung zu koordinieren erstellt die Regio Wil ein regionales Landschaftskonzept. Dieses soll ein räumlich und qualitativ differenziertes Angebot an Natur- und Naherholungsräumen im Siedlungsgebiet und ausserhalb sicherstellen. Es handelt sich um eine gemeindeübergreifende Massnahme die von der Region in Zusammenarbeit mit den Kantonen koordiniert und von den Gemeinden jeweils in den Ortsplanungsrevisionen umgesetzt werden muss.			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input checked="" type="checkbox"/> B		
Zeitplan und Umsetzung	kantonale Richtplanung Regio Wil	-- Koordination durch		
integriert in L 3.1				
Zweckmässigkeit	Das Landschaftskonzept und die Teilstrategie Siedlung sehen vor, ein qualitativ hochwertiges Angebot an Naherholungsräumen dezentral bereitzustellen. Die Koordination entsprechender Massnahmen leistet hierzu einen zentralen Beitrag.			
Nutzen	Mit der Koordination der Massnahmen in den Bereichen Naturräume und Naherholung werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: Siedlungsentwicklung nach innen (Qualität öffentlicher Raum) • Qualität des Verkehrssystems (Reduktion des Freizeitverkehrs beim Aufsuchen von Erholungsräumen)			
Machbarkeit	Keine besonderen Hindernisse.			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton			
	Anteil Gemeinde			
	Kosten CHF			
Abhängigkeiten	--			
Quantitative Angaben				
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> Regio Wil	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden und Dritte

Regionales Ansiedlungsmanagement		Massnahmenpaket Siedlung		9
Massnahmenbeschrieb	<p>Zur Stärkung der Wirtschaftskraft der Region wird ein gemeinsames Ansiedlungsmanagement für alle Gemeinden implementiert. Unternehmen können so zielgerichtet beworben und an den jeweils bestgeeigneten Standorten mit guter ÖV-Erschliessung in der Region angesiedelt werden. Es handelt sich um eine regionale Aufgabe, in die jedoch die relevanten Stakeholder (insbesondere die beiden kantonalen Ämter für Wirtschaft) eingebunden werden.</p> <p>Die Entwicklung von Arbeitsplatzgebieten soll schwergewichtig in Wil West erfolgen. Im Rahmen der Entwicklung der bestehenden Arbeitsgebiete in Eschlikon, Kirchberg Stelz, Bronschhofen Tüüfi (BG Kt. SG § 28 octies), Bronschhofen Arbüren und Jonschwil/Uzwil Salen ist eine Konkurrenzierung des Standorts zu vermeiden. Alle weiteren noch nicht überbauten Arbeitszonen für die die Programm keine Wohnnutzung vorsieht (z. B. Wil Lenzenbüel) sollen nicht erschend und ohne Wil West zu konkurrenzieren überbaut werden können. Die Verantwortung obliegt dem regionalen Ansiedlungsmanagement der Regio Wil.</p>			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	C/E
Zeitplan und Umsetzung	kantonale Richtplanung Regio Wil			
Arbeitsplatzgebiete				

Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild und die Teilstrategien MIV und LV verfolgen das Ziel die Region in seiner Funktion als Arbeitsplatzstandort zu stärken und neue Ansiedlungen von Unternehmen an gut ÖV-erschlossenen und raumplanerisch geeigneten Lagen zu konzentrieren.		
Nutzen	<p>Mit dem regionalen Ansiedlungsmanagement werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (Ansiedlung an Lagen in denen der Güterverkehr möglichst wenig Siedlungsgebiete beeinträchtigt) • Siedlungsentwicklung nach Innen (Konzentration von Arbeitsplätzen in Abstimmung mit den Verkehrssystemen (gute ÖV und LV Erschliessung) und Verringerung der Zersiedelung) • Umweltbelastung (Verminderung der Flächenbeanspruchung und Schutz von Natur- und Landschaftsräumen) 		
Machbarkeit	--		
Kosten		Infrastruktur	Betrieb
	Anteil Bund (max. 50%)		
	Anteil Kanton		
	Anteil Gemeinde		
	Kosten CHF		
Abhängigkeiten	Die Massnahme muss im Zusammenhang mit der Entwicklung von Wil-West angegangen werden.		
Quantitative Angaben	--		
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> Regio Wil
			<input type="checkbox"/> Gemeinden und Dritte

Entwicklung ländlicher Gemeinden		Massnahmen S + L: Ländliche Gemeinden		10
Massnahmenbeschrieb	<p>Die Agglomeration ist mit dem ländlichen Raum vielfältig verbunden. Der ländliche Raum profitiert vom Wohlergehen der Agglomeration, die Agglomeration vom ländlichen Erholungsraum. Zum Agglomerationsprogramm gehört eine Perspektive für den ländlichen Raum. Die Landgemeinden können nicht mehr mit dem ausgeprägten Wachstum der Vergangenheit rechnen. Eine qualitative Entwicklung steht im Vordergrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schutz und Aufwertung der Ortskerne, Förderung der Identität • Erhalt der Funktionsfähigkeit (Versorgungsdienstleistungen etc.) • Erhalt von lokalem Gewerbe und Kleinbetrieben, keine «Grossbetriebe» • Erhalt der Landschaftsräume und der Landwirtschaft • Prüfen von Kooperationen mit andern ländlichen Gemeinden, Nutzung von Ressourcen <p>Die Regio Wil erarbeitet zusammen mit den ländlichen Gemeinden ein auf das Agglomerationsprogramm abgestütztes Konzept für den ländlichen Raum. Dieses klärt die Rolle der ländlichen Gemeinden in der Zukunft der Region. Ein zusätzlich erarbeiteter Konzeptteil hinaus zeigt es in einem zweiten Teil, welche Massnahmen hierzu zu ergreifen sind.</p>			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	
Zeitplan	<p>Arbeiten bis Vorprojekt Einreichung Vorprojekt geschätzter Baubeginn geschätzter Bauabschluss</p>			
Zweckmässigkeit	<p>Das Leitbild für die Agglomeration ist der ländliche Raum ein wichtiger Partner für die zukünftige Entwicklung. Agglomeration und ländlicher Raum profitieren voneinander. Die Massnahme trägt dazu bei, dass der ländliche Raum seine Funktionsfähigkeit und seine Werte bewahren kann</p>			
Nutzen	<p>Mit einer prosperierenden Agglomeration entfällt der Zwang zum zahlenmässigen Wachstum, denn die Wirtschaftskraft nimmt im gesamten Raum, Agglomeration und ländliche Gemeinden, zu. Die ländlichen Gemeinden bewahren ihre Identität und tragen zum Erhalt von Landschaft und Landwirtschaftsflächen bei.</p>			
Machbarkeit	Keine besonderen Hindernisse.			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton			
	Anteil Gemeinde			
	Kosten CHF			
Abhängigkeiten	--			
Quantitative Angaben	--			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> Niederhelfenschwil, Lütisburg, Bicheelsee-Balterswil, Wängi, Tobel-Tägerschen, Fisingen, Wuppenau, Braunau, Lommis, Affeltrangen, Bettwiesen	

neue Bezeichnung: S 10

Aktive Bodenpolitik		Massnahmen S + L: Aktive Bodenpolitik		11
Massnahmenbeschrieb	<p>In der Agglomeration Wil sind zahlreiche grössere zusammenhängende Grundstücke unternutzt, fehlgenutzt, un bebaut und liegen brach. Über diese Grundstücke ist eine systematische Flächenpotenzialanalyse durchzuführen, welche speziell solche Areale im Fokus hat. Bekannt sind Beispiele wie das Agrar-Areal Wil, das Kindlimann-Areal Wil, AMP Bronschhofen etc. Die rechtzeitige Aufbereitung für eine zweckmässige Nutzung verhindert mögliche Gefahren (Altlasten, Adresse/Erscheinung des Standortes), die zu dauerhaften Brachen und Fehlnutzungen führen können. Die Übersicht soll für alle Grundstücke auch das weitere Vorgehen festlegen. Insbesondere sind in einem kooperativen Prozess mit den betroffenen Grundeigentümern grundeigentümergebundene städtebauliche Massnahmen festzusetzen, die die Nutzung definieren, eine dichte Bebauung (definierte Mindestdichte gem. Siedlungsentwicklungskonzept) und die Abstimmung der verschiedenen Massnahmen untereinander abstimmen, Anforderungen hinsichtlich Energiebezug des Gebäudes und eines aktives Langsamverkehrsnetz vorsehen.</p>			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	
Zeitplan	<p>Arbeiten bis Vorprojekt Einreichung Vorprojekt ARE geschätzter Baubeginn geschätzte Inbetriebnahme</p>			
aufgeteilt in 11a und 11b				
Zweckmässigkeit	<p>Das Siedlungsmodell und die Teilstrategie Siedlung beschränken die Siedlungsentwicklung auf ÖV gut erschlossene Lagen und das bereits weitgehend überbaute Siedlungsgebiet. Die Massnahme fördert die Siedlungserneuerung im Bestand, führt zu einer höheren Einwohnerdichte und leistet so einen Beitrag zum Zukunftsbild.</p>			
Nutzen	<p>Mit dem Verzicht auf Erweiterungen des Siedlungsgebietes ausserhalb der Siedlungsgrenzen oder ÖV-Güteklassen C werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qualität des Verkehrssystems (Stärkung von LV und ÖV) • Siedlungsentwicklung nach innen (alle Unterkriterien) • Ressourcenverbrauch verringert (Flächenbeanspruchung) 			
Machbarkeit	Keine besonderen Hindernisse.			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton			
	Anteil Gemeinde			
	Kosten CHF			
Abhängigkeiten	--			
Quantitative Angaben	--			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton	<input type="checkbox"/> Gemeinden	

Verkehr			
ZEW 1.3	--	3425.2.096	Verkehrsmanagement Wil - Etappe 1
ZEW 1.3	aufgeteilt in ZEW 1.3A, B, C	3425.2.097	Verkehrsmanagement Wil - Etappe 2
ZEW 1.5	--	3425.2.009	Knotensanierung Knoten Grundstrasse
ZEW 1.9	--	3425.2.013	BGK Toggenburgerstrasse
ZEW 1.10	--	3425.2.014	BGK Fürstenlandstrasse
ZEW 1.11	--	3425.2.015	BGK Konstanzerstrasse
ZEW 1.12	--	3425.2.017	BGK Obere Bahnhofstrasse
ZEW 1.13	--	3425.2.016	BGK Untere Bahnhofstrasse
ZEU 1.1	neu ÖV 3.3	3425.2.020	Knotensanierung Knoten Augarten
ZEU 1.3	--	3425.2.022	BGK Lindenstrasse
ZEU 1.4	--	3425.2.023	BGK Henauerstrasse
ZEU 1.5	--	3425.2.024	BGK Flawilerstrasse
ZEU 1.7	integriert in LV 2.5	3425.2.026	BGK Im Dorf / Unterdorf
ZEU 1.9	--	3425.2.028	Verkehrsberuhigung Oberbüren
ZEU 1.10	--	3425.2.029	Verkehrsberuhigung Uzwil
öV 1.1	--	3425.2.030	Aufwertung Bahnhof Wil
öV 1.3	--	3425.2.032	Bushalt Bahnhof Eschlikon
öV 1.4	--	3425.2.033	Aufwertung regionale Bahnhaltepunkte
öV 1.5	--	3425.2.034	Aufwertung Bushaltestellen
öV 1.7	--	3425.2.036	Veloabstellanlagen an öV-Haltestellen
ÖV 2.1	integriert in WW 1.4	3425.2.093	Infrastruktur Frauenfeld-Wil-Bahn Trasseverlegung
öV 3.1	--	3425.2.038	Knoten Neuberg
öV 4.1	--	3425.2.040	Erschliessung Fachmarkt Ebnet
öV 4.2	--	3425.2.041	Ausbau Ortsbus Uzwil
öV 4.3	--	3425.2.042	Taktverdichtung auf Buslinien
öV 5.1	--	3425.2.043	Bau neuer Bushalte
MIV 2.1	--	3425.2.045	BGK Wilerstrasse Jonschwil / Schwarzenbach
MIV 2.2	--	3425.2.046	BGK Frauenfelderstrasse
MIV 2.3	--	3425.2.047	BGK Winterthurerstrasse
MIV 2.5	--	3425.2.049	BGK Gähwilerstrasse
MIV 3.2	--	3425.2.052	Knotensanierung Knoten Eschlikonerstrasse
MIV 4.1	--	3425.2.053	Umsetzung BFU Modell T30/50
MIV 4.2	--	3425.2.054	Verkehrsberuhigung Sirmach
MIV 5.1	--	3425.2.055	Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage
MIV 5.2	--	3425.2.056	Parkleitsystem Uzwil
MIV 5.3	--	3425.2.057	Parkleitsystem Wil
MIV 5.4	--	3425.2.058	Parkplatzbewirtschaftung
--	--	3425.2.094	LV A-Liste (Massnahmenpaket Bund)
LV 1.2	integriert in LV 1.5	3425.2.060	Vernetzung Entwicklungsgebiet Lenzenbüel mit Wil Süd
LV 1.3	--	3425.2.061	Vernetzung Arbeitsplatzgebiet Ebnet-Eschenau mit Wil
LV 1.4	--	3425.2.062	Schliessen von Netzlücken
LV 2.1	--	3425.2.063	Reparatur / Aufwertung Längsverbindungen für den LV
LV 2.2	--	3425.2.064	Reparatur / Aufwertung Querungen für den LV
LV 2.3	--	3425.2.065	Sanierung Querungen an Kantonsstrassen
LV 3.1	--	3425.2.067	Erstellung / Aufwertung Veloabstellanlagen, 1. Etappe
--	LV 1.5 bis 4.1	3425.2.095	LV B-Liste (Massnahmenpaket Bund)

Verkehrsmanagement Wil		Massnahmenpaket ZEW		ZEW 1.3
Massnahmenbeschrieb	Das Strassennetz in Wil wird durch den Bau der Netzergänzungen Nord und Grünaustrasse erheblich verändert. Zusammen mit dem Kapazitätsausbau am LIPO-Kreisel bedingt dies eine Neuorganisation der Verkehrslenkung und des Verkehrsmanagements. Das Verkehrsmanagement und die Verkehrslenkung werden an insgesamt 6 Knoten und in Verbindung mit einer Busbevorzugung auf 3 Strecken angepasst.			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C/E	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	2012 bis 2014		
	Einreichung Vorprojekt ARE	2014		
	geschätzter Baubeginn	2016		
	geschätzte Inbetriebnahme	2018		
	<p>--- Busspur (teilweise im Rahmen von BGK / FlaMa ZEW-Wil)</p> <p>■ Knotensanierung</p> <p>○ Knotenanpassung / Verkehrslenkung</p> <p>○ Verkehrsmanagement / Dosierung</p>			
Zweckmässigkeit	Das Verkehrsmanagement und LV verfolgt das Ziel der Verkehrsentlastung und knüpft der Schaffung von attraktiven Siedlungen und Verkehrsmanagement ist eine unumgängliche flankierende Massnahme in Wil und unterstützt deren Wirkung massiv.			
Nutzen	<p>Verkehrsmanagements werden deutliche Verbesserungen in folgenden Zielen erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (Entlastung von wichtigen LV-Achsen mit MIV, Verbesserung Erreichbarkeit, Verbesserung Fahrplanstabilität ÖV, Verbesserung ÖV, LV und MIV) • Entwicklung nach Innen (Erhöhung der Qualität der öffentlichen Räume und Verbesserung MIV und Siedlung in einer Stadt mit 17'700 Einwohnern) • Verkehrssicherheit (Entlastung von Hauptverkehrsachsen mit mittlerem bis hohem Unfallpotenzial) • Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung, relativ viele Betroffene) 			
Machbarkeit	Trassee und Machbarkeit sind im Rahmen des Kt. Strassenbauprogramms gesichert.			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton		SG 6.5 Mio.	
	Anteil Gemeinde		3.5 Mio.	
	Kosten CHF		10 Mio.	
Abhängigkeiten	Die Massnahme muss im Zusammenhang mit den BGK in Wil, den Knotenanpassungen, den Knotensanierungen, dem Anschluss Wil-West und der Grünaustrasse realisiert werden.			
Quantitative Angaben	Belastung bestehendes Netz (Ist - DTV 2010): 8.000 - 16'000 Belastung bestehendes Netz (Trend - DTV 2025): 10'000 - 20'000			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input checked="" type="checkbox"/> Kantone (TBA Kt TG/SG)		<input type="checkbox"/> Stadt Wil

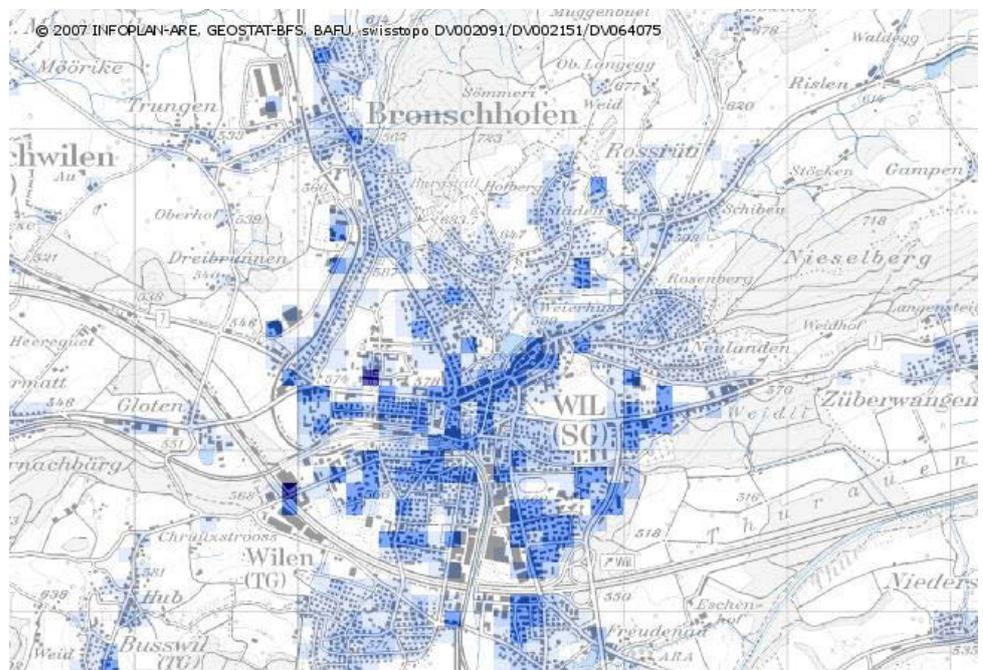
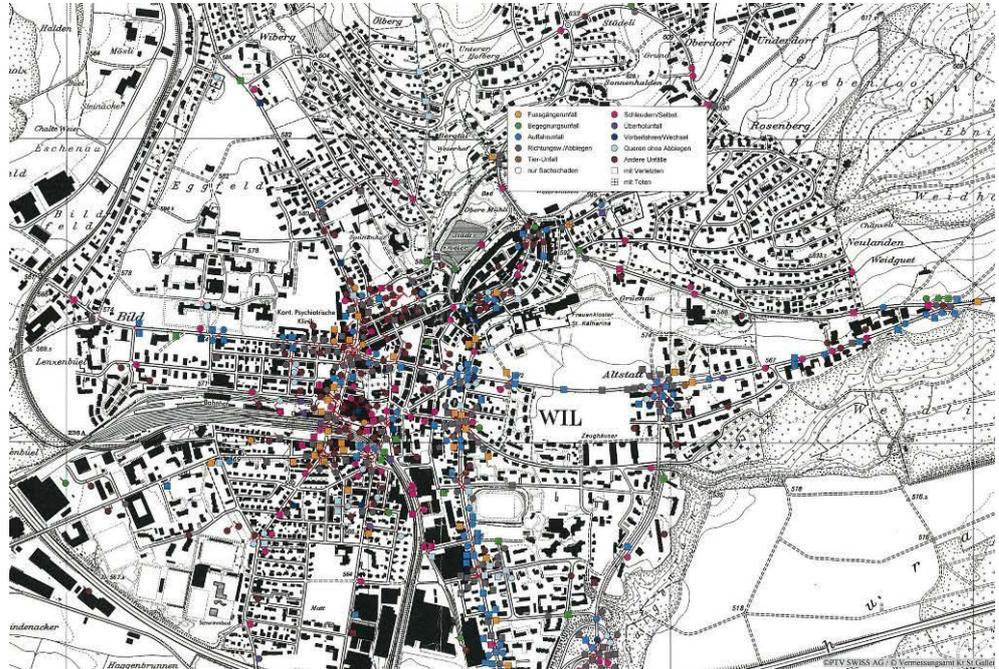
Etappe 1: in Umsetzung
Etappe 2: aufgeteilt in ZEW 1.3 A / B / C

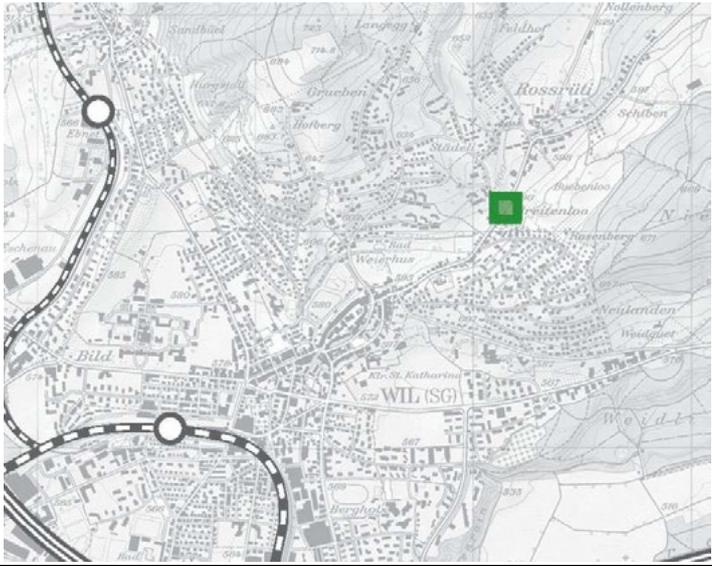
Zusatzinformationen

(Auszüge Analysepläne Sicherheit und Betroffene ARE-WebGIS)

Unfalltypen

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

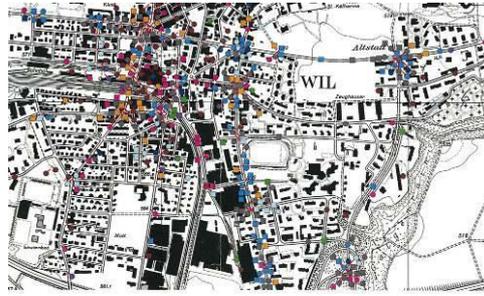


Knotensanierung Knoten Grundstrasse		Massnahmenpaket MIV		ZEW 1.5
Massnahmenbeschrieb	Der Knoten Grundstrasse / Konstanzerstrasse soll saniert und zu einem Kreisell umgebaut werden.			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C/E	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	2012		
	Einreichung Vorprojekt ARE	2012		
	geschätzter Baubeginn	2016		
	geschätzte Inbetriebnahme	2017		
				
Zweckmässigkeit	<p>Das Zukunftsbild und die Teilstrategien MIV und LV verfolgen das Ziel Schwachstellen im Netz und Gefahrenstellen mit hohem Unfallpotenzial zu sanieren. Zudem werden Optimierungsmöglichkeiten im strassengebundenen ÖV ausgeschöpft.</p> <p>Die Sanierung des Knotens leistet einen Beitrag zum Erreichen dieser Ziele.</p>			
Nutzen	<p>Mit der Knotensanierung werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen) • Verkehrssicherheit (Sanierung einer Unfallhäufungsstelle) 			
Machbarkeit	--			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton	SG 1.3 Mio.		
	Anteil Gemeinde	0.7 Mio.		
	Kosten CHF	2.0 Mio.		
Abhängigkeiten	Die Massnahme muss mit der Wegeföhrung für den LV abgestimmt werden.			
Quantitative Angaben	--			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton	<input type="checkbox"/> Stadt Wil	

BGK Toggenburgerstrasse		Massnahmenpaket ZEW		ZEW 1.9
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 Toggenburgerstrasse reicht vom Rudenzburgknoten (Wil) bis zum Kreisel Flawilerstrasse (Rickenbach) (1'000 m). Das BGK umfasst die Einrichtung einer Busspur in Rickenbach.</p>			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C/E	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	2014		
	Einreichung Vorprojekt ARE	2014		
	geschätzter Baubeginn	2016		
	geschätzte Inbetriebnahme	2017		
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 Toggenburgerstrasse 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 LV-Schwachstellen) • Siedlungsentwicklung nach Innen (Erhöhung der Qualität der öffentlichen Räume und bessere Verträglichkeit MIV und Siedlung in eine Stadt mit 17'700 Einwohnern) • Verkehrssicherheit (Sanierung einer Hauptverkehrsachse mit hohem Unfallpotenzial) • Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung) 			
Machbarkeit	BGKs sind weitgehend akzeptierte Massnahmen und i.d.R. technisch problemlos umsetzbar.			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton	SG 2.0 Mio.		
	Anteil Gemeinde	1.0 Mio.		
	Kosten CHF	3.0 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: 16'000 Belastung Trend - DTV 2025: 20'000			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton (TBA Kt SG)	<input type="checkbox"/> 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



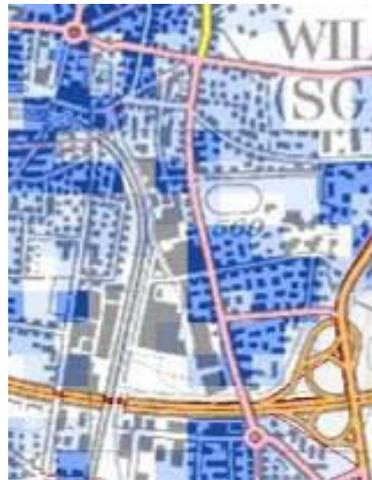
Fussverkehr

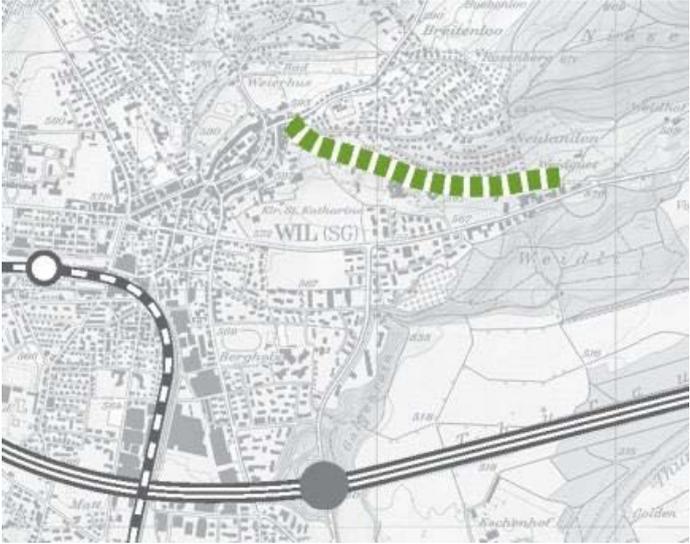
Typ der Schwachstelle

- ↔ Netzlücke
- Konfliktpunkt
- Konfliktstrecke
- Konfliktzone

Priorität

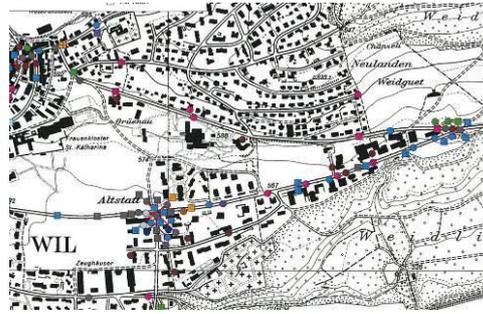
- hohe Priorität
- mittlere Priorität
- geringe Priorität



BGK Fürstenlandstrasse		Massnahmenpaket ZEW		ZEW 1.10
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 Fürstenlandstrasse reicht vom Knoten St. Gallerstrasse bis zum Knoten Konstanzerstrasse (1'400 m). Bereits 2011 bis 2012 werden Massnahmen zur Sicherung des Langsamverkehrs umgesetzt.</p>			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C/E	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	2012		
	Einreichung Vorprojekt ARE	2012		
	geschätzter Baubeginn	2015		
	geschätzte Inbetriebnahme	2015		
				
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 Stadtteildurchfahrt mit geringem Unfallpotenzial) • Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung) 			
Machbarkeit	BGKs sind weitgehend akzeptierte Massnahmen und i.d.R. technisch problemlos umsetzbar.			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton	SG 0.9 Mio.		
	Anteil Gemeinde	0.5 Mio.		
	Kosten CHF	1.4 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: 7'000 Belastung Trend - DTV 2025: 9'000			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> Stadt Wil	

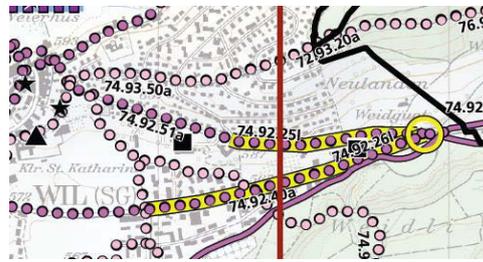
Zusatzinformationen

(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

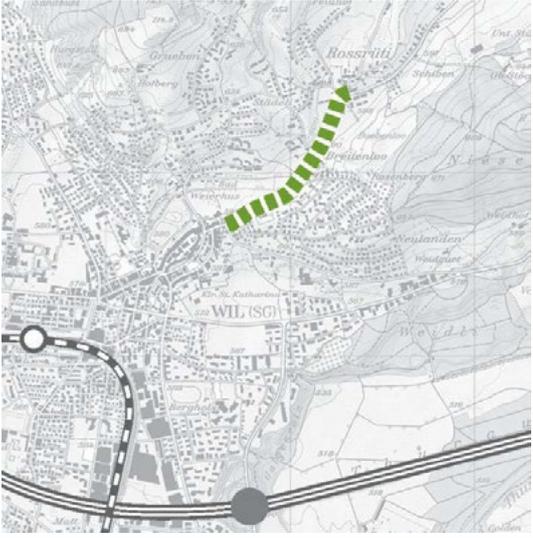
Typ der Schwachstelle

- ↔ Netzlücke
- Konfliktpunkt
- - - Konfliktstrecke
- Konfliktzone

Priorität

- hohe Priorität
- mittlere Priorität
- geringe Priorität



BGK Konstanzerstrasse		Massnahmenpaket ZEW		ZEW 1.11
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 Konstanzerstrasse reicht vom Knoten Fürstenlandstrasse bis zum Knoten Rossrüti (1050 m).</p>			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C/E	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	2011		
	Einreichung Vorprojekt ARE	2014		
	geschätzter Baubeginn	2016		
	geschätzte Inbetriebnahme	2017		
				
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 Konstanzerstrasse 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 Stadtteildurchfahrt mit geringem Unfallpotenzial) • Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung) 			
Machbarkeit	BGKs sind weitgehend akzeptierte Massnahmen und i.d.R. technisch problemlos umsetzbar.			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton	SG 2.0 Mio.		
	Anteil Gemeinde	1.0 Mio.		
	Kosten CHF	3.0 Mio.		
Abhängigkeiten	Die Massnahme muss im Zusammenhang mit den Netzergänzungen, den Knotenumbauten, der neuen Verkehrsführung und der Aufwertung des Stadtzentrums angegangen werden.			
Quantitative Angaben	<p>Belastung Ist - DTV 2010: 8'300</p> <p>Belastung Trend - DTV 2025: 11'000</p>			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton	<input type="checkbox"/> Stadt Wil	

Zusatzinformationen

(Auszüge Analysepläne Sicherheit, LV und Betroffene ARE-WebGIS)

Unfalltypen

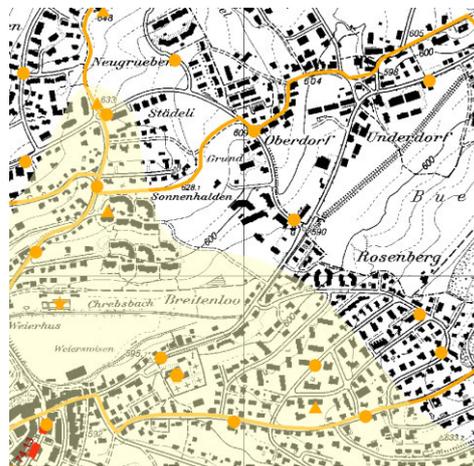
- Fussgängerunfall
- Begegnungsunfall
- Auffahrunfall
- Richtungsw./Abbiegen
- Tier-Unfall
- nur Sachschaden
- Schleudern/Selbst.
- Überholunfall
- Vorbeifahren/Wechsel
- Queren ohne Abbiegen
- Andere Unfälle
- mit Verletzten
- ⊠ mit Toten



Veloverkehr

Schwachstellen

- linear
- punktuell
- fehlende Veloabstellanlage



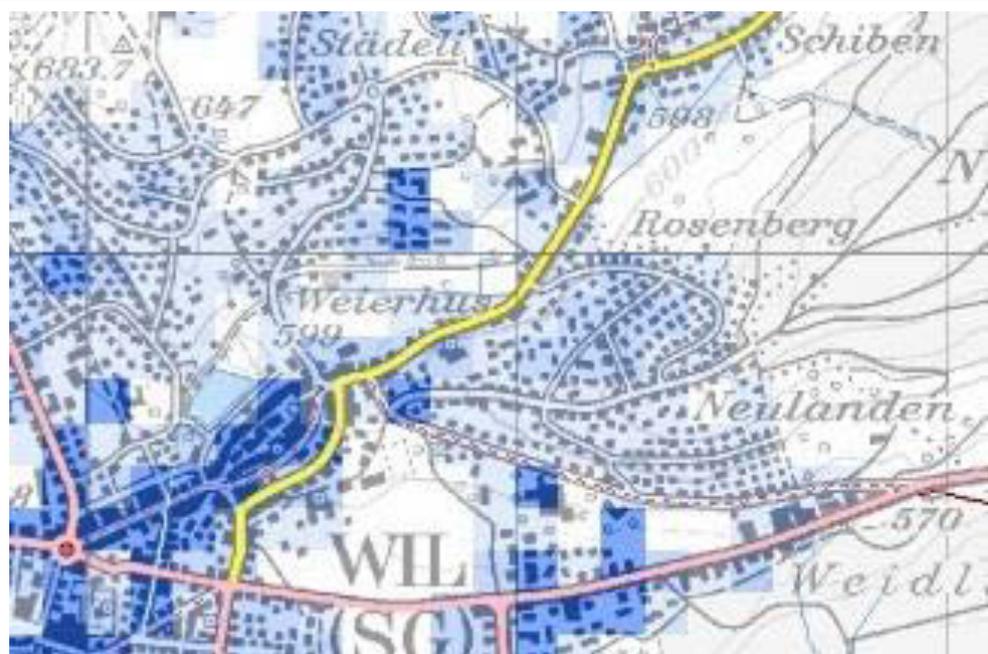
Fussverkehr

Typ der Schwachstelle

- ↔ Netzlücke
- Konfliktpunkt
- - - Konfliktstrecke
- Konfliktzone

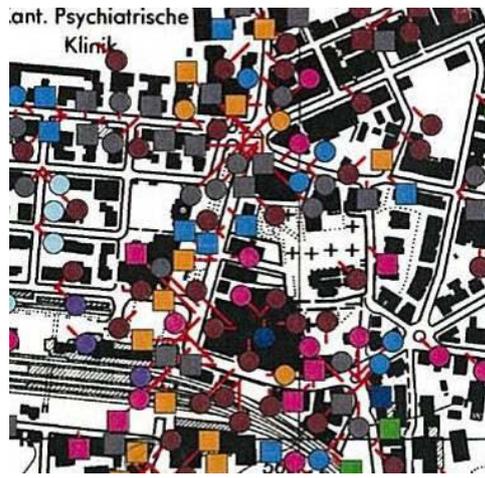
Priorität

- hohe Priorität
- mittlere Priorität
- geringe Priorität



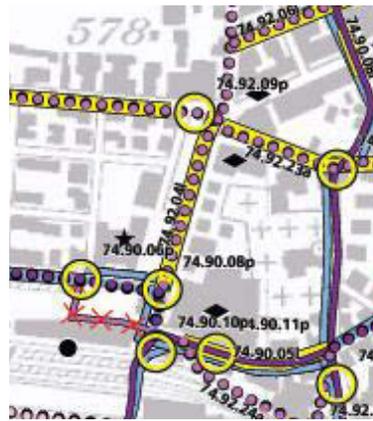
BGK Obere Bahnhofstrasse		Massnahmenpaket ZEW		ZEW 1.12
Massnahmenbeschrieb	<p>Das Strassennetz in Wil wird sich erheblich verändern (Autobahnanschluss Wil-West, Netzergänzungen Nord und Grünaustrasse sowie Umbauten an verschiedenen Knoten). Mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten werden flankierende Massnahmen zu diesen Veränderungen sichergestellt.</p> <p>Das BGK Obere Bahnhofstrasse reicht vom Schwanenkreisel bis zum Bahnhofplatz (200 m).</p>			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C/E	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	2012		
	Einreichung Vorprojekt ARE	2013		
	geschätzter Baubeginn	2015		
	geschätzte Inbetriebnahme	2016		
				
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 Obere 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 vielen 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	0.6 Mio.		
	Kosten CHF	0.6 Mio.		
Abhängigkeiten	Die Massnahme muss im Zusammenhang mit der Aufwertung des Bahnhofs Wil (ÖV 1.1) angegangen werden.			
Quantitative Angaben	Belastung Ist - DTV 2010: 5'000 Belastung Trend - DTV 2025: 6'000			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> Stadt Wil	

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



Unfalltypen

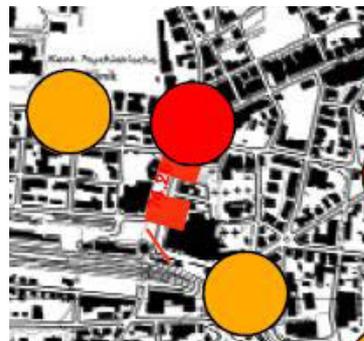
- Fussgängerunfall
- Begegnungsunfall
- Auffahrunfall
- Richtungsw./Abbiegen
- Tier-Unfall
- nur Sachschaden
- Schleudern/Selbst.
- Überholunfall
- Vorbeifahren/Wechsel
- Queren ohne Abbiegen
- Andere Unfälle
- mit Verletzten
- ▣ mit Toten



Veloverkehr

Schwachstellen

- linear
- punktuell
- fehlende Veloabstellanlage



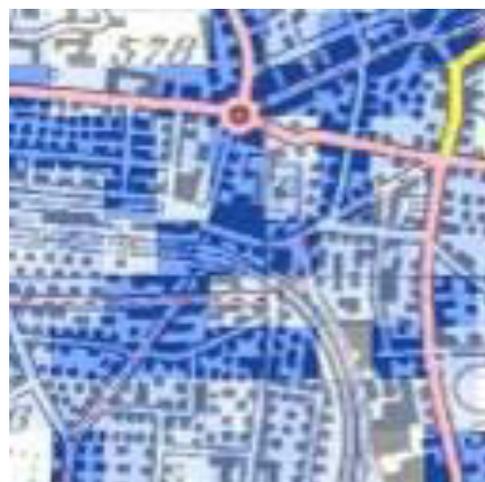
Fussverkehr

Typ der Schwachstelle

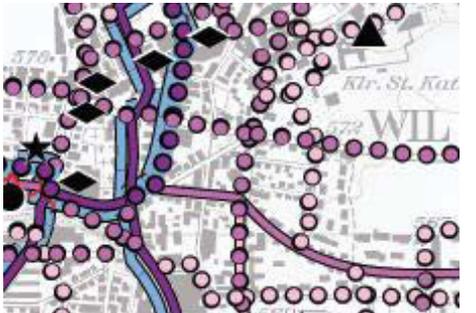
- ↔ Netzlücke
- Konfliktpunkt
- - Konfliktstrecke
- Konfliktzone

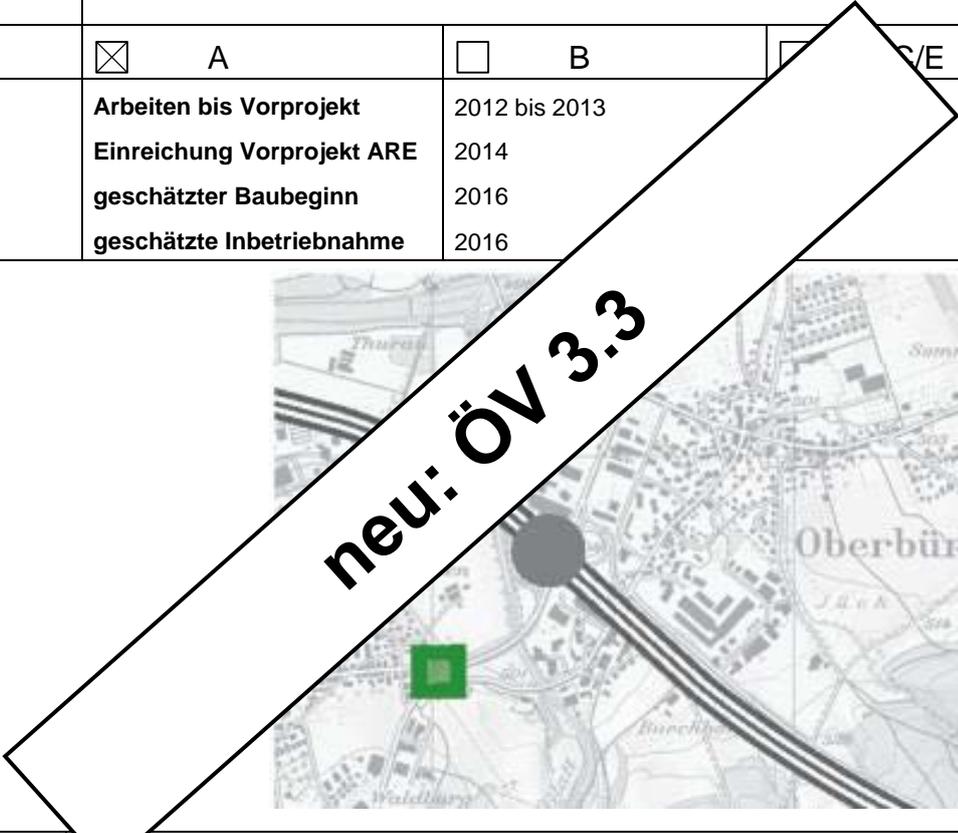
Priorität

- hohe Priorität
- mittlere Priorität
- geringe Priorität



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 Bahnhofsplatz 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	

<p>Zusatzinformationen (Auszüge Analysepläne Sicherheit, LV und Betroffene ARE-WebGIS)</p>		<p>Unfalltypen</p> <table border="0"> <tr> <td>● Fussgängerunfall</td> <td>● Schleudern/Selbst.</td> </tr> <tr> <td>● Begegnungsunfall</td> <td>● Überholunfall</td> </tr> <tr> <td>● Auffahrunfall</td> <td>● Vorbeifahren/Wechsel</td> </tr> <tr> <td>● Richtungsw./Abbiegen</td> <td>● Queren ohne Abbiegen</td> </tr> <tr> <td>● Tier-Unfall</td> <td>● Andere Unfälle</td> </tr> <tr> <td>○ nur Sachschaden</td> <td>□ mit Verletzten</td> </tr> <tr> <td></td> <td>▣ mit Toten</td> </tr> </table>	● Fussgängerunfall	● Schleudern/Selbst.	● Begegnungsunfall	● Überholunfall	● Auffahrunfall	● Vorbeifahren/Wechsel	● Richtungsw./Abbiegen	● Queren ohne Abbiegen	● Tier-Unfall	● Andere Unfälle	○ nur Sachschaden	□ mit Verletzten		▣ mit Toten
● Fussgängerunfall	● Schleudern/Selbst.															
● Begegnungsunfall	● Überholunfall															
● Auffahrunfall	● Vorbeifahren/Wechsel															
● Richtungsw./Abbiegen	● Queren ohne Abbiegen															
● Tier-Unfall	● Andere Unfälle															
○ nur Sachschaden	□ mit Verletzten															
	▣ mit Toten															
		<p>Veloverkehr</p> <p>Schwachstellen</p> <table border="0"> <tr> <td>—</td> <td>linear</td> </tr> <tr> <td>○</td> <td>punktuell</td> </tr> <tr> <td>□</td> <td>fehlende Veloabstellanlage</td> </tr> </table>	—	linear	○	punktuell	□	fehlende Veloabstellanlage								
—	linear															
○	punktuell															
□	fehlende Veloabstellanlage															
		<p>Fussverkehr</p> <p>Typ der Schwachstelle</p> <table border="0"> <tr> <td>◀▶</td> <td>Netzlücke</td> </tr> <tr> <td>●</td> <td>Konfliktpunkt</td> </tr> <tr> <td>---</td> <td>Konfliktstrecke</td> </tr> <tr> <td>■</td> <td>Konfliktzone</td> </tr> </table> <p>Priorität</p> <table border="0"> <tr> <td>●</td> <td>hohe Priorität</td> </tr> <tr> <td>●</td> <td>mittlere Priorität</td> </tr> <tr> <td>●</td> <td>geringe Priorität</td> </tr> </table>	◀▶	Netzlücke	●	Konfliktpunkt	---	Konfliktstrecke	■	Konfliktzone	●	hohe Priorität	●	mittlere Priorität	●	geringe Priorität
◀▶	Netzlücke															
●	Konfliktpunkt															
---	Konfliktstrecke															
■	Konfliktzone															
●	hohe Priorität															
●	mittlere Priorität															
●	geringe Priorität															
																

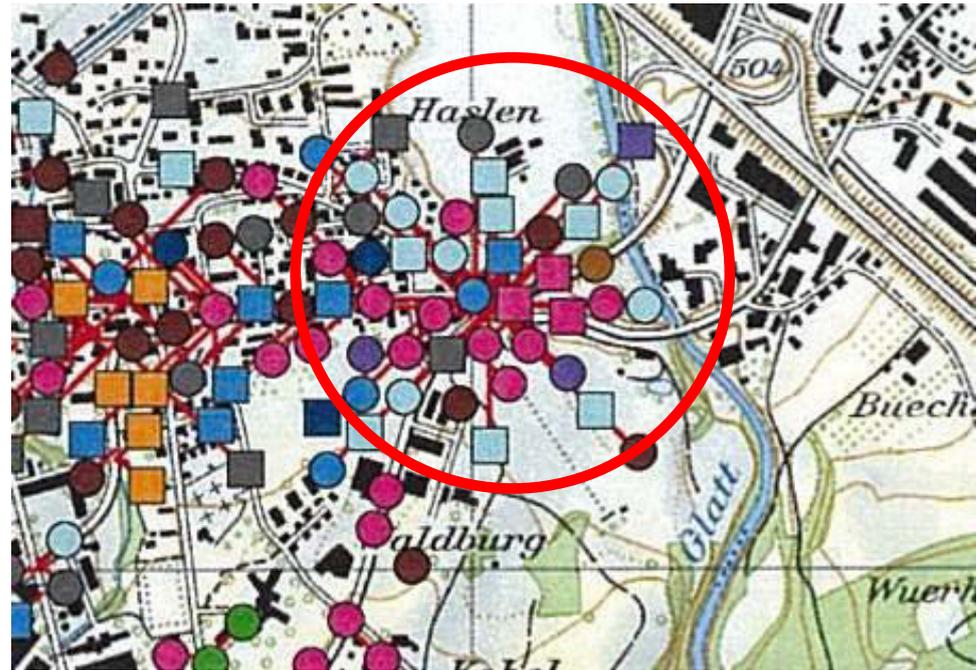
Knotensanierung Knoten Augarten		Massnahmenpaket Zentrumsentlastung Uzwil		ZEU 1.1
Massnahmenbeschrieb	Der Knoten Gupfenstrasse, Bahnhofstrasse, Westumfahrung und Buchental soll saniert werden.			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C/E	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	2012 bis 2013		
	Einreichung Vorprojekt ARE	2014		
	geschätzter Baubeginn	2016		
	geschätzte Inbetriebnahme	2016		
				
Zweckmässigkeit	<p>Das Zukunftsbild und die Teilstrategien MIV und LV verfolgen das Ziel Gefahrenstellen mit hohem Unfallpotenzial zu sanieren. Zudem werden Optimierungsmöglichkeiten im strassen- gebundenen ÖV ausgeschöpft.</p> <p>Die Sanierung des Knotens leistet einen grossen Beitrag zum Erreichen dieses Ziels.</p>			
Nutzen	<p>Mit der Knotensanierung werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen) • Verkehrssicherheit (Sanierung einer Unfallhäufungsstelle) 			
Machbarkeit	--			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton	SG 0.7 Mio.		
	Anteil Gemeinde	0.3 Mio		
	Kosten CHF	1.0 Mio.		
Abhängigkeiten	Die Massnahme muss mit der Wegeführung für den LV abgestimmt werden.			
Quantitative Angaben	--			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton (TBA Kt TG)	<input type="checkbox"/> Gemeinden Uzwil und Oberbüren	

Zusatzinformationen

(Auszug Analyseplan Sicherheit)

Unfalltypen

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



BGK Lindenstrasse		Massnahmenpaket Zentrumsentlastung Uzwil		ZEU 1.3
Massnahmenbeschrieb	Die Hauptachsen der Zentrumsregion Uzwil sollen mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten aufgewertet werden. Das BGK Lindenstrasse erstreckt sich auf einer Länge von 300 m vom Knoten Bahnhofstrasse bis zum Knoten Wiesentalstrasse. Die Lindenstrasse ist eine Haupteerschliessung der Kernzone Uzwils mit einer hohen Bedeutung für den LV und hohen Ansprüchen an Komfort und Gestaltung der Verbindung sowie des öffentlichen Raumes.			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C/E	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	2012		
	Einreichung Vorprojekt ARE	2012		
	geschätzter Baubeginn	2015		
	geschätzte Inbetriebnahme	2015		
				
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 Lindenstrasse werden diese Ziele effizient erreicht.			
Nutzen	Mit dem BGK werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (insbes. bessere Verträglichkeit zwischen LV und MIV auf einer sehr wichtigen Achse mit wenigen LV-Schwachstellen) • Siedlungsentwicklung nach Innen (Erhöhung der Qualität der öffentlichen Räume und bessere Verträglichkeit MIV und Siedlung in einer Gemeinde mit 12'500 Einwohnern) • Verkehrssicherheit (Sanierung einer Ortsdurchfahrt mit geringem Unfallpotenzial) • Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung, jedoch relativ wenige 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		0.9 Mio.	
	Kosten CHF		0.9 Mio.	
Abhängigkeiten	Die Massnahme muss im Zusammenhang mit der Aufwertung des Ortszentrums angegangen werden.			
Quantitative Angaben	Belastung Ist - DTV 2010: keine Angabe Belastung Trend - DTV 2025: keine Angabe			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde Uzwil	

Zusatzinformationen

(Auszüge Analysepläne Sicherheit, LV und Betroffene ARE-WebGIS)



Unfalltypen

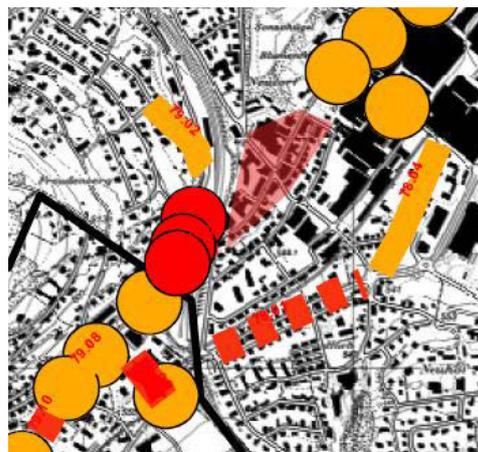
- Fussgängerunfall
- Begegnungsunfall
- Auffahrunfall
- Richtungsw./Abbiegen
- Tier-Unfall
- nur Sachschaden
- Schleudern/Selbst.
- Überholunfall
- Vorbeifahren/Wechsel
- Queren ohne Abbiegen
- Andere Unfälle
- mit Verletzten
- ⊞ mit Toten



Veloverkehr

Schwachstellen

- linear
- punktuell
- fehlende Veloabstellanlage



Fussverkehr

Typ der Schwachstelle

- ↔ Netzlücke
- Konfliktpunkt
- - Konfliktstrecke
- Konfliktzone

Priorität

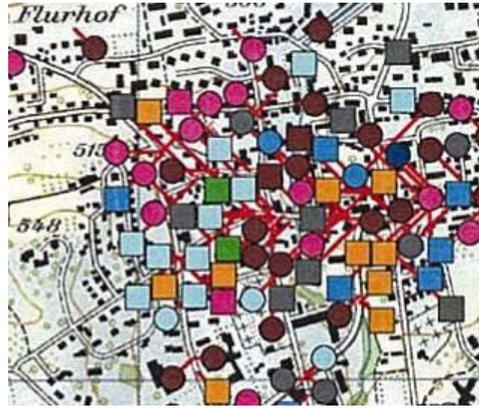
- hohe Priorität
- mittlere Priorität
- geringe Priorität



BGK Henauerstrasse		Massnahmenpaket Zentrumsentlastung Uzwil		ZEU 1.4
Massnahmenbeschrieb	Die Hauptachsen der Zentrumsregion Uzwil sollen mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten aufgewertet werden. Das BGK Henauerstrasse erstreckt sich auf einer Länge von 700 m vom Knoten Bahnhofstrasse bis zum Knoten Waldeggstrasse.			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C/E	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	2012		
	Einreichung Vorprojekt ARE	2013		
	geschätzter Baubeginn	2016		
	geschätzte Inbetriebnahme	2016		
				
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 Henauerstrasse werden diese Ziele effizient erreicht.			
Nutzen	Mit dem BGK werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <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 Gemeinde mit 12'500 Einwohnern) • Verkehrssicherheit (Sanierung einer Ortsdurchfahrt mit hohem Unfallpotenzial) • Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung) 			
Machbarkeit	BGKs sind weitgehend akzeptierte Massnahmen und i.d.R. technisch problemlos umsetzbar.			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton	SG 1.4 Mio.		
	Anteil Gemeinde	0.7 Mio.		
	Kosten CHF	2.1 Mio.		
Abhängigkeiten	Die Massnahme muss im Zusammenhang mit der Aufwertung des Ortszentrums angegangen werden.			
Quantitative Angaben	Belastung Ist - DTV 2010: 7'000 Belastung Trend - DTV 2025: 9'000			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde Uzwil	

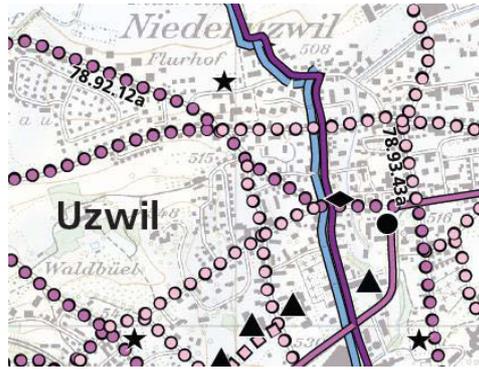
Zusatzinformationen

(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



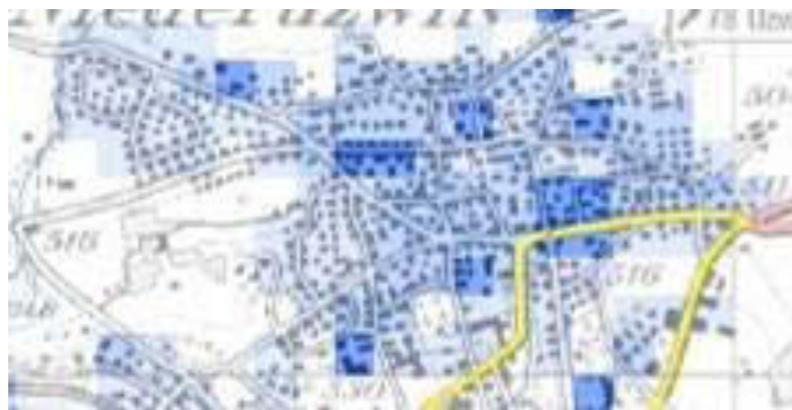
Fussverkehr

Typ der Schwachstelle

- ↔ Netzlücke
- Konfliktpunkt
- - Konfliktstrecke
- Konfliktzone

Priorität

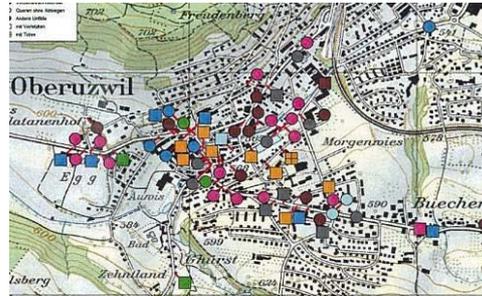
- hohe Priorität
- mittlere Priorität
- geringe Priorität



BGK Flawilerstrasse		Massnahmenpaket Zentrumsentlastung Uzwil		ZEU 1.5
Massnahmenbeschrieb	Die Hauptachsen der Zentrumsregion Uzwil sollen mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten aufgewertet werden. Das BGK Flawilerstrasse erstreckt sich auf der Achse Flawilerstrasse - Wilerstrasse über eine Länge von 1'000 m vom Knoten Hohrainstrasse bis zum Knoten Bahnhofstrasse.			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C/E	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	2013 bis 2014		
	Einreichung Vorprojekt ARE	2014		
	geschätzter Baubeginn	2016		
	geschätzte Inbetriebnahme	2017		
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 Flawilerstrasse werden diese Ziele effizient erreicht.			
Nutzen	Mit dem BGK werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (insbes. bessere Verträglichkeit zwischen LV und MIV auf einer wichtigen Achse mit vielen LV-Schwachstellen) • Siedlungsentwicklung nach Innen (Erhöhung der Qualität der öffentlichen Räume und bessere Verträglichkeit MIV und Siedlung in einer Gemeinde mit 5'800 Einwohnern) • Verkehrssicherheit (Sanierung einer Ortsdurchfahrt mit hohem Unfallpotenzial) • Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung) 			
Machbarkeit	BGKs sind weitgehend akzeptierte Massnahmen und i.d.R. technisch problemlos umsetzbar.			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton	SG 2.0 Mio.		
	Anteil Gemeinde	1.0 Mio.		
	Kosten CHF	3.0 Mio.		
Abhängigkeiten	Die Massnahme muss im Zusammenhang mit der Aufwertung des Ortszentrums angegangen werden.			
Quantitative Angaben	Belastung Ist - DTV 2010: 6'000 Belastung Trend - DTV 2025: 8'000			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton (TBA Kt SG)	<input type="checkbox"/> Gemeinde Oberuzwil	

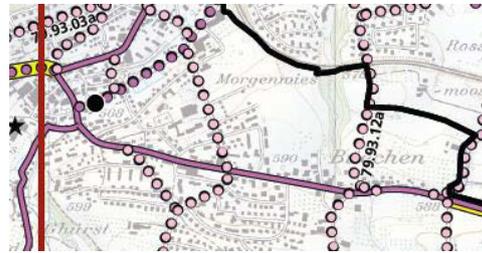
Zusatzinformationen

(Auszüge Analysepläne Sicherheit, LV und Betroffene ARE-WebGIS)



Unfalltypen

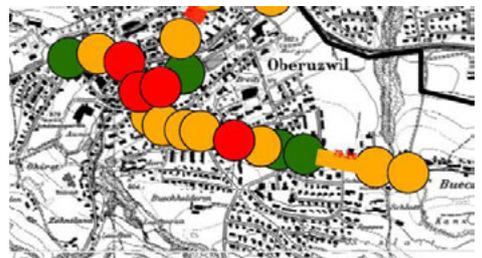
- Fussgängerunfall
- Begegnungsunfall
- Auffahrunfall
- Richtungsw./Abbiegen
- Tier-Unfall
- nur Sachschaden
- Schleudern/Selbst.
- Überholunfall
- Vorbeifahren/Wechsel
- Queren ohne Abbiegen
- Andere Unfälle
- mit Verletzten
- ⊠ mit Toten



Veloverkehr

Schwachstellen

- linear
- punktuell
- fehlende Veloabstellanlage



Fussverkehr

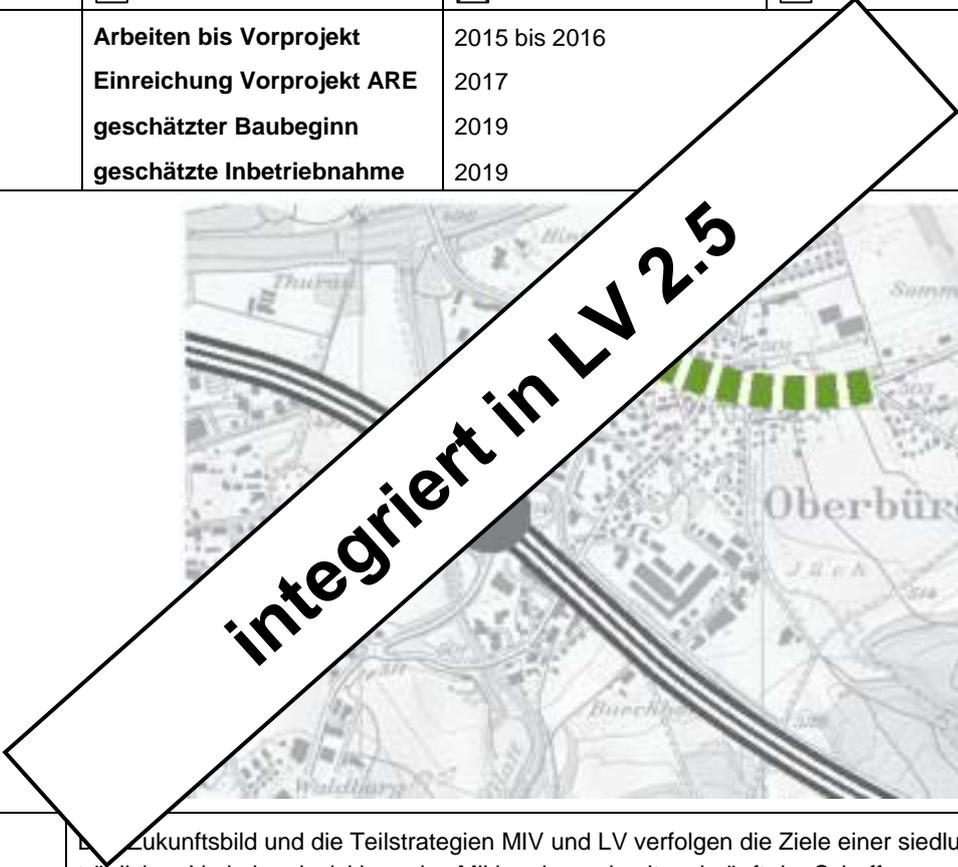
Typ der Schwachstelle

- ↔ Netzlücke
- Konfliktpunkt
- Konfliktstrecke
- Konfliktzone

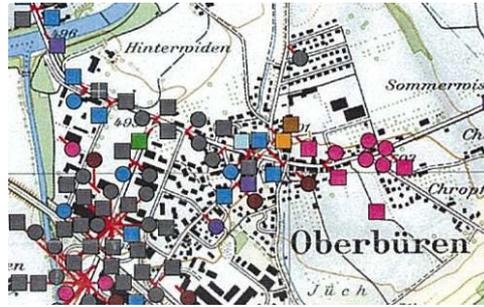
Priorität

- hohe Priorität
- mittlere Priorität
- geringe Priorität



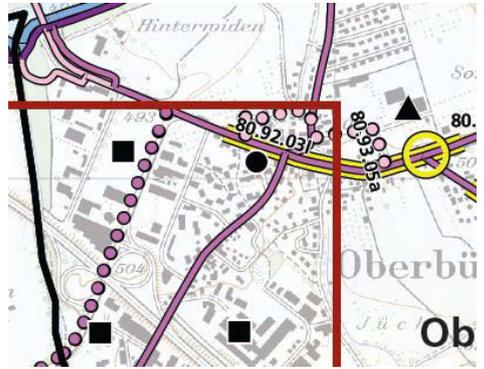
BGK Im Dorf / Unterdorf		Massnahmenpaket Zentrumsaufwertung Uzwil		ZEU 1.7
Massnahmenbeschrieb	Die Hauptachsen der Zentrumsregion Uzwil sollen mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten aufgewertet werden. Das BGK Im Dorf erstreckt sich über eine Länge von 700 m auf der Achse Im Dorf - Unterdorf - Sonnentalstrasse und reicht vom Knoten Unterzil bis zum Knoten Industrie Haslen.			
Priorität	<input type="checkbox"/> A	<input checked="" type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C/E	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	2015 bis 2016		
	Einreichung Vorprojekt ARE	2017		
	geschätzter Baubeginn	2019		
	geschätzte Inbetriebnahme	2019		
				
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 Im Dorf werden diese Ziele effizient erreicht.			
Nutzen	Mit dem BGK werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • 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 Gemeinde mit 4'000 Einwohnern) • Verkehrssicherheit (Sanierung einer Ortsdurchfahrt mit hohem Unfallpotenzial) • Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung, jedoch relativ wenig Betroffene) 			
Machbarkeit	BGKs sind weitgehend akzeptierte Massnahmen und i.d.R. technisch problemlos umsetzbar.			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton		SG 1.4 Mio.	
	Anteil Gemeinde		0.7 Mio.	
	Kosten CHF		2.1 Mio.	
Abhängigkeiten	Die Massnahme muss im Zusammenhang mit der Aufwertung des Ortszentrums angegangen werden.			
Quantitative Angaben	Belastung Ist - DTV 2010: 10'000 Belastung Trend - DTV 2025: 13'000			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton (TBA Kt SG)	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde Oberbüren	

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



Unfalltypen

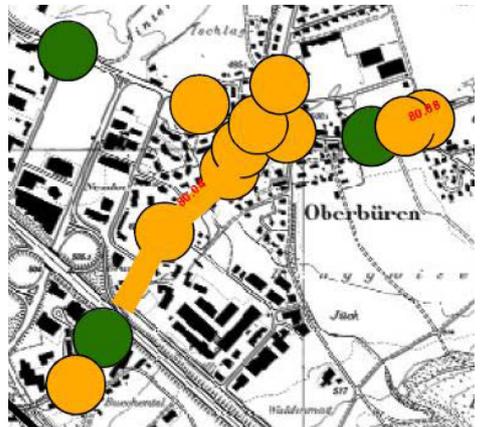
- Fussgängerunfall
- Begegnungsunfall
- Auffahrunfall
- Richtungsw./Abbiegen
- Tier-Unfall
- nur Sachschaden
- Schleudern/Selbst.
- Überholunfall
- Vorbeifahren/Wechsel
- Queren ohne Abbiegen
- Andere Unfälle
- mit Verletzten
- ▣ mit Toten



Veloverkehr

Schwachstellen

- linear
- punktuell
- fehlende Veloabstellanlage



Fussverkehr

Typ der Schwachstelle

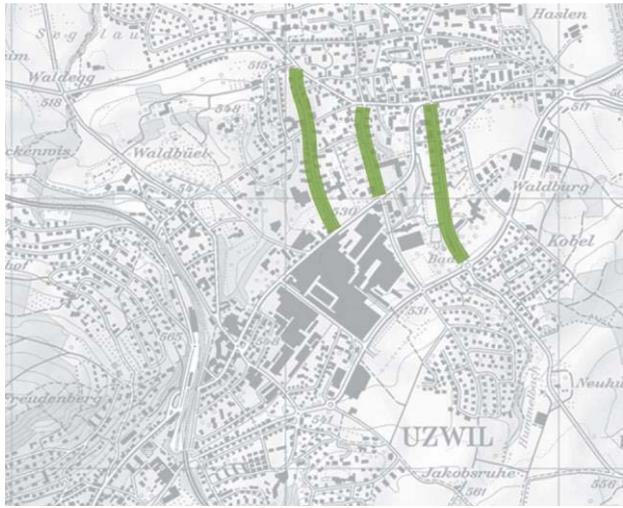
- ↔ Netzlücke
- Konfliktpunkt
- - - Konfliktstrecke
- Konfliktzone

Priorität

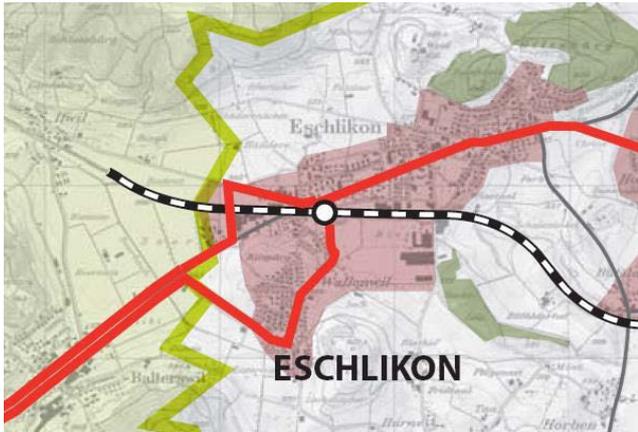
- hohe Priorität
- mittlere Priorität
- geringe Priorität



Verkehrsberuhigung Oberbüren		Massnahmenpaket Zentrumsentlastung Uzwil		ZEU 1.9
Massnahmenbeschrieb	Auf dem Gemeindestrassennetz in Oberbüren sollen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung getroffen werden. Die Massnahmen sollen auf der Sandackerstrasse und in den beiden Ortsteilen Staubhausen und Niederwil realisiert werden. In Niederwil sollen die Massnahmen auch der Auswertung der Ortsteildurchfahrt dienen und weisen besondere Gestaltungsherausforderungen auf.			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C/E	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	2012		
	Einreichung Vorprojekt ARE	2013		
	geschätzter Baubeginn	2015		
	geschätzte Inbetriebnahme	2015		
				
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. Die Umsetzung verkehrsberuhigender Massnahmen führt effizient zum Erreichen dieser Ziele.			
Nutzen	Mit der Verkehrsberuhigung werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (insbes. bessere Verträglichkeit zwischen LV und MIV auf den Gemeindestrassen) • Siedlungsentwicklung nach Innen (bessere Verträglichkeit MIV und Siedlung in einer Gemeinde mit 4'000 Einwohnern) • Verkehrssicherheit (Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit auf den Gemeindestrassen) • Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung) 			
Machbarkeit				
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton			
	Anteil Gemeinde	0.25 Mio.		
	Kosten CHF	0.25 Mio.		
Abhängigkeiten	Die Massnahme muss im Zusammenhang mit den LV-Massnahmen angegangen werden.			
Quantitative Angaben	Belastung Ist - DTV 2010: -- Belastung Trend - DTV 2025: --			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde Oberbüren	

Verkehrsberuhigung Uzwil		Massnahmenpaket Zentrumsentlastung Uzwil		ZEU 1.10
Massnahmenbeschrieb	Auf dem Gemeindestrassennetz in Uzwil sollen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung getroffen werden. Die Massnahmen sollen auf der Schöntalstrasse, der Flawilerstrasse (Badi), und der Kirchstrasse realisiert werden.			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C/E	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	2012		
	Einreichung Vorprojekt ARE	2013		
	geschätzter Baubeginn	2015		
	geschätzte Inbetriebnahme	2015		
				
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. Die Umsetzung verkehrsberuhigender Massnahmen führt effizient zum Erreichen dieser Ziele.			
Nutzen	Mit der Verkehrsberuhigung werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (insbes. bessere Verträglichkeit zwischen LV und MIV auf den Gemeindestrassen) • Siedlungsentwicklung nach Innen (bessere Verträglichkeit MIV und Siedlung in einer Gemeinde mit 12'500 Einwohnern) • Verkehrssicherheit (Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit auf den Gemeindestrassen) • Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung) 			
Machbarkeit				
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton			
	Anteil Gemeinde	0.75 Mio.		
	Kosten CHF	0.75 Mio.		
Abhängigkeiten	Die Massnahme muss im Zusammenhang mit den LV-Massnahmen angegangen werden.			
Quantitative Angaben	Belastung Ist - DTV 2010: -- Belastung Trend - DTV 2025: --			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde Uzwil	

Aufwertung Bahnhof Wil		Massnahmenpaket ÖV		ÖV 1.1
Massnahmenbeschrieb	<p>Aufwertung und Umbau des Bahnhofplatzes. Die derzeitige Situation ist für alle Verkehrsteilnehmer unbefriedigend, da die Platzverhältnisse beschränkt sind: zu wenige Buskanten, nicht überdacht, zu wenige und dezentrale Veloabstellanlagen, Anlieferung auf Fussgängerachsen, ungenügende der Einmündungen für den Busverkehr etc.</p> <p>Die Stadt Wil ergreift 2012 Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Einlenker für den Busverkehr. Langfristig muss die Situation jedoch baulich angepasst werden. Mit einer Überarbeitung des Projektes «slow motion» im Jahr 2012 wird die Umgestaltung des Bahnhofplatzes konkretisiert. Das Gleis der fw-Bahn soll direkt Gleis 1 zu liegen kommen.</p> <p>Für den LV wird mit der Öffnung der ehemaligen Postunterführung eine Entflechtung von Fuss- und Veloverkehr angestrebt. Zudem wird die Parkierungssituation für den Veloverkehr mit einer Velostation verbessert.</p> <p>Die Umbauten werden etappiert vorgenommen.</p>			
Priorität gemäss Agglomeration	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C/E	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	2012 bis 2013		
	Einreichung Vorprojekt ARE	2013		
	geschätzter Baubeginn	2015 bis 2018		
	geschätzte Inbetriebnahme	2016 bis 2018		
 				
Zweckmässigkeit	<p>Dem Bahnhof Wil kommt mit ZEB eine gewichtige Bedeutung zu. Darauf baut auch das Zukunftsbild sowie das ÖV-Konzept auf, wo der Bahnhof Wil eine zentrale Rolle einnimmt. Zur funktionalen und ästhetischen Aufwertung wurde bereits ein Wettbewerb durchgeführt, dessen Siegerprojekt noch auf die Realisierung wartet. Aus Sicht des Busbetriebes ist eine Verbesserung der Situation zwingend, da mit dem neuen ÖV-Konzept zusätzliche Buslinien zum Bahnhof geführt werden.</p>			
Nutzen	<p>Der Bahnhof ist ein Ort mit hoher Aufenthaltsqualität und optimalen Umsteigeverbindungen. Als solcher kann er die vielfältigen Aufgaben einer zentralen Verkehrsdreh Scheibe in der Agglomeration Wil bewältigen. Es sind somit positive Wirkungen auf alle WK 1-4 zu erwarten.</p>			
Machbarkeit	--			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton	7.5 Mio.		
	Anteil Gemeinde	7.5 Mio.		
	Kosten CHF	15 Mio.		
Abhängigkeiten	Zentrumsaufwertung Wil, Langsamverkehrsmassnahmen, BGKs Obere und Untere Bahnhofsstrasse.			
Quantitative Angaben	--			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> Stadt Wil, SBB und fw	

Bushalt Bahnhof Eschlikon		Massnahmenpaket ÖV		ÖV 1.3
Massnahmenbeschrieb	Verlegung des Bushaltes auf den Bahnhofplatz und damit auch Verlegung der Buslinie auf die Bahnhofstrasse. Aktuell hält die Buslinie auf der Südseite des Bahnhofs, weil die Linie danach weiter nach Balternwil fährt und den Dorfteil Wallenwil bedient.			
Priorität gemäss Agglomeration	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C/E	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	2016		
	Einreichung Vorprojekt ARE	2016		
	geschätzter Baubeginn	2018		
	geschätzte Inbetriebnahme	2019		
				
Zweckmässigkeit	Im neuen ÖV-Konzept führt die durchgehende Buslinie nicht nach Wallenwil, was die ursprüngliche Linienführung über die Bahnhofstrasse wieder ermöglicht. Der Bahnhofplatz müsste auf der Nordseite entsprechende Bushaltekanten bereitstellen. Damit wird ein Beitrag zum Zukunftsbild für den ÖV geleistet, indem die Schnittstellen zwischen Bahn und Bus verbessert wird.			
Nutzen	Mit dieser Massnahme werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (insb. bei der Zugänglichkeit, Verbesserung der Intermodalität, Verbesserung der Erreichbarkeit durch die Bedienung der zentralen Bahnhofstrasse) • Siedlungsentwicklung nach Innen fördern, indem nicht primär Wallenwil sondern die Bahnhofstrasse bedient wird. 			
Machbarkeit	--			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton		0.125 Mio.	
	Anteil Gemeinde		0.125 Mio.	
	Kosten CHF		0.25 Mio.	
Abhängigkeiten	--			
Quantitative Angaben	--			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> WilMobil	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton TG TBA	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde Eschlikon	

Aufwertung regionale Bahnhofpunkte		Massnahmenpaket ÖV		ÖV 1.4
Massnahmenbeschrieb	Aufwertung und Sanierung der Bahnhöfe Sirmach, Bronschhofen AMP und Münchwilen TG. Die Schwachstellenanalysen der Haltestellen und des Langsamverkehrs haben einige Mängel bei den 3 genannten Bahnhöfen aufgezeigt. In folgenden Punkten sollen Minimalstandards erreicht werden: Zugänglichkeit (Sicherheit, Komfort, Distanzen), Warteraum (Wetterschutz, Sicherheit, Informationen) und Präsenz (Sichtbarkeit, Fahrgastinformation).			
Priorität gemäss Agglomeration	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C/E	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	2015		
	Einreichung Vorprojekt ARE	2015		
	geschätzter Baubeginn	2017		
	geschätzte Inbetriebnahme	2018		
				
Zweckmässigkeit	Teil der gesamten ÖV-Strategie ist eine attraktive Gestaltung der Zugänglichkeit zum ÖV. Die Schwachstellenanalyse hat mehrere Bahnhöfe mit Optimierungspotenzial gezeigt: <ul style="list-style-type: none"> • Sirmach: Aufwertung und Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes, Steigerung der Aufenthaltsqualität, Verbesserung der Umsteigebeziehungen Bahn-Bus • Bronschhofen AMP: Verbesserung von Zugänglichkeit und Umsteigebeziehungen Bahn-Bus • Münchwilen TG: Anpassung im Rahmen des Behindertengleichstellungsgesetzes, Zugänglichkeit für LV (insb. Veloabstellplatz), neu auch Buskante notwendig 			
Nutzen	Mit der Aufwertung der Bahnhöfe werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems: insb. die Verbesserung der Zugänglichkeit für den LV, der Benutzerfreundlichkeit des Systems und der Umsteigebeziehungen • Förderung der Siedlungsentwicklung nach Innen (Aufwertung der Zugänglichkeit zu Wohn- und Arbeitsorten) • Verkehrssicherheit (subjektives Sicherheitsempfinden) 			
Machbarkeit	--			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton	0.115 Mio.		
	Anteil Gemeinden	0.335 Mio.		
	Kosten CHF	0.45 Mio.		
Abhängigkeiten	--			
Quantitative Angaben	--			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden Münchwilen, Bronschhofen und Sirmach	

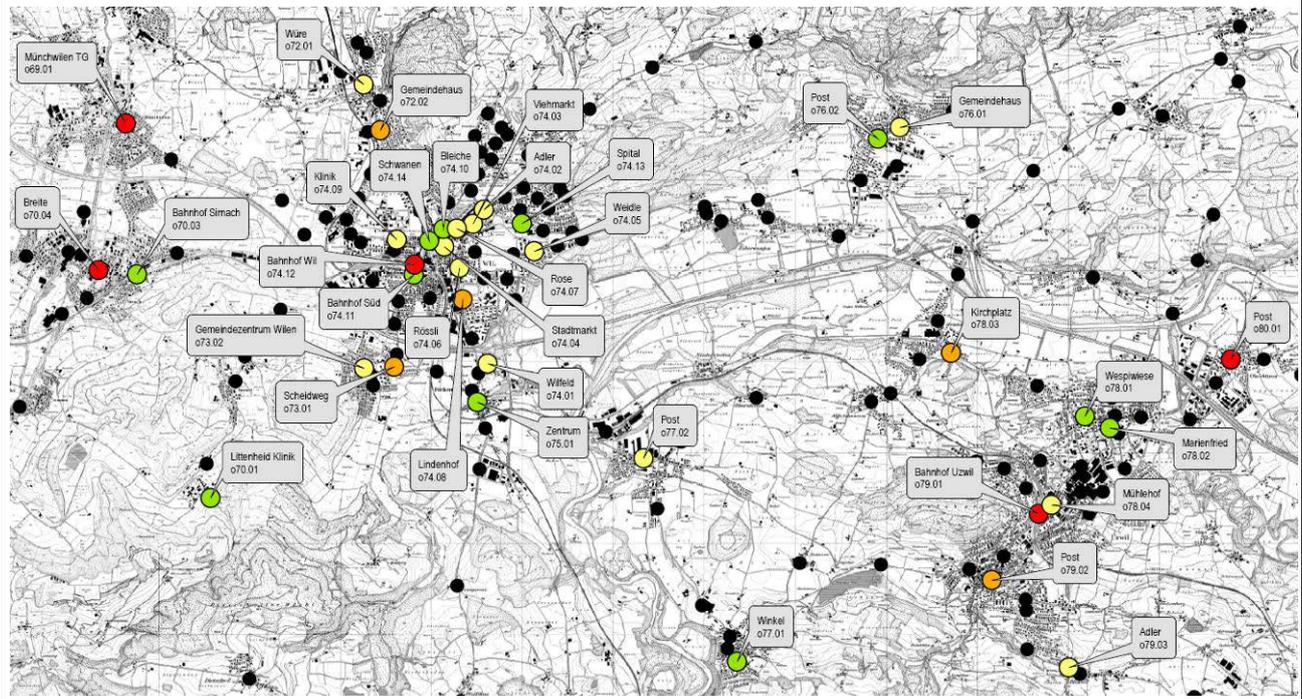
Aufwertung Bushaltestellen		Massnahmenpaket ÖV		ÖV 1.5
Massnahmenbeschrieb	<p>Aufwertung und Sanierung diverser Bushaltestellen: Die Schwachstellenanalysen der Bushaltestellen und des Langsamverkehrs haben einige Mängel bei bestehenden Bushaltestellen aufgezeigt. In folgenden Punkten sollen Minimalstandards erreichen werden: Zugänglichkeit (Sicherheit, Komfort, Distanzen, Behindertengleichstellungsgesetz), Warteraum (Wetterschutz, Sicherheit, Informationen) und Präsenz (Sichtbarkeit, Fahrgastinformation).</p> <p>Es betrifft dies insb. die 6 Haltestellen, denen bei der Analyse 1. und 2. Priorität zugewiesen wurde: Sirnach Breite, Wilen Scheidweg, Wil Lindenhof, Bronschhofen Gemeindehaus, Oberuzwil Post, Oberbüren Post.</p> <p>Zudem werden die beiden Haltestellen Kreisel/Jonschwil und Kapelle Schwarzenbach in Eigenleistung saniert (Überdachung, Veloabstellanlagen).</p>			
Priorität gemäss Agglomeration	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input checked="" type="checkbox"/> C/E	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	2015		
	Einreichung Vorprojekt ARE	2016		
	geschätzter Baubeginn	2017		
	geschätzte Inbetriebnahme	2018		
				
Zweckmässigkeit	Teil der gesamten ÖV-Strategie ist eine attraktive Gestaltung der Zugänglichkeit zum ÖV. Die Schwachstellenanalyse hat mehrere Haltestellen mit Optimierungspotenzial gezeigt.			
Nutzen	<p>Mit der Aufwertung der Haltestellen werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems: insb. die Verbesserung der Zugänglichkeit für den LV, der Benutzerfreundlichkeit des Systems und der Umsteigebeziehungen • Förderung der Siedlungsentwicklung nach Innen (Aufwertung der Zugänglichkeit zu Wohn- und Arbeitsorten) • Verkehrssicherheit (insb. bei Querungshilfen) 			
Machbarkeit	--			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton	0.3 Mio.		
	Anteil Gemeinde	0.3 Mio.		
	Kosten CHF	0.6 Mio.		
Abhängigkeiten	Die Gestaltung muss sich auch nach der Anzahl Ein-/Aussteiger richten.			
Quantitative Angaben	--			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> betroffene Gemeinden	

Zusatzinformationen

(Auszüge Analysepläne Sicherheit, LV und Betroffene nach ARE-WebGIS)

Schwachstellenanalyse der ÖV-Haltestellen

- Hohe Priorität
- Mittlere Priorität
- Niedrige Priorität
- Untersucht, keine Schwachstelle
- Weitere Bushaltestellen

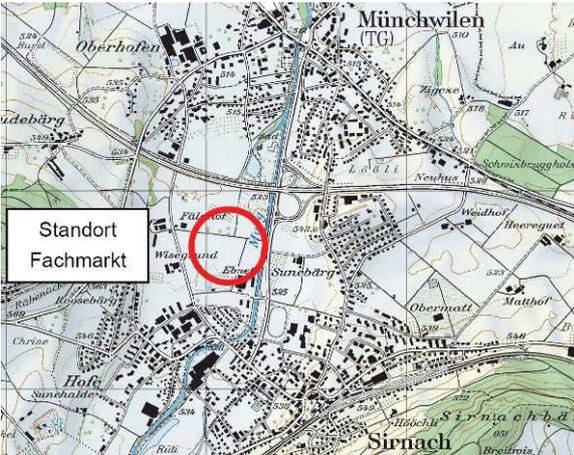


Veloabstellanlagen an ÖV-Haltestellen		Massnahmenpaket ÖV		ÖV 1.7
Massnahmenbeschrieb	<p>Erstellung von neuen Veloabstellanlagen sowie Aufwertung bestehender Veloabstellanlagen an ÖV-Haltestellen.</p> <p>Die Massnahme beinhaltet die Erstellung von einer Velostation sowie die Aufwertung von 20 Veloabstellanlagen. Dabei ist auch die soziale Kontrolle (Sichtbarkeit) zu berücksichtigen.</p> <p><i>Hinweis: Der Zugang zu den ÖV-Haltestellen ist im Massnahmenpaket LV enthalten. Die Aufwertung weiterer Veloabstellanlagen ohne Bezug zum ÖV sind ebenfalls im Massnahmenpaket LV enthalten.</i></p>			
Priorität gemäss Agglomeration	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input checked="" type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	2012 bis 2018		
	Einreichung Vorprojekt ARE	2013 bis 2019		
	geschätzter Baubeginn	2015 bis 2022		
	geschätzte Inbetriebnahme	2016 bis 2022		
				
<i>Ungenügende Anlage, fehlender Diebstahlschutz</i>		<i>Neues System und Aufwertung der Anlage erforderlich</i>		
Zweckmässigkeit	<p>Komfortable öffentliche Veloparkieranlagen mit einem ausreichenden Angebot an Abstellplätzen an ÖV-Haltestellen sind entscheidend für die Verbesserung der Intermodalität. Die Gewissheit, das Velo am Zielort einfach, diebstahl- und witterungsgeschützt abgestellt werden kann, ist ein wesentliches Entscheidungskriterium für die Verkehrsmittelwahl. Die Massnahme ist ein Beitrag zur Verbesserung der umweltbewussten Verkehrskette sowie zur Förderung des öffentlichen Verkehrs.</p>			
Nutzen	<p>Mit der Massnahme werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • WK1 (Verbesserung für Fuss- und Veloverkehr, Verb. des Strassennetzes aufgrund Verlagerung, Verb. Intermodalität) • WK3 (Erhöhung der subjektiven Sicherheit) • WK4 (Verminderung Umweltbelastung aufgrund Verlagerung) 			
Machbarkeit	--			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton			
	Anteil Gemeinde	1.2 Mio.		
	Kosten CHF	1.2 Mio.		
Abhängigkeiten	Abhängigkeiten mit Massnahmenpaket LV.			
Quantitative Angaben	--			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden	

Infrastruktur Frauenfeld-Wil-Bahn		Massnahmenpaket ÖV	ÖV 2.1
Massnahmenbeschrieb	<p>Die Massnahme umfasst Kreuzungsstellen in Jakobstal und Lüdem und die Trasseeverlegung im Bereich Wil-West. Vor dem Hintergrund der durch ZEB leicht verschobenen Fernverkehrszeiten und dem Bedürfnis, sowohl in Frauenfeld wie auch in Wil Anschlüsse möglichst in jeweils beide Richtungen herzustellen, wurde ein Angebotskonzept entwickelt, welches zwischen Wil und Frauenfeld im 15-Min.-Takt verkehrt und 2 zusätzliche Doppelspurabschnitte sowie eine Trasseeverlegung im Gebiet ESP Wil-West benötigt. Der Doppelspurabschnitt Jakobstal wird im Agglomerationsprogramm Wil finanziert, Lüdem im Agglomerationsprogramm Frauenfeld.</p> <p>Bei der Umsetzung des 15'-Min.-Takttes ist auf die Wirtschaftlichkeit zu achten.</p>		
Priorität gemäss Agglomeration	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C/E
Zeitplan	<p>Arbeiten bis Vorprojekt 2012 bis 2012</p> <p>Einreichung Vorprojekt ARE 2013</p> <p>geschätzter Baubeginn 2013</p> <p>geschätzte Inbetriebnahme</p>		
Zweckmässigkeit	<p>Da die Kapazitäten auf der Hauptstrecke Winterthur - Wil - Uzwil - St.Gallen beschränkt sind, sehen Zukunftsbild und ÖV-Konzept eine starke Entwicklung entlang der Achse Wil - Frauenfeld vor. Der ESP Wil-West liegt ebenfalls auf dieser Achse.</p> <p>Die Frauenfeld-Wil-Bahn soll deshalb im 15-Minuten-Takt verkehren. Damit dies wirtschaftlich möglich ist, müssen die Umlaufzeiten kurz gehalten werden, was mit den beiden Kreuzungsmöglichkeiten in Jakobstal und Lüdem möglich ist.</p>		
Nutzen	<p>Mit dem nun durchgehenden 15-Min.-Takt werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität des ÖV (Verringerung der Reisezeit, insb. bei Reisen über die Zentren Wil und Frauenfeld hinaus; Verringerung der Warte- und Umsteigezeiten in Wil und Frauenfeld; gezielter Ausbau der Kapazitäten) • Stärkung der Siedlungsentwicklung nach Innen (Konzentration von EW/AP an geeigneten Orten) • Umweltbelastung (Verbesserung des Modal-Splits zugunsten LV oder ÖV) 		
Machbarkeit	<p>Die Machbarkeit ist im Rahmen der Betriebsstudie fw-Bahn vom 20.04.2011 belegt.</p>		

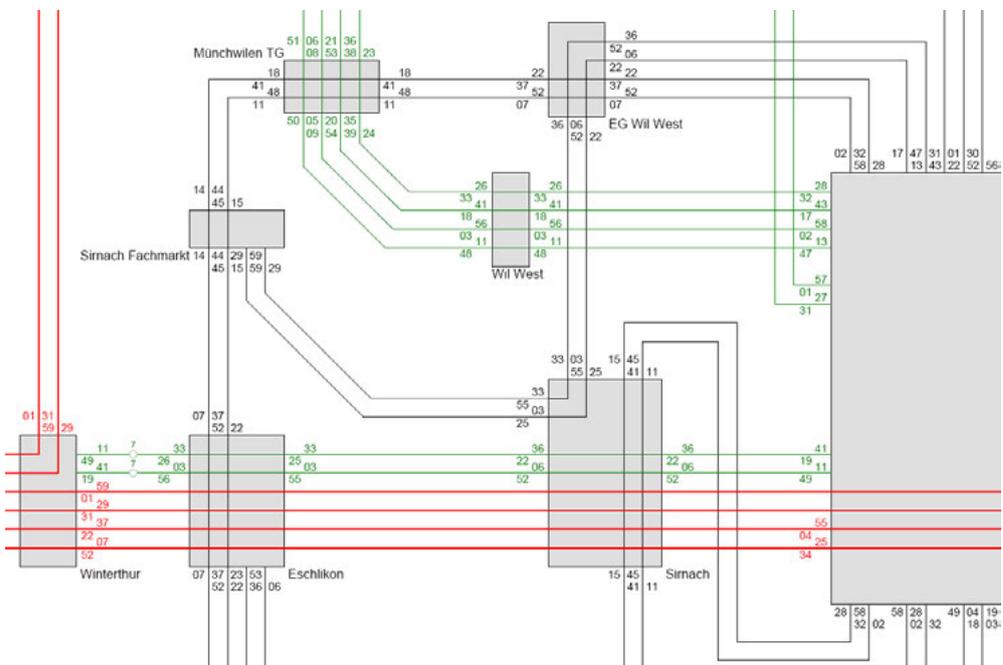
Kosten		Infrastruktur	Betrieb
	Anteil Bund (max. 50%)		
	Anteil Kanton	TG 33.6 Mio.	
	Anteil Gemeinde		
Kosten CHF	33.6 Mio.		
Abhängigkeiten	Aggloprogramm Frauenfeld (Kostenteiler 50:50), Wil-West		
Quantitative Angaben	15-Min.-Takt Frauenfeld - Wil		
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton	<input type="checkbox"/> Gemeinden

Knoten Neuberg		Massnahmenpaket ÖV		ÖV 3.1
Massnahmenbeschrieb	Busgängiger Ausbau des Knotens Hauptstrasse (zwischen Zuzwil und Zuckenriet) / Neuberg und einer engen Kurve in Neuberg zur Reduktion der Umlaufzeit der Buslinie Wil - Niederhelfenschwil.			
Priorität gemäss Agglomeration	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C/E	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	2012		
	Einreichung Vorprojekt ARE	2013		
	geschätzter Baubeginn	2015		
	geschätzte Inbetriebnahme	2015		
Zweckmässigkeit	<p>Zukunftsbild und ÖV-Konzept sehen einen direkten, schnellen ÖV mit guter Erschliessungswirkung vor.</p> <p>Durch die für Busse fahrbare Verbindung zwischen den Hauptstrasse (zwischen Zuzwil und Zuckenriet) und dem Neufeld ist ein neues Konzept zur Erschliessung der Ortschaften Langgenwil, Zuckenriet und Niederhelfenschwil möglich. Dank einer neu gestreckteren Linienführung werden kürzere Fahrzeiten zwischen Wil und den Ortschaften erreicht. Mit diesem neuen Konzept wird die Erschliessung des Quartiers entlang der Zuckenrietstrasse in Zuzwil möglich.</p>			
Nutzen	<p>Mit dieser Massnahme werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (Verringerung der Reisezeit zwischen Niederhelfenschwil/Zuckenriet und Wil um ca. 4 Minuten). • Grunderschliessung durch den ÖV eines Quartiers in Zuzwil entlang der Zuckenrietstrasse 			
Machbarkeit	--			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton	0.5 Mio.		
	Anteil Gemeinde			
	Kosten CHF	0.5 Mio.		
Abhängigkeiten	Die Massnahme ist nur dann sinnvoll, wenn auf der Buslinie Wil - Niederhelfenschwil ein Umlauf von 60 Min. erreicht werden kann.			
Quantitative Angaben	--			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden	

Erschliessung Fachmarkt Ebnet		Massnahmenpaket ÖV		ÖV 4.1
Massnahmenbeschrieb	Verbindung des Fachmarktes Ebnet in Sirnach mit dem Bahnhof Wil durch 2 neue Buslinien, die zusammen im 15.-Min. verkehren. Der Standort des neuen Fachmarktes an der Autobahnausfahrt Münchwilen ist derzeit nicht mit dem ÖV erschlossen.			
Priorität gemäss Agglomeration	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C/E	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	--		
	Einreichung Vorprojekt ARE	--		
	geschätzter Baubeginn	--		
	geschätzte Inbetriebnahme	--		
				
Zweckmässigkeit	Zukunftsbild und ÖV-Konzept sehen ein ÖV-Angebot in der Zentrumsregion Wil - Münchwilen - Sirnach - Wilen - Rickenbach von möglichst einem 15-Min.-Takt vor. Die kantonalen Vorgaben fordern eine ÖV-Erschliessung im 30-Min.-Takt und eine Anbindung an die Bahnhöfe Wil, Münchwilen und Sirnach. Das ÖV-Konzept geht noch einen Schritt weiter, denn ein 30-Min.-Takt bringt erfahrungsgemäss wenig Einkaufsverkehr auf den ÖV. Zudem können mit einer einzigen, im 30-Min.-Takt verkehrenden Buslinie die geforderten Bahnanschlüsse nicht wirtschaftlich angeboten werden.			
Nutzen	Durch diese dichte Bedienung werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (Verringerung der Reisezeit nach Wil, Verbesserung der Erreichbarkeit des Gebietes Ebnet, Verbesserung der Intermodalität durch schlanke Anschlüsse an den Bahnhöfen Wil, Münchwilen und Eschlikon) • Siedlungsentwicklung nach Innen (Konzentration von EW/AP an geeigneten Orten entlang der dichten Buslinien) • Umweltbelastung (Verbesserung des Modal-Splits zugunsten des ÖV beim Fachmarkt) 			
Machbarkeit	--			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton			
	Anteil Gemeinde			
	Kosten CHF		1.7 Mio. (ca. 50% Investor)	
Abhängigkeiten	ESP Wil-West, MIV (BGK's, Verkehrsmanagement)			
Quantitative Angaben	--			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton		<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden

Zusatzinformationen

(Visualisierung Fachmarkt, Fahrplankonzept)



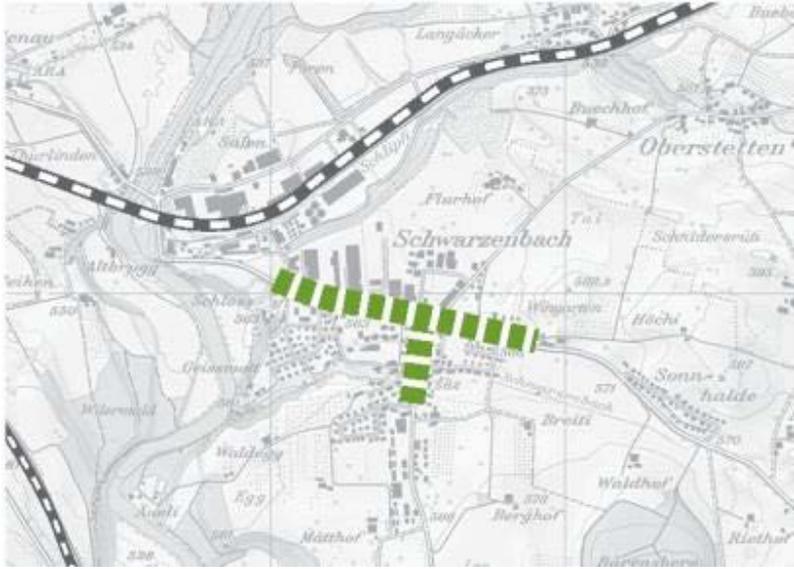
Ausbau Ortsbus Uzwil		Massnahmenpaket ÖV		ÖV 4.2
Massnahmenbeschrieb	<p>Ausbau des im Dezember 2010 eingeführten Ortsbusses Uzwil unter Berücksichtigung der in Uzwil verkehrenden Regionalbuslinien.</p> <p>Durch die zeitlich leicht verschobene Lage der Fernverkehrszüge in Uzwil ist es mit dem eingeführten Halbstundentakt des Ortsbusses nicht möglich, sowohl in Richtung Wil/Zürich wie auch nach St.Gallen ansprechende Anschlüsse zu machen. Durch die Einführung einer 2. Ortsbuslinie, welche die 1. auf dem Hauptkorridor zwischen Niederuzwil und dem Bahnhof zu einem 15-Min.-Takt verdichtet, können die Anschlüsse sehr schlank gestaltet werden.</p>			
Priorität gemäss Agglomeration	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C/E	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	--		
	Einreichung Vorprojekt ARE	--		
	geschätzter Baubeginn	--		
	geschätzte Inbetriebnahme	--		
<p>Legende:</p> <ul style="list-style-type: none"> Regionalbus Ortsbus Uzwil 				

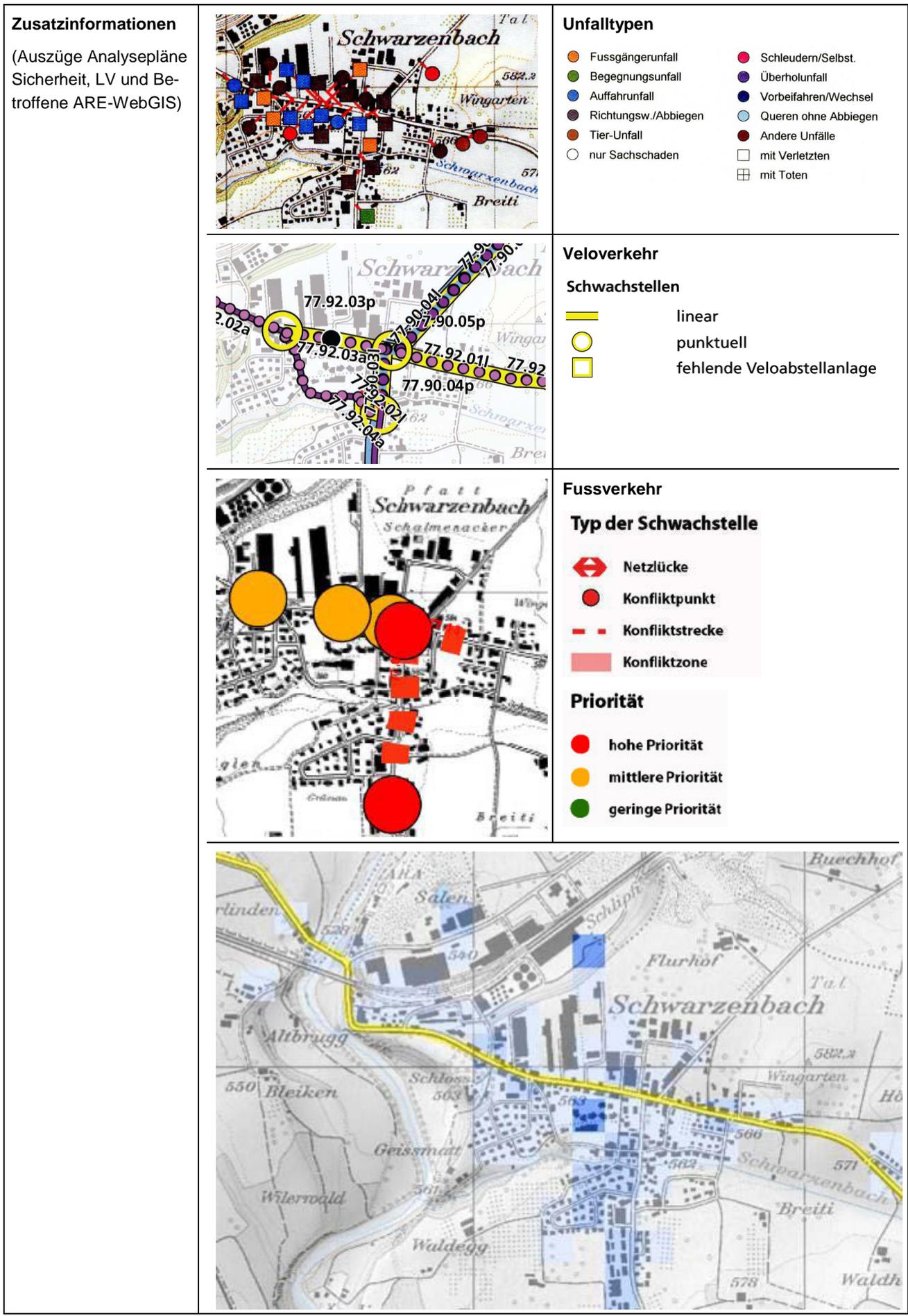
Zweckmässigkeit	<p>Zukunftsbild wie ÖV-Konzept sehen Uzwil als wichtige Drehscheibe sowohl in Regional- wie im Fernverkehr. Dazu gehören optimale Anschlüsse und Häufigkeit der Bedienung der Zentrumsregion Uzwil - Oberuzwil - Oberbüren.</p> <p>Mit einer klaren Zuteilung der Funktionen der Ortserschliessung für Oberuzwil, Uzwil sowie Oberbüren und der regionalen Linien auf verschiedene Korridore zum Bahnhof Uzwil lässt sich die Erschliessungsstruktur wesentlich verbessern.</p>																	
Nutzen	<p>Mit dem Ausbau des Ortbusse werden deutliche Verbesserungen aller Wirkungskriterien erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität des ÖV (Verringerung der Warte- und Umsteigezeiten am Bahnhof Uzwil und in Flawil, gezielter Ausbau der Kapazitäten) • Verbesserung der Erreichbarkeit von ungenügend erschlossenen Agglomerationsgebieten (insb. Riggenschwil) • Verbesserung der Intermodalität (Verbesserung des Zugangs zu Haltestellen und der Umsteigebeziehungen) • Siedlungsentwicklung nach Innen (Konzentration von EW/AP an geeigneten Orten) • Umweltbelastung (Verbesserung des ModalSplit zugunsten ÖV) 																	
Machbarkeit	--																	
Kosten	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;"></th> <th style="width: 25%;">Infrastruktur</th> <th style="width: 25%;">Betrieb</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil Bund (max. 50%)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Kosten CHF</td> <td></td> <td>offen</td> </tr> </tbody> </table>				Infrastruktur	Betrieb	Anteil Bund (max. 50%)			Anteil Kanton			Anteil Gemeinde			Kosten CHF		offen
	Infrastruktur	Betrieb																
Anteil Bund (max. 50%)																		
Anteil Kanton																		
Anteil Gemeinde																		
Kosten CHF		offen																
Abhängigkeiten	--																	
Quantitative Angaben	--																	
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden															

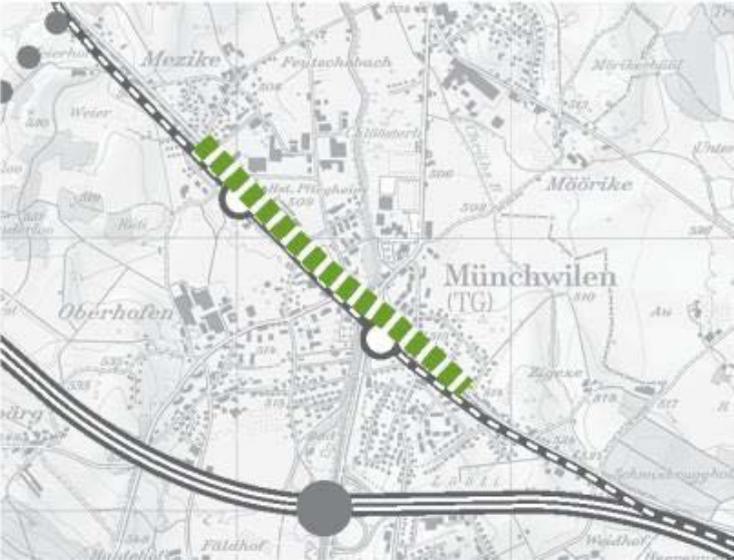
Taktverdichtungen auf Buslinien		Massnahmenpaket ÖV		ÖV 4.3
Massnahmenbeschrieb	Das ÖV-Konzept zur Agglomeration Wil sieht auf folgenden Linien eine Ausweitung des derzeit verdichteten 60-Min.-Taktes zum durchgehenden 30-Min.-Takt vor: <ul style="list-style-type: none"> - Wil - Dussnang - Fischingen - Wil - Jonschwil - Uzwil - Wil - Littenheid - Wil - Bronschhofen - Wil - Zuzwil - Uzwil/Gossau 			
Priorität gemäss Agglomeration	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C/E	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt -- Einreichung Vorprojekt ARE -- geschätzter Baubeginn -- geschätzte Inbetriebnahme --			
Zweckmässigkeit	Zukunftsbild und ÖV-Konzept sehen innerhalb der Agglomeration den 30-Min.-Takt zwischen den Ortszentren und den Regionalzentren Wil und Uzwil vor. Derzeit werden auf einigen Linien in den Spitzenzeiten zum 30-Min.-Takt verdichtete Buslinien betrieben, die in den Nebenverkehrszeiten lediglich im Stundentakt verkehren.			
Nutzen	Mit dieser Massnahme werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität des ÖV (gezielter Ausbau der Kapazitäten, Verbesserung der Benutzerfreundlichkeit durch bessere Merkbarkeit) • Verbesserung der Erreichbarkeit von dicht besiedelten Agglomerationsgebieten • Verbesserung der Intermodalität (Verbesserung der Umsteigebeziehungen an den zentralen Bahnhöfen Wil und Uzwil) 			
Machbarkeit	--			

Kosten		Infrastruktur	Betrieb
	Anteil Bund (max. 50%)		
	Anteil Kanton		
	Anteil Gemeinde		
Kosten CHF		2.5 Mio.	
Abhängigkeiten	Die Angebotsverdichtungen sind von Ausbauten an der Infrastruktur (Knoten Neuberg, Unterführung Wilen), von der Nachfrage sowie von der Finanzierung und Abgeltung abhängig.		
Quantitative Angaben	--		
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden

Bau neuer Bushalte		Massnahmenpaket ÖV		ÖV 5.1
Massnahmenbeschrieb	Das neue ÖV-Konzept erfordert den Neubau von ca. 15 Bushaltestellen in 7 Gemeinden an neuen oder veränderten Buslinien und zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung. Dabei sollen Mindeststandards an Komfort, Zugänglichkeit für den LV, Sicherheit und Fahrgastinformation sowie das Behindertengleichstellungsgesetz eingehalten werden.			
Priorität gemäss Agglomeration	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C/E	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	2014		
	Einreichung Vorprojekt ARE	2014		
	geschätzter Baubeginn	2016		
	geschätzte Inbetriebnahme	2017		
Zweckmässigkeit	Die neuen Haltestellen sind wie von Zukunftsbild und ÖV-Konzept gefordert in zentralen, zur Verdichtung vorgesehenen Räumen resp. Ortskernen lokalisiert, oder sie ermöglichen neue Umsteigemöglichkeiten zwischen Buslinien. Das ÖV-Konzept sieht neue Bushaltestellen in folgenden Gemeinden vor: Münchwilen (2-3), Sirnach (3-4), Wil, Rickenbach (1-2), Zuzwil, Niederhelfenschwil, Uzwil. Die neuen Bushaltestellen dienen der Erschliessung von neuen oder schlecht erschlossenen Quartieren.			
Nutzen	Mit den neuen Bushaltestellen werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität des ÖV (Verringerung von Gesamtreisezeiten, Verbesserung der Erreichbarkeit, Verbesserung der Intermodalität durch einfache, kurze Zugänge zum ÖV) • Siedlungsentwicklung nach Innen (Konzentration von EW/AP an geeigneten Orten) • Umweltbelastung (Verbesserung des Modal-Split zugunsten des ÖV) 			
Machbarkeit	Die Machbarkeit der neuen Haltestellen wurde grob abgeklärt, ist jedoch situativ zu überprüfen.			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton	SG 1.5 / TG 0.95 Mio.		
	Anteil Gemeinde	1.3 Mio.		
	Kosten CHF	3.75 Mio.		
Abhängigkeiten	--			
Quantitative Angaben	--			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden	

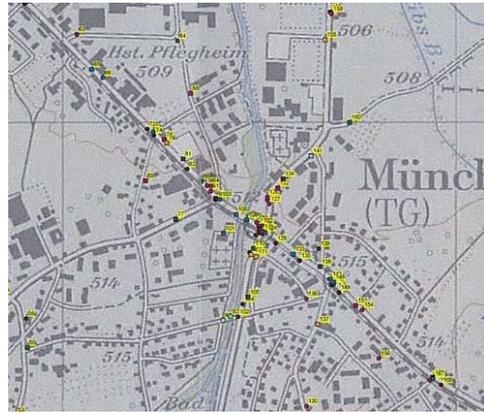
BGK Wilerstrasse Jonschwil / Schwarzenbach		Massnahmenpaket MIV		MIV 2.1
Massnahmenbeschreibung	Die Ortsdurchfahrt von Schwarzenbach soll mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept auf einer Länge von 1'100 m aufgewertet werden. Das BGK verläuft vom Knoten Ringstrasse bis zum Knoten Stationsweg und umfasst zudem die Jonschwilerstrasse bis zur Breitstrasse.			
Priorität	<input type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input checked="" type="checkbox"/> E	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	2013 bis 2014		
	Einreichung Vorprojekt ARE	2014		
	geschätzter Baubeginn	2016		
	geschätzte Inbetriebnahme	2016		
				
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 Wilerstrasse werden diese Ziele effizient erreicht.			
Nutzen	Mit dem BGK werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (insbes. bessere Verträglichkeit zwischen LV und MIV auf einer wichtigen Achse mit vielen LV-Schwachstellen) • Siedlungsentwicklung nach Innen (Erhöhung der Qualität der öffentlichen Räume und bessere Verträglichkeit MIV und Siedlung in einem Ortsteil mit 1'700 Einwohnern) • Verkehrssicherheit (Sanierung einer Ortsdurchfahrt mit hohem Unfallpotenzial) • Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung, jedoch relativ wenig Betroffene) 			
Machbarkeit	BGKs sind weitgehend akzeptierte Massnahmen und i.d.R. technisch problemlos umsetzbar.			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton	SG 2.1 Mio.		
	Anteil Gemeinde	1.2 Mio.		
	Kosten CHF	3.3 Mio.		
Abhängigkeiten	Die Massnahme muss im Zusammenhang mit der Aufwertung des Ortszentrums angegangen werden.			
Quantitative Angaben	Belastung Ist - DTV 2010: 11'000 Belastung Trend - DTV 2025: 14'000			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton		<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde Jonschwil



BGK Frauenfelderstrasse		Massnahmenpaket MIV		MIV 2.2
Massnahmenbeschrieb	Die Ortsdurchfahrt von Münchwilen soll mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept auf einer Länge von 2'100 m aufgewertet werden. Das BGK erstreckt sich auf der Achse Frauenfelderstrasse - Wilerstrasse vom Knoten Haldenstrasse bis zum Knoten Industriestrasse. Der Umbau erfolgt in Zusammenhang mit den Bahnsicherungs- und Ausbaumassnahmen am fw-Bahn-Trasse			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C/E	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	2011 bis 2013		
	Einreichung Vorprojekt ARE	2013		
	geschätzter Baubeginn	2015		
	geschätzte Inbetriebnahme	2017		
				
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 Frauenfelderstrasse werden diese Ziele effizient erreicht			
Nutzen	Mit dem BGK werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (insbes. bessere Verträglichkeit zwischen LV und MIV auf einer wichtigen Achse mit vielen LV-Schwachstellen) • Siedlungsentwicklung nach Innen (Erhöhung der Qualität der öffentlichen Räume und bessere Verträglichkeit MIV und Siedlung in einer Gemeinde mit 4'800 Einwohnern) • Verkehrssicherheit (Sanierung einer Ortsdurchfahrt mit mittlerem Unfallpotenzial) • Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung, jedoch relativ wenig Betroffene) 			
Machbarkeit	BGKs sind weitgehend akzeptierte Massnahmen und i.d.R. technisch problemlos umsetzbar.			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton	TG 4.0 Mio.		
	Anteil Gemeinde	3.5 Mio.		
	Kosten CHF	7.5 Mio.		
Abhängigkeiten	Die Massnahme muss im Zusammenhang mit der Aufwertung des Ortszentrums und der Taktverdichtung fw-Bahn (Übergänge) angegangen werden.			
Quantitative Angaben	Belastung Ist - DTV 2010: 12'700 Belastung Trend - DTV 2025: 14'000			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton (TBA Kt TG)	<input type="checkbox"/> Gemeinde Münchwilen	

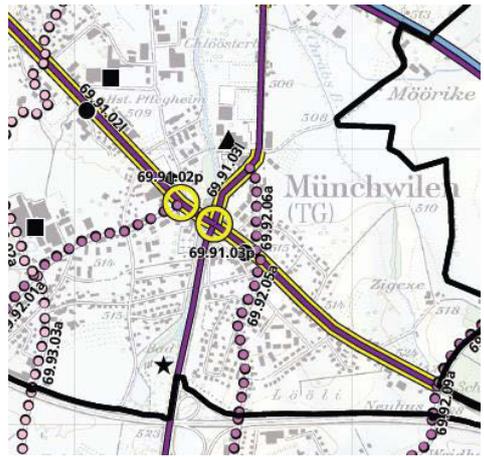
Zusatzinformationen

(Auszüge Analysepläne Sicherheit, LV und Betroffene ARE-WebGIS)



Unfalltypen

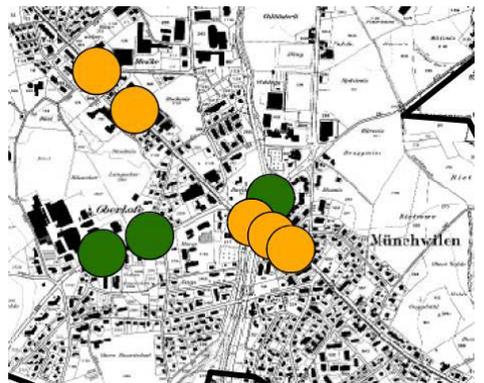
- Fussgängerunfall
- Begegnungsunfall
- Auffahrunfall
- Richtungsw./Abbiegen
- Tier-Unfall
- nur Sachschaden
- Schleudern/Selbst.
- Überholunfall
- Vorbeifahren/Wechsel
- Queren ohne Abbiegen
- Andere Unfälle
- mit Verletzten
- ⊠ mit Toten



Veloverkehr

Schwachstellen

- linear
- punktuell
- fehlende Veloabstellanlage



Fussverkehr

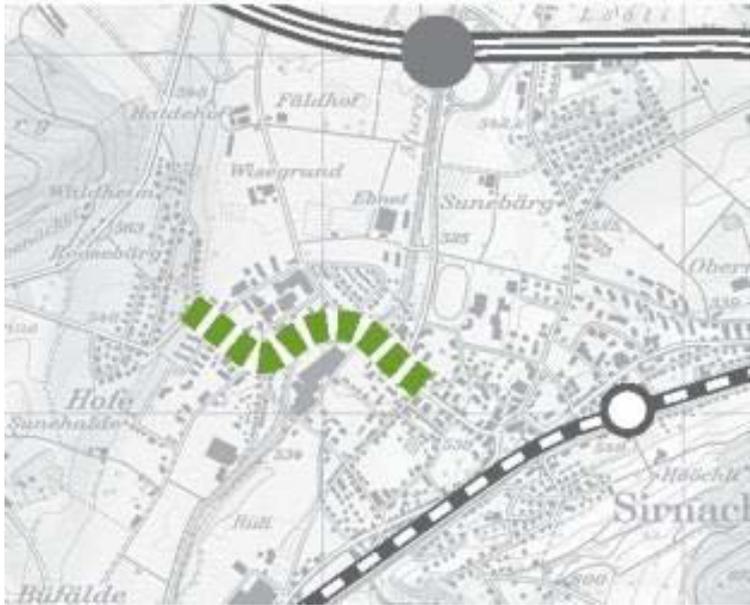
Typ der Schwachstelle

- ↔ Netzlücke
- Konfliktpunkt
- Konfliktstrecke
- Konfliktzone

Priorität

- hohe Priorität
- mittlere Priorität
- geringe Priorität



BGK Winterthurerstrasse		Massnahmenpaket MIV		MIV 2.3
Massnahmenbeschrieb	Die Ortsdurchfahrt von Sirmach soll mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept auf einer Länge von 1'000 m aufgewertet werden. Das BGK erstreckt sich vom Knoten Rosenbergtrasse bis zum Knoten Breitstrasse. Das Quartier Hofen soll durch die Entlastung und die Umgestaltung der Strasse seinen Siedlungs- und Wohncharakter zurückerhalten.			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C/E	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	2011 bis 2014		
	Einreichung Vorprojekt ARE	2014		
	geschätzter Baubeginn	2016		
	geschätzte Inbetriebnahme	2017		
				
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 Winterthurerstrasse werden diese Ziele effizient erreicht.			
Nutzen	Mit dem BGK werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (insbes. bessere Verträglichkeit zwischen LV und MIV auf einer wichtigen Achse mit vielen LV-Schwachstellen) • Siedlungsentwicklung nach Innen (Erhöhung der Qualität der öffentlichen Räume und bessere Verträglichkeit MIV und Siedlung in einer Gemeinde mit 6'900 Einwohnern) • Verkehrssicherheit (Sanierung einer Ortsdurchfahrt mit hohem Unfallpotenzial) • Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung) 			
Machbarkeit	BGKs sind weitgehend akzeptierte Massnahmen und i.d.R. technisch problemlos umsetzbar.			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton	TG 1.6 Mio.		
	Anteil Gemeinde	2.1 Mio.		
	Kosten CHF	3.7 Mio.		
Abhängigkeiten	Die Massnahme muss im Zusammenhang mit der Aufwertung des Ortszentrums angegangen werden.			
Quantitative Angaben	Belastung Ist - DTV 2010: 9'800 Belastung Trend - DTV 2025: 11'500			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton		<input type="checkbox"/> Gemeinde Sirmach

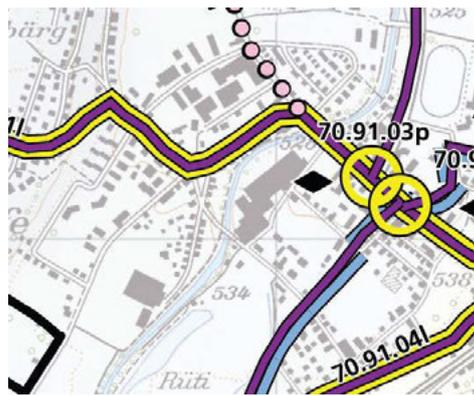
Zusatzinformationen

(Auszüge Analysepläne Sicherheit, LV und Betroffene ARE-WebGIS)



Unfalltypen

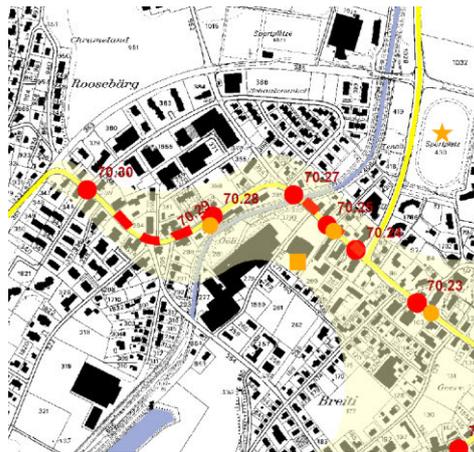
- Fussgängerunfall
- Begegnungsunfall
- Auffahrunfall
- Richtungsw./Abbiegen
- Tier-Unfall
- nur Sachschaden
- Schleudern/Selbst.
- Überholunfall
- Vorbeifahren/Wechsel
- Queren ohne Abbiegen
- Andere Unfälle
- mit Verletzten
- ⊠ mit Toten



Veloverkehr

Schwachstellen

- linear
- punktuell
- fehlende Veloabstellanlage



Fussverkehr

Typ der Schwachstelle

- ↔ Netzlücke
- Konfliktpunkt
- - - Konfliktstrecke
- Konfliktzone

Priorität

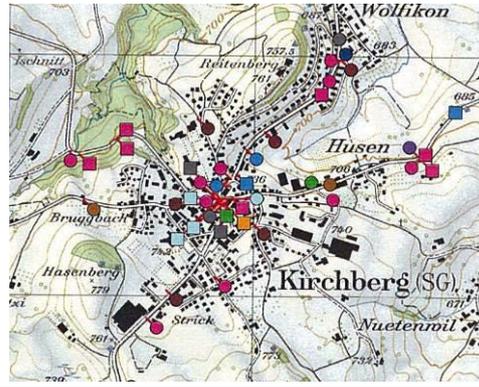
- hohe Priorität
- mittlere Priorität
- geringe Priorität



BGK Gähwilerstrasse		Massnahmenpaket MIV		MIV 2.5
Massnahmenbeschrieb	Die Ortsdurchfahrt von Kirchberg soll mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept auf einer Länge von 900 m aufgewertet werden. Das BGK erstreckt sich über die Achse Gähwilerstrasse - Dorfplatz - Neudorfstrasse und verläuft vom Knoten Nelkenstrasse bis zum Oberdorfweg. Das BGK umfasst zudem die Husenstrasse bis zur Panoramastrasse.			
Priorität	<input type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input checked="" type="checkbox"/> E	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	2014 bis 2015		
	Einreichung Vorprojekt ARE	2015		
	geschätzter Baubeginn	2017		
	geschätzte Inbetriebnahme	2017		
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 Gähwilerstrasse werden diese Ziele effizient erreicht.			
Nutzen	Mit dem BGK werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (insbes. bessere Verträglichkeit zwischen LV und MIV auf einer wichtigen Achse mit vielen LV-Schwachstellen) • Siedlungsentwicklung nach Innen (Erhöhung der Qualität der öffentlichen Räume und bessere Verträglichkeit MIV und Siedlung in einer Gemeinde mit 8'100 Einwohnern) • Verkehrssicherheit (Sanierung einer Ortsdurchfahrt mit mittlerem Unfallpotenzial) • Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung) 			
Machbarkeit	BGKs sind weitgehend akzeptierte Massnahmen und i.d.R. technisch problemlos umsetzbar.			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton	SG 1.8 Mio.		
	Anteil Gemeinde	0.9 Mio.		
	Kosten CHF	2.7 Mio.		
Abhängigkeiten	Die Massnahme muss im Zusammenhang mit der Aufwertung des Ortszentrums angegangen werden.			
Quantitative Angaben	Belastung Ist - DTV 2010: 8'100 Belastung Trend - DTV 2025: 10'000			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton (TBA Kt SG)		<input type="checkbox"/> Gemeinde Kirchberg

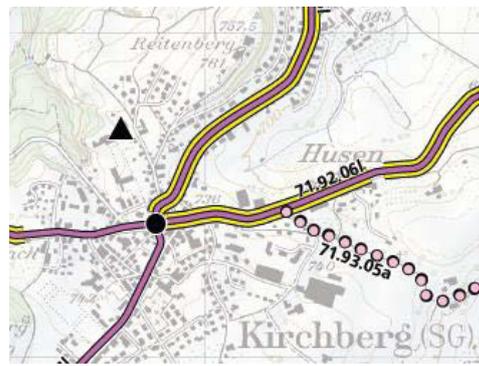
Zusatzinformationen

(Auszüge Analysepläne Sicherheit, LV und Betroffene ARE-WebGIS)



Unfalltypen

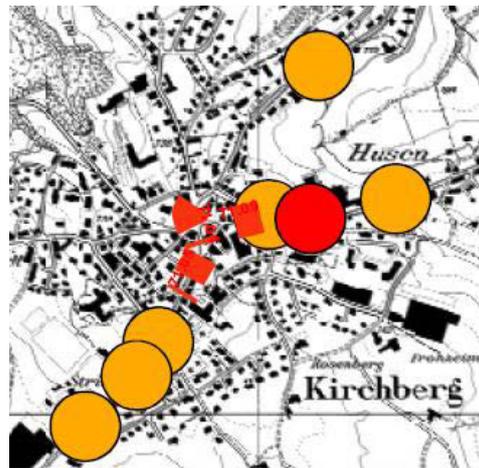
- Fussgängerunfall
- Begegnungsunfall
- Auffahrunfall
- Richtungsw./Abbiegen
- Tier-Unfall
- nur Sachschaden
- Schleudern/Selbst.
- Überholunfall
- Vorbeifahren/Wechsel
- Queren ohne Abbiegen
- Andere Unfälle
- mit Verletzten
- ▣ mit Toten



Veloverkehr

Schwachstellen

- linear
- punktuell
- fehlende Veloabstellanlage



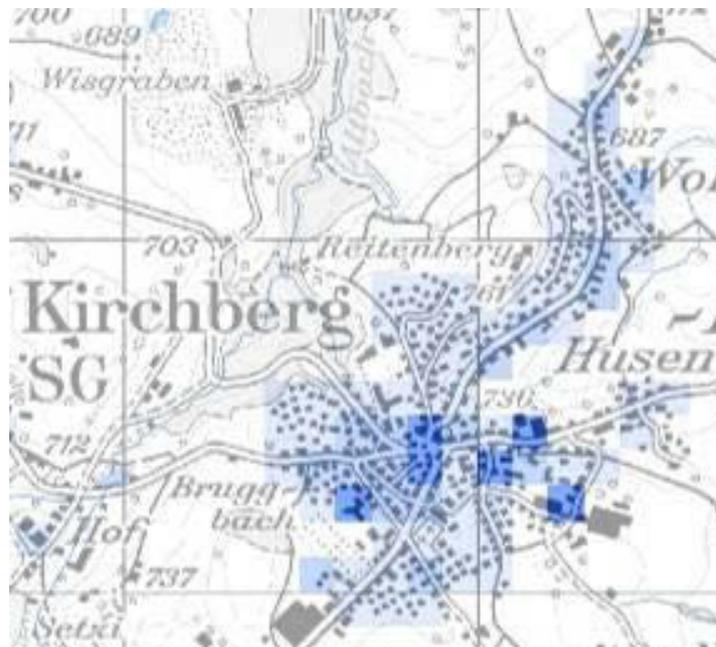
Fussverkehr

Typ der Schwachstelle

- ↔ Netzlücke
- Konfliktpunkt
- Konfliktstrecke
- Konfliktzone

Priorität

- hohe Priorität
- mittlere Priorität
- geringe Priorität



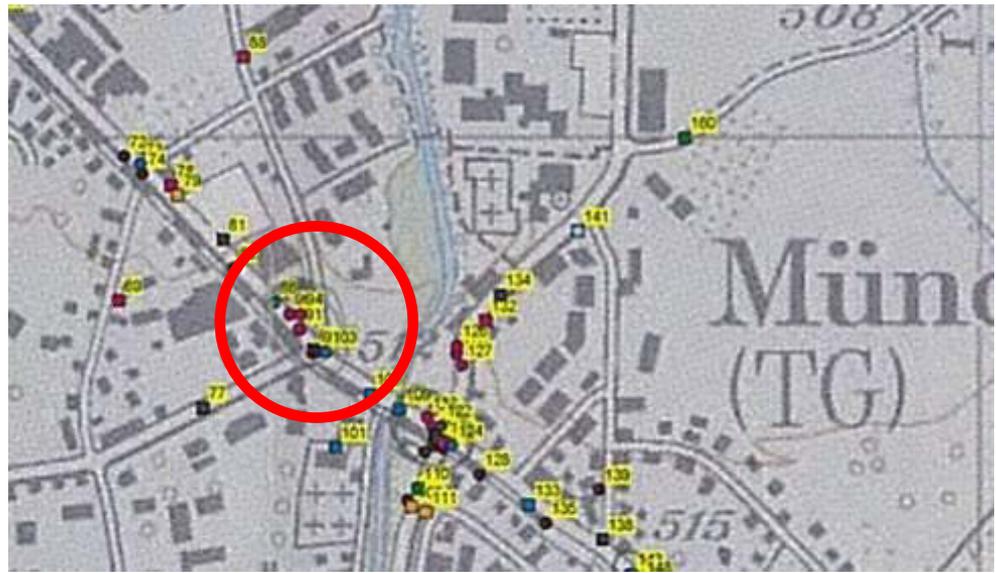
Knotensanierung Knoten Eschlikonerstrasse		Massnahmenpaket MIV		MIV 3.2
Massnahmenbeschrieb	Der Knotens Murgtalstrasse / Frauenfelderstrasse soll zu einem Kreisell umgebaut und das Trassee der fw-Bahn gesichert werden. Der Knotenumbau erfolgt im Zusammenhang mit den Bau- und Sicherungsmassnahmen des fw-Bahn-Trassees.			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C/E	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	2011 bis 2013		
	Einreichung Vorprojekt ARE	2013		
	geschätzter Baubeginn	2015		
	geschätzte Inbetriebnahme	2015 bis 2016		
				
Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild und die Teilstrategien MIV und LV verfolgen das Ziel Schwachstellen im Netz und Gefahrenstellen mit hohem Unfallpotenzial zu sanieren. Zudem werden Optimierungsmöglichkeiten im strassengebundenen ÖV ausgeschöpft. Die Sanierung des Knotens leistet einen Beitrag zum Erreichen dieser Ziele.			
Nutzen	Mit der Knotensanierung werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen, Behebung einer LV-Schwachstelle) • Verkehrssicherheit (Sanierung einer Unfallhäufungsstelle und klare Verbesserung / Trennung des Trassees fw-Bahn von MIV und LV) 			
Machbarkeit	--			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton	TG 0.75 Mio.		
	Anteil Gemeinde	0.75 Mio.		
	Kosten CHF	1.5 Mio.		
Abhängigkeiten	Die Massnahme muss mit der Wegeföhrung für den LV abgestimmt werden.			
Quantitative Angaben	DTV Frauenfelderstrasse 2010: 12'700			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton (TBA Kt TG)	<input type="checkbox"/> Gemeinde Münchwilen	

Zusatzinformationen

(Auszüge Analysepläne Sicherheit und LV)

Unfalltypen

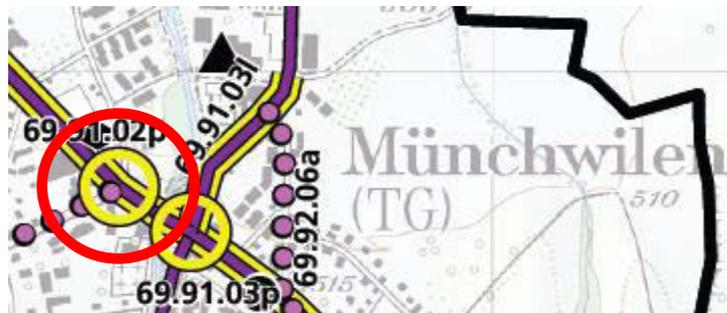
- | | |
|--|---|
|  Fussgängerunfall |  Schleudern/Selbst. |
|  Begegnungsunfall |  Überholunfall |
|  Auffahrunfall |  Vorbeifahren/Wechsel |
|  Richtungsw./Abbiegen |  Queren ohne Abbiegen |
|  Tier-Unfall |  Andere Unfälle |
|  nur Sachschaden |  mit Verletzten |
| |  mit Toten |



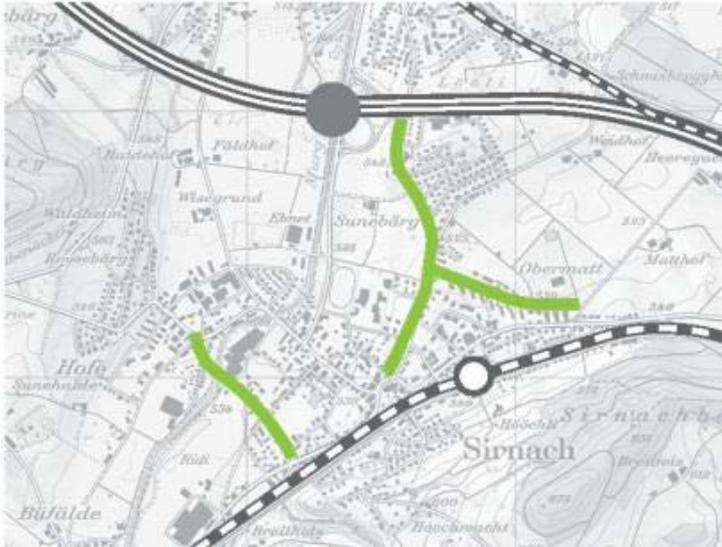
Veloverkehr

Schwachstellen

-  linear
-  punktuell
-  fehlende Veloabstellanlage



Umsetzung BFU Modell T30/50		Massnahmenpaket MIV	MIV 4.1
Massnahmenbeschrieb	<p>Im Innerortsbereich wird eine klare Trennung von Hauptverkehrsstrassen mit Signalisation T-50 und Quartiersstrassen mit Signalisation T-30 vorgenommen. Als Hauptverkehrsstrassen sind die Kantonsstrassen definiert; hier ist T-30 nur in speziellen Ausnahmesituationen vorzusehen. Alle übrigen Strassen eignen sich generell zur Verkehrsberuhigung mit T-30. Die Gemeinden setzen T-30-Zonen in mind. 50% des bisher nicht verkehrsberuhigten Siedlungsbereiches im Zeithorizont 2015-2018 und mind. weitere 30% ab 2019 bis 2022 um.</p> <p>Im Kanton St. Gallen ist die Umsetzung von T-30-Zonen mit hohen baulichen Hürden verbunden. Erleichterungen wie die Möglichkeit zur schrittweisen Umsetzung von T-30 mit Signalisationen und zeitlich versetzter baulicher Massnahmen im Rahmen der Strassensanierungsprogramme sind umzusetzen.</p>		
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input checked="" type="checkbox"/> B	<input checked="" type="checkbox"/> C/E
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt Einreichung Vorprojekt ARE geschätzter Baubeginn geschätzte Inbetriebnahme	rollende Planung -- -- --	
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 sollen die Umweltbelastungen durch den Verkehr reduziert werden. Die Umsetzung verkehrsberuhigender Massnahmen führt effizient zum Erreichen dieser Ziele.		
Nutzen	Mit der Verkehrsberuhigung durch T-30-Zonen werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (insbes. bessere Verträglichkeit zwischen LV und MIV auf den Gemeindestrassen) • Siedlungsentwicklung nach Innen (bessere Verträglichkeit MIV und Siedlung in den Gemeinden) • Verkehrssicherheit (Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit und damit der Unfallgefahr und der Unfallschwere auf den Gemeindestrassen) • Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung) 		
Machbarkeit	--		
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 den LV-Massnahmen angegangen werden.		
Quantitative Angaben	Belastung Ist - DTV 2010: -- Belastung Trend - DTV 2025: --		
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> alle Gemeinden

Verkehrsberuhigung Sirnach		Massnahmenpaket MIV		MIV 4.2
Massnahmenbeschrieb	Auf dem Gemeindestrassennetz in Sirnach sollen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung getroffen werden. Die Massnahmen sollen auf der Standbachstrasse, der Untermattstrasse, der Frauenfelderstrasse und der Lindenstrasse realisiert werden.			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C/E	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	2012 bis 2013		
	Einreichung Vorprojekt ARE	2013		
	geschätzter Baubeginn	2015		
	geschätzte Inbetriebnahme	2015		
				
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. Die Umsetzung verkehrsberuhigender Massnahmen führt effizient zum Erreichen dieser Ziele.			
Nutzen	Mit der Verkehrsberuhigung werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (insbes. bessere Verträglichkeit zwischen LV und MIV auf den Gemeindestrassen) • Siedlungsentwicklung nach Innen (bessere Verträglichkeit MIV und Siedlung in einer Gemeinde mit 6'900 Einwohnern) • Verkehrssicherheit (Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit auf den Gemeindestrassen) • Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung) 			
Machbarkeit	--			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton			
	Anteil Gemeinde	0.75 Mio.		
	Kosten CHF	0.75 Mio.		
Abhängigkeiten	Die Massnahme muss im Zusammenhang mit den LV-Massnahmen angegangen werden.			
Quantitative Angaben	Belastung Ist - DTV 2010: -- Belastung Trend - DTV 2025: --			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde Sirnach	

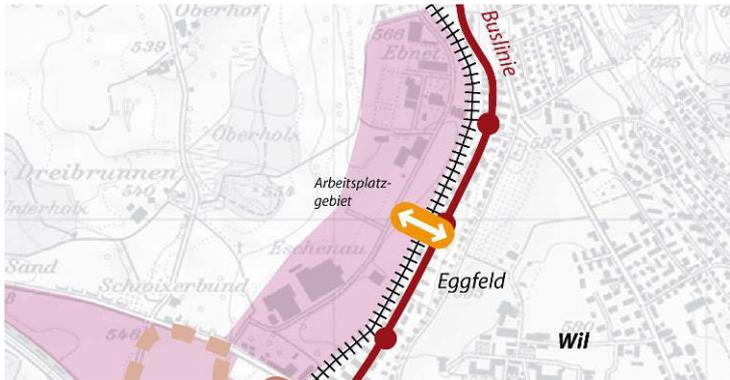
Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage		Massnahmenpaket MIV		MIV 5.1
Massnahmenbeschrieb	<p>Neben dem Ausbau des Angebotes und der Infrastruktur im LV und im ÖV, werden weiche Massnahmen zur Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage getroffen, um eine Verbesserung des Modal-Split zugunsten von LV und ÖV zu erreichen.</p> <p>Zentrale Massnahmen dazu ist die Einrichtung einer Mobilitätszentrale in Wil, die als Koordinationsstelle Massnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements steuert und kommuniziert sowie Projekte dazu anstösst.</p> <p>Mögliche Massnahmen des Mobilitätsmanagements sind: Verankerung einer Pflicht für betriebliches Mobilitätsmanagement für Betriebe > 50 Mitarbeiter ggf. kantonal, Erstellung von Mobilitätsplänen in diesen Betrieben, Parkplatzbewirtschaftung und -beschränkung sowie Förderung von ÖV und LV.</p>			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C/E	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	--		
	Einreichung Vorprojekt ARE	--		
	geschätzter Baubeginn	--		
	geschätzte Inbetriebnahme	--		
Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild und die Teilstrategien Verkehr verfolgen das Ziel den MIV-Verkehr zu reduzieren und die alternativen Verkehrsträger zu fördern. Verhaltensänderungen setzen an der Ursache der Verkehrserzeugung an und nehmen deshalb einen hohen Stellenwert ein.			
Nutzen	<p>Mit der Umsetzung der Massnahmen zur Mobilitätsveränderung werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (verbesserte Erreichbarkeit des Zentrums, Förderung von LV und ÖV) • Siedlungsentwicklung nach Innen (Entlastung von Zentren und vielbefahrenen Strecken) • Verkehrssicherheit (Verkehrsentlastung gerade auf vielbefahrenen Strecken und in den Spitzenstunden) • Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung) 			
Machbarkeit	--			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton			
	Anteil Gemeinde			
	Kosten CHF			
Abhängigkeiten	--			
Quantitative Angaben	--			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton	<input type="checkbox"/> Regio Wil	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden und Dritte

Parkleitsystem Uzwil		Massnahmenpaket MIV		MIV 5.2
Massnahmenbeschrieb	Die Anzahl der öffentlich zugänglichen Parkplätze in den Zentren ist am Bedarf auszurichten: So viele wie nötig, aber so wenig wie möglich. Um eine gute Auslastung der Parkplätze in Uzwil zu erreichen soll ein statisches Parkleitsystem (PLS) aufgebaut werden.			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C/E	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	2013 bis 2014		
	Einreichung Vorprojekt ARE	2014		
	geschätzter Baubeginn	2016		
	geschätzte Inbetriebnahme	2016		
Beispiel: Statisches PLS in Zürich				
				
Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild und die Teilstrategien MIV und LV verfolgen die Ziele einer siedlungsverträglichen Verkehrsabwicklung des MIV, der Vermeidung von unerwünschtem Mehrverkehr und dem Abbau von Staus in den Zentren. Die Einrichtung eines PLS leistet einen Betrag an diese Ziele.			
Nutzen	Mit der Einrichtung eines PLS werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (verbesserte Erreichbarkeit des Zentrums) • Siedlungsentwicklung nach Innen (Entlastung des Zentrums und der Wohnquartiere vom Parksuchverkehr) • Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung) 			
Machbarkeit	--			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton			
	Anteil Gemeinde		1.0 Mio.	
	Kosten CHF		1.0 Mio.	
Abhängigkeiten	Die Massnahme muss mit der Umgestaltung der Knoten und der Verkehrsführung auf den Hauptachsen abgestimmt werden (Signalisation).			
Quantitative Angaben	--			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input type="checkbox"/> Kanton	<input type="checkbox"/> Regio Wil	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde Uzwil

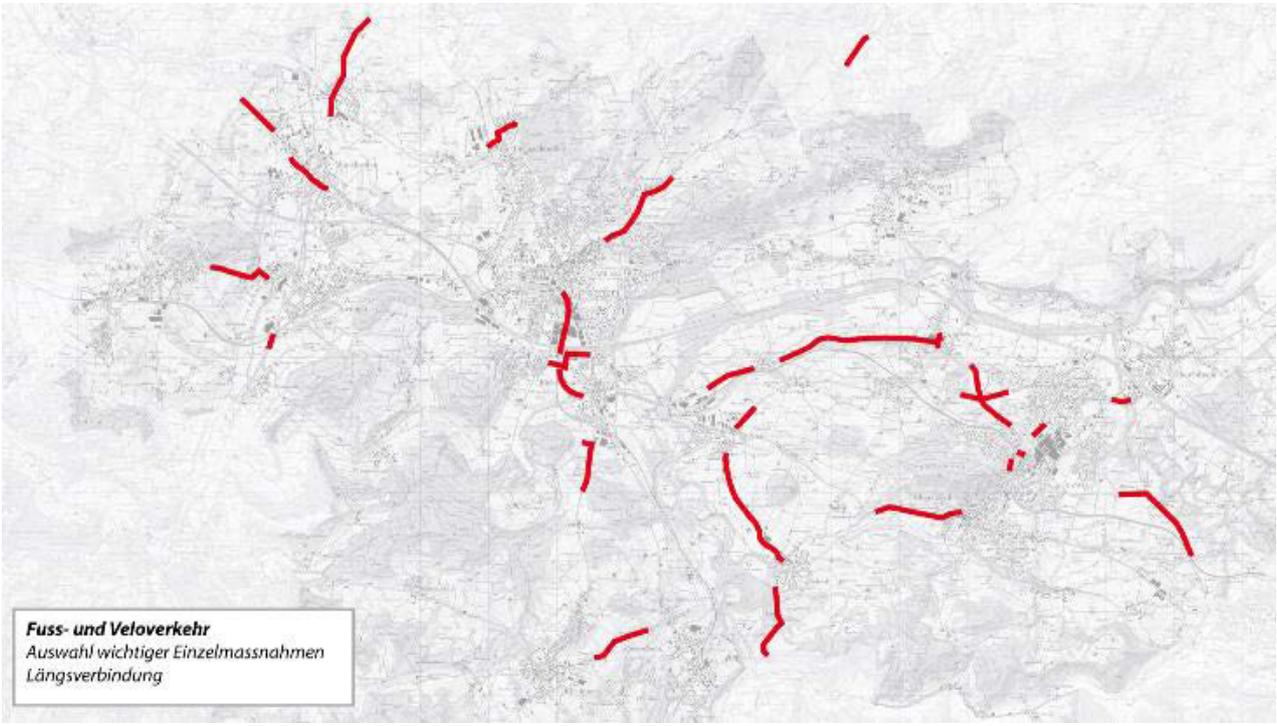
Parkleitsystem Wil		Massnahmenpaket MIV		MIV 5.3
Massnahmenbeschrieb	Die Anzahl der öffentlich zugänglichen Parkplätze in den Zentren ist am Bedarf auszurichten: So viele wie nötig, aber so wenig wie möglich. Um eine gute Auslastung der Parkplätze in Wil zu erreichen soll ein dynamisches Parkleitsystem (PLS) aufgebaut werden.			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C/E	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	2013 bis 2014		
	Einreichung Vorprojekt ARE	2015		
	geschätzter Baubeginn	2017		
	geschätzte Inbetriebnahme	2017		
Beispiel: Dynamisches PLS in Zürich				
				
Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild und die Teilstrategien MIV und LV verfolgen die Ziele einer siedlungsverträglichen Verkehrsabwicklung des MIV, der Vermeidung von unerwünschtem Mehrverkehr und dem Abbau von Staus in den Zentren. Die Einrichtung eines PLS leistet einen Betrag an diese Ziele.			
Nutzen	Mit der Einrichtung eines PLS werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (verbesserte Erreichbarkeit der Zentren, Verbesserung des Modal-Split zugunsten LV und ÖV, Vermeidung unnötigen Verkehrs) • Siedlungsentwicklung nach Innen (Entlastung des Zentrums und der Wohnquartiere vom Parksuchverkehr) • Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung) 			
Machbarkeit	--			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton			
	Anteil Gemeinde	1.5 Mio.		
	Kosten CHF	1.5 Mio.		
Abhängigkeiten	Die Massnahme muss mit der Umgestaltung der Knoten und der Verkehrsführung auf den Hauptachsen abgestimmt werden (Signalisation).			
Quantitative Angaben	--			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input type="checkbox"/> Kanton	<input type="checkbox"/> Regio Wil	<input checked="" type="checkbox"/> Stadt Wil

Parkplatzbewirtschaftung		Massnahmenpaket MIV		MIV 5.4
Massnahmenbeschrieb	<p>Der Verkehr muss, insbesondere in den Zentren, einerseits auf die Bedürfnisse, andererseits auf Strassenkapazitäten und Siedlungsverträglichkeit des MIV abgestimmt werden. Zudem sollen die MIV-FahrerInnen die Kosten für die Bereitstellung von Parkfeldern verursachergerecht bezahlen. Dazu muss die Anzahl der Parkplätze reguliert werden und die öffentlich zugänglichen Parkplätze mindestens in den zentralen Räumen sind zu bewirtschaften.</p> <p>Dies betrifft die beiden Zentren Wil und Uzwil mit den Nachbargemeinden Bronschhofen, Münchwilen, Sirnach, Wilen, Rickenbach sowie Oberbüren und Oberuzwil. Für diese Gemeinden sind einheitliche Bewirtschaftungsregeln und Tarife für das Parkieren in den Zentrumsgebieten mit öffentlichen Nutzungen (Dorfkerne, Stadtzentrum) zu entwickeln.</p> <p>Die Einkaufszentren der gesamten Agglomeration sind in die Bewirtschaftung einzubeziehen. Die EKZ dürfen gegenüber den Dorfkernen und dem Stadtzentrum von Wil nicht bevorzugt werden, so dass dieselben Bewirtschaftungsregeln und Tarife anzuwenden sind.</p> <p>Die erarbeitete regionale Lösung ist als Mindestmass zu verstehen von dem aus die Gemeinden weitergehende Regelungen und Massnahmen anwenden können.</p>			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C/E	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	--		
	Einreichung Vorprojekt ARE	--		
	geschätzter Baubeginn	--		
	geschätzte Inbetriebnahme	--		
Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild und die Teilstrategie MIV verfolgen das Ziel die Erreichbarkeit der Zentren zu verbessern. Die Verfügbarkeit und Bewirtschaftung von Parkplätzen in den Zentren ist dazu eine wichtige Voraussetzung. Mit einer abgestimmten Parkplatzbewirtschaftung kann zudem der Parksuchverkehr reduziert werden.			
Nutzen	<p>Mit der Umsetzung der Parkplatzbewirtschaftung werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems (verbesserte Erreichbarkeit des Zentrums, Stärkung LV und ÖV) • Siedlungsentwicklung nach Innen (Entlastung der Quartiere vom Parksuchverkehr) • Umweltbelastung (Reduktion Lärm- und Luftbelastung) 			
Machbarkeit	--			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton			
	Anteil Gemeinde			
	Kosten CHF			
Abhängigkeiten	--			
Quantitative Angaben	--			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input type="checkbox"/> Kanton	<input type="checkbox"/> Regio Wil	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden und Dritte

Vernetzung Entwicklungsgebiet Lenzenbüel mit Wil Süd		Massnahmenpaket LV		LV 1.2
Massnahmenbeschrieb	Vernetzung der beiden Stadtgebiete Lenzenbüel und Wil Süd. Infrastrukturelle Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr (Bahnüberführung inkl. Anschlüsse).			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C/E	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	2012 bis 2013		
	Einreichung Vorprojekt ARE	2013		
	geschätzter Baubeginn	2015		
	geschätzte Inbetriebnahme	2015		
Zweckmässigkeit	<p>Die beiden Stadtgebiete Lenzenbüel und Wil Süd sind durch die Bahnlinien getrennt. Die einzige Verbindung liegt beim Bahnhof. Das Stadtgebiet Lenzenbüel ist bereits dicht bebaut und gehört zu den bedeutendsten Entwicklungsgebiete der Stadt Wil. Im Quartier Wil Süd sind die wichtigsten Zielorte des Langsamverkehrs angesiedelt (Sportpark, Kantonsschule, etc.).</p> <p>Die LV-Verbindung zwischen Lenzenbüel und Wil Süd ist für eine wirkungsvolle Förderung des Langsamverkehrs besonders wichtig:</p> <ul style="list-style-type: none"> • wichtige Verbindung zwischen den beiden Stadtquartieren (wichtige Ziel- und Quellorte) • wichtige Verbindung im übergeordneten LV-Netz • bedeutender Schulweg • hohes Potential für Verlagerung auf LV (hohe Personenfrequenzen) <p>Die Bedeutung der Verbindung wird durch die Entwicklungsabsichten Wil West verstärkt.</p>			
Nutzen	<p>Mit der Massnahme werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • WK1 (Verbesserung für Fuss- und Veloverkehr, Verb. des Strassennetzes aufgrund Verlagerung, Verb. der Erreichbarkeit,) • WK3 (Erhöhung Verkehrssicherheit) • WK4 (Verminderung Umweltbelastung aufgrund Verlagerung) 			
Machbarkeit	Die infrastrukturellen Massnahmen (Brücke inkl. Anschlüsse) für den LV sind technisch machbar.			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton	SG 0.5 / TG 0.3 Mio		
	Anteil Gemeinde	0.7 Mio.		
	Kosten CHF	1.5 Mio.		
Abhängigkeiten	Die Vernetzung gewinnt zusätzlich an Bedeutung, wenn der ESP Wil West realisiert wird (vgl. Massnahmenpaket WW)			
Quantitative Angaben	--			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> Stadt Wil	

Vernetzung Arbeitsplatzgebiet Ebnet-Eschenau mit Wil		Massnahmenpaket LV		LV 1.3
Massnahmenbeschrieb	Vernetzung des Arbeitsplatzgebietes Bronschhofen mit dem Wiler Stadtquartier Eggfeld und der Bushaltestelle Bildfeld. Infrastrukturelle Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr (Bahnquerung inkl. Anschlüsse).			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C/E	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	2012 bis 2013		
	Einreichung Vorprojekt ARE	2013		
	geschätzter Baubeginn	2015		
	geschätzte Inbetriebnahme	2015		
				
Zweckmässigkeit	<p>Das Arbeitsplatzgebiet Bronschhofen und das Stadtquartier Eggfeld sind durch die Bahnlinie getrennt. Innerhalb des Arbeitsplatzgebietes Bronschhofen sind bereits einige wichtige Gewerbe- und Industriebetriebe angesiedelt. Das Entwicklungspotential des Arbeitsplatzstandortes ist beträchtlich. Die Buslinie 721 verkehrt entlang der Bildfeldstrasse (östlich der Bahnlinie); vom Arbeitsplatzgebiet her ist die Bushaltestelle nicht zugänglich.</p> <p>Die LV-Verbindung zwischen dem Arbeitsplatzgebiet Bronschhofen und dem Quartier Eggfeld ist für eine wirkungsvolle Förderung des Langsamverkehrs wie auch des öffentlichen Verkehrs wichtig:</p> <ul style="list-style-type: none"> • wichtige Verbindung zwischen Arbeitsplatzgebiet und Wil (wichtige Ziel- und Quellorte) • wichtige Verbindung im übergeordneten LV-Netz (Freizeitverkehr) • Verbesserung Erreichbarkeit ÖV-Haltestelle 			
Nutzen	<p>Mit der Massnahme werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • WK1 (Verbesserung für Fuss- und Veloverkehr, Verb. des öffentl. Verkehrssystems, Verb. des Strassennetzes aufgrund Verlagerung, Verb. der Erreichbarkeit, Verb. Intermodalität) • WK3 (Erhöhung Verkehrssicherheit) • WK4 (Verminderung Umweltbelastung aufgrund Verlagerung) 			
Machbarkeit	Die infrastrukturellen Massnahmen (Brücke inkl. Anschlüsse) für den LV sind technisch machbar.			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton	SG 0.15 / TG 0.1		
	Anteil Gemeinde	0.25		
	Kosten CHF	0.5 Mio.		
Abhängigkeiten	--			
Qualitative Angaben	--			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde Bronschhofen	

Schliessen von Netzlücken		Massnahmenpaket LV		LV 1.4
Massnahmenbeschrieb	Schliessen von Lücken im LV-Netz bei heute unüberwindbaren Trennelementen (Eisenbahn, Autobahn etc.). Infrastrukturelle Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr wie Unter- und Überführungen. Die Massnahme beinhaltet die Behebung von 5 Netzlücken.			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C/E	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	bis 2014		
	Einreichung Vorprojekt ARE	bis 2014		
	geschätzter Baubeginn	2015 bis 2017		
	geschätzte Inbetriebnahme	2015 bis 2017		
				
Zweckmässigkeit	Die Massnahme beinhaltet die Behebung von 5 Netzlücken: Vernetzung Wilen mit Sportpark Wil; Bahnunterführung Wil Ost; Bahnunterführung Eschlikon; Verbindung Entwicklungsgebiet «Schwarzenbach Nord» mit Schwarzenbach, Bahnunterführung Bazenheim. Die neuen Verbindungen sind für eine wirkungsvolle Förderung des Langsamverkehrs wichtig: <ul style="list-style-type: none"> • wichtige Verbindung zwischen bedeutenden Ziel- und Quellorte • durchgehendes LV-Netz • teils bedeutende Schulwege • beträchtliches Potential für Verlagerung auf LV 			
Nutzen	Mit der Massnahme werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • WK1 (Verbesserung für Fuss- und Veloverkehr, Verb. des Strassennetzes aufgrund Verlagerung, Verb. der Erreichbarkeit, teils Verb. des öffentl. Verkehrssystems) • WK3 (Erhöhung Verkehrssicherheit) • WK4 (Verminderung Umweltbelastung aufgrund Verlagerung) 			
Machbarkeit	Die infrastrukturellen Massnahmen (Brücke / Unterführungen inkl. Anschlüsse) für den LV sind technisch machbar.			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton	SG 2.0 / TG 1.6 Mio.		
	Anteil Gemeinde	2.9 Mio.		
	Kosten CHF	6.5 Mio.		
Abhängigkeiten	Weiterführung des LV-Netzes teils Abhängig von Umsetzung der BGK (Strassenumgestaltung)			
Quantitative Angaben	--			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> betroffene Gemeinden	

Reparatur/Aufwertung Längsverbindungen für den LV		Massnahmenpaket LV		LV 2.1
Massnahmenbeschrieb	<p>Die Massnahme beinhaltet die Aufwertung oder den Neubau von Infrastrukturanlagen für den Langsamverkehr bezüglich Längsverbindungen. Es sind Massnahmen vorgesehen wie neue Fuss- und Velowege, Reparatur von Strassen zu Gunsten des LV, Verbreiterungen von Gehbereiche, Umsetzung von Kernfahrbahnen, Verbesserung Zugänglichkeit ÖV-Haltestellen, Signalisation (Wegweiser, Tafeln), Beleuchtung etc. Die Massnahme beinhaltet ca. 70 Einzelmassnahmen (vgl. Massnahmenliste). 50% der Schwachstellen werden im Zeitraum 2015 - 2018, 40% von 2019 - 2022 und 10% später saniert.</p> <p><i>Hinweis: Die Behebung der LV-Schwachstellen innerhalb der Perimeter der Betriebs- und Gestaltungskonzepte (Strassenumgestaltung) erfolgen im Rahmen des Massnahmenpaket MIV</i></p>			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input checked="" type="checkbox"/> B	<input checked="" type="checkbox"/> C/E	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt	rollende Planung		
	Einreichung Vorprojekt ARE	--		
	geschätzter Baubeginn	--		
	geschätzte Inbetriebnahme	--		
 <p>Fuss- und Veloverkehr Auswahl wichtiger Einzelmassnahmen Längsverbindung</p>				
Zweckmässigkeit	<p>Die Massnahme zur Aufwertung resp. Reparatur der Längsverbindungen ist ein wichtiger Bestandteil einer wirkungsvollen Förderung des Langsamverkehrs. Die Massnahme beinhaltet viele, teils unspektakuläre Einzelmassnahmen die insgesamt zu einem sicheren und attraktiven Wegnetz für den Fuss- und Veloverkehr beitragen. Durch die Massnahme können teils direktere Verbindungen angeboten werden.</p> <p>Die Wirkung der Massnahme wird insbesondere auch als hoch eingeschätzt, da die vielen Einzelmassnahmen zu einem <i>durchgehenden</i> Netz des Langsamverkehrs beitragen.</p> <p>Die Massnahme führt zu einer deutlichen Verbesserung der Zugänglichkeit der ÖV-Haltestellen. Durch die Massnahme werden Unfallschwerpunkte behoben.</p>			
Nutzen	<p>Mit der Massnahme werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • WK1 (Verbesserung für Fuss- und Veloverkehr, Verb. des öffentl. Verkehrssystems, Verb. des Strassennetzes aufgrund Verlagerung, Verb. der Erreichbarkeit, Verb. Intermodalität) • WK3 (Erhöhung Verkehrssicherheit) • WK4 (Verminderung Umweltbelastung aufgrund Verlagerung) 			
Machbarkeit	Die infrastrukturellen Massnahmen sind technisch machbar.			

Kosten		Infrastruktur	Betrieb
	Anteil Bund (max. 50%)		
	Anteil Kanton	SG 3.4 /TG 2.9 Mio.	
	Anteil Gemeinde	5.2 Mio.	
	Kosten CHF	11.5 Mio.	
Abhängigkeiten	--		
Quantitative Angaben	--		
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> betroffene Gemeinden

Reparatur/Aufwertung Querungen für den LV		Massnahmenpaket LV		LV 2.2
Massnahmenbeschrieb	<p>Die Massnahme beinhaltet die Aufwertung oder Sanierung von Infrastrukturanlagen für den Langsamverkehr bezüglich Querungen. Es sind Massnahmen vorgesehen wie die Sanierung von Knoten, den Bau von Querungs- und Abbiegehilfen, die Markierung von Fussgängerstreifen, Verbesserung Zugänglichkeit ÖV-Haltestellen etc. Die Massnahme beinhaltet ca. 85 Einzelmassnahmen. 50% der Schwachstellen werden im Zeitraum 2015 - 2018, 40% von 2019-2022 und 10% später saniert.</p> <p><i>Hinweis: Die Behebung der LV-Schwachstellen innerhalb der Perimeter der Betriebs- und Gestaltungskonzepte (Strassenraumgestaltung) erfolgen im Rahmen des Massnahmenpaketes MIV.</i></p>			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input checked="" type="checkbox"/> B	<input checked="" type="checkbox"/> C/E	
Zeitplan	<p>Arbeiten bis Vorprojekt</p> <p>Einreichung Vorprojekt ARE</p> <p>geschätzter Baubeginn</p> <p>geschätzte Inbetriebnahme</p>	<p>rollende Planung</p> <p>--</p> <p>--</p> <p>--</p>		
<p>Einige ausgewählte Schwachstellen, die durch die Massnahme behoben werden:</p>				
				
<p><i>Fehlende sichere Querungsmöglichkeit für Fuss-/Veloverkehr</i></p>		<p><i>Fehlende Abbiegehilfe für Veloverkehr</i></p>		
Zweckmässigkeit	<p>Die Massnahme zur Aufwertung resp. Reparatur der Querungen ist ein wichtiger Bestandteil einer wirkungsvollen Förderung des Langsamverkehrs. Die Massnahme beinhaltet viele, teils unspektakuläre Einzelmassnahmen die insgesamt zu einem sicheren und attraktiven Wegnetz für den Fuss- und Veloverkehr beitragen. Durch die Massnahme können teils direktere Verbindungen angeboten werden.</p> <p>Die Wirkung der Massnahme wird insbesondere auch als hoch eingeschätzt, da die vielen Einzelmassnahmen zu einem <i>durchgehend</i> attraktiven Netz des Langsamverkehrs beitragen.</p> <p>Die Massnahme führt zu einer deutlichen Verbesserung der Zugänglichkeit der ÖV-Haltestellen. Durch die Massnahme werden Unfallschwerpunkte behoben.</p>			
Nutzen	<p>Mit der Massnahme werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • WK1 (Verbesserung für Fuss- und Veloverkehr, Verb. des öffentl. Verkehrssystems, Verb. des Strassennetzes aufgrund Verlagerung, Verb. der Erreichbarkeit, Verb. Intermodalität) • WK3 (Flächendeckende Erhöhung Verkehrssicherheit) • WK4 (Verminderung Umweltbelastung aufgrund Verlagerung) 			
Machbarkeit	Die infrastrukturellen Massnahmen sind technisch machbar.			
Kosten		Infrastruktur	Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton	SG 3.1 / TG 2.6 Mio.		
	Anteil Gemeinde	4.6 Mio.		
	Kosten CHF	10.3 Mio.		
Abhängigkeiten	--			
Quantitative Angaben	--			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input checked="" type="checkbox"/> Kantone SG und TG	<input checked="" type="checkbox"/> betroffene Gemeinden	

Sanierung Querungen an Kantonsstrassen		Massnahmenpaket LV		LV 2.3
Massnahmenbeschrieb	<p>Mit der Massnahme LV 2.2 wird die Sanierung von 85 Querungsstellen in den agglomerationsrelevanten Attraktorengebieten des Siedlungsgebietes vorgenommen. Die Kantone streben jedoch eine flächendeckende Erhebung und Beurteilung aller Querungsstellen an den Kantonsstrassen im Perimeter der Agglomeration an. Dazu werden die verbleibenden Querungsstellen systematisch erhoben analysiert und der Sanierungsbedarf dokumentiert. Die Querungsstellen werden je nach spezifischem Gefahrenpotenzial im Rahmen der Strassensanierung oder aber als Sofortmassnahme saniert.</p> <p>Mit dieser Ausweitung der Sanierungen wird eine flächendeckende Sanierung der wichtigsten Unfallstellen im LV erreicht. Die Querungsstellen ausserhalb der Attraktorengebiete sind aus der Optik Verkehrssicherheit besonders kritisch, da hier wegen der oftmals hohen Geschwindigkeiten im MIV besonders hohe Unfallschweren resultieren.</p> <p>Nach derzeitigem Kenntnisstand ist davon auszugehen, dass ca. 25 Querungen mit baulichen Massnahmen (Fahrbahnaufweitung, Mittelinsel, Signalisation) saniert werden müssen.</p>			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> E	
Zeitplan	Arbeiten bis Vorprojekt Einreichung Vorprojekt ARE geschätzter Baubeginn geschätzte Inbetriebnahme	rollende Planung -- -- --		
Einige ausgewählte Schwachstellen, die durch die Massnahme behoben werden:				
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p><i>Fehlende sichere Querungsmöglichkeit für Fuss-/Veloverkehr</i></p> </div> <div style="text-align: center;">  <p><i>Fehlende Abbiegehilfe für Veloverkehr</i></p> </div> </div>				
Zweckmässigkeit	Die Massnahme zur Sanierung der Querungen ist ein wichtiger Bestandteil einer wirkungsvollen Förderung des Langsamverkehrs. Bei der Massnahme steht klar der Verkehrssicherheitsaspekt im Vordergrund. Es werden Gefahrenstellen an besonders kritischen Orten behoben.			
Nutzen	Mit der Massnahme werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt: <ul style="list-style-type: none"> • WK1 (Verbesserung für Fuss- und Veloverkehr) • WK3 (Flächendeckende Erhöhung Verkehrssicherheit) 			
Machbarkeit	Die infrastrukturellen Massnahmen sind technisch machbar.			
Kosten	Infrastruktur		Betrieb	
	Anteil Bund (max. 50%)			
	Anteil Kanton	SG 3.0 / TG 2.0 Mio.		
	Anteil Gemeinde			
	Kosten CHF	5.0 Mio.		
Abhängigkeiten	--			
Quantitative Angaben	--			
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input checked="" type="checkbox"/> Kantone SG und TG	<input type="checkbox"/> Gemeinden	

Erstellung/Aufwertung Veloabstellanlagen		Massnahmenpaket LV		LV 3.1															
Massnahmenbeschrieb	<p>Erstellung von neuen Veloabstellanlagen sowie Aufwertung bestehender Veloabstellanlagen.</p> <p>Die Massnahme beinhaltet die Erstellung von 2 neuen Abstellanlagen sowie die Aufwertung von ca. 80 Abstellanlagen</p> <p><i>Hinweis: Die Erstellung und Aufwertung der Veloabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen sind im Massnahmenpaket ÖV enthalten.</i></p>																		
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input checked="" type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C/E																
Zeitplan	<p>Arbeiten bis Vorprojekt</p> <p>Einreichung Vorprojekt ARE</p> <p>geschätzter Baubeginn</p> <p>geschätzte Inbetriebnahme</p>	<p>rollende Planung</p> <p>--</p> <p>--</p> <p>--</p>																	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p><i>Fehlender Witterungsschutz, ungeeignetes Parkiersystem</i></p> </div> <div style="text-align: center;">  <p><i>Ungenügende Anlage, fehlender Diebstahlschutz</i></p> </div> </div>																			
Zweckmässigkeit	<p>Die Massnahme beinhaltet die Aufwertung einer Vielzahl von Veloabstellanlagen. Komfortable öffentliche Veloparkieranlagen mit einem ausreichenden Angebot an Abstellplätzen an verkehrsgünstiger Lage sind für eine wirkungsvolle Förderung des Veloverkehrs entscheidend. Die Gewissheit, das Velo am Zielort einfach, diebstahl- und witterungsgeschützt abgestellt werden kann, ist ein wesentliches Entscheidungskriterium für die Verkehrsmittelwahl.</p>																		
Nutzen	<p>Mit der Massnahme werden deutliche Verbesserungen in folgenden Wirkungskriterien erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • WK1 (Verbesserung für Fuss- und Veloverkehr, Verb. des Strassennetzes aufgrund Verlagerung, Verb. Intermodalität) • WK3 (Erhöhung der subjektiven Sicherheit) • WK4 (Verminderung Umweltbelastung aufgrund Verlagerung) 																		
Machbarkeit	<p>Die infrastrukturellen Massnahmen sind technisch machbar.</p>																		
Kosten	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 40%;"></th> <th style="width: 30%;">Infrastruktur</th> <th style="width: 30%;">Betrieb</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil Bund (max. 50%)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>SG 0.5 / TG 0.3 Mio.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>0.7 Mio.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Kosten CHF</td> <td>1.5 Mio.</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					Infrastruktur	Betrieb	Anteil Bund (max. 50%)			Anteil Kanton	SG 0.5 / TG 0.3 Mio.		Anteil Gemeinde	0.7 Mio.		Kosten CHF	1.5 Mio.	
	Infrastruktur	Betrieb																	
Anteil Bund (max. 50%)																			
Anteil Kanton	SG 0.5 / TG 0.3 Mio.																		
Anteil Gemeinde	0.7 Mio.																		
Kosten CHF	1.5 Mio.																		
Abhängigkeiten	<p>--</p>																		
Quantitative Angaben	<p>--</p>																		
Verantwortlichkeit	<input type="checkbox"/> Bund	<input type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> betroffene Gemeinden																

Anhang

A2 - INFRASTRUKTURELLE A-MASSNAHMEN (A-LISTE) DER 2. GENERATION

Stand 28.9.16

vgl. Leistungsvereinbarung 2. Generation, Kapitel 3.3

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (2.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (2.G.)	Massnahme	Investitionskosten						Kostenstand Bundes-beitrag		Umsetzungsreporting				
					Kosten Investition	Priorität ABC	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Priorität ABC	Aktuelle Kosten-schätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuellste Kosten-schätzung (JJJJ)	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Leistungs-vereinbarung	Baubeginn/Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungsstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)
M_k	3425 Wil	3425.2.013	ZEW 1.9	BGK Toggenburgerstrasse	3.00	A	2.53	A	7.7	2016	1.01	2019	2020	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Andere Gründe: ...	Für das BGK Toggenburgerstrasse konnte das Bauprojekt im Frühjahr 2016 fertiggestellt werden. Aufgrund des notwendigen, relativ grossen Landerwerbs sind jedoch viele Einsprachen gegen das Projekt zu erwarten.	
M_k	3425 Wil	3425.2.015	ZEW 1.11	BGK Konstanzerstrasse	3.00	A	2.53	A	8.2	2015	1.01	2017/2020	2019/2022	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Für die Konstanzerstrasse liegt ein BGK inkl. Bericht vor. Die Realisierung ist etappiert ab 2017 vorgesehen.	
M_k	3425 Wil	3425.2.017	ZEW 1.12	BGK Obere Bahnhofstrasse	1.50	A	1.26	A	1.26	2016	0.51	2020	2022	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	Die Umgestaltung und Aufwertung der oberen Bahnhofstrasse soll gemeinsam mit dem Ausbau und der Sanierung des Bushofs Bahnhof Wil (siehe öV 1.1) erfolgen und verzögert sich aufgrund dessen ungesicherter Finanzierung.	
M_k	3425 Wil	3425.2.030	öV 1.1	Aufwertung Bahnhof Wil	15.00	A	12.63	A	27	2015	5.05	2020	2022	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	Der Ausbau und die Sanierung des Bushofs Wil wurden in einem Masterplan vertieft. Aufgrund des grossen Platzbedarfs, muss der Halt der fw-Bahn verschoben werden. Es ist jedoch noch zu klären, wie diese Verschiebung finanziert werden kann.	
M_k	3425 Wil	3425.2.043	öV 5.1	Bau neuer Bushalte	3.75	A	3.16	A	3.16	2016	1.26	2015	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Neue Bushaltestellen werden entsprechend der kantonalen Buskonzepte und Linienführungen nach Bedarf realisiert.	
M_k	3425 Wil	3425.2.046	MIV 2.2	BGK Frauenfelderstrasse	7.50	A	6.30	A	6.3	2016	2.52	2018	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Für die Frauenfelderstrasse liegt ein BGK inkl. Bericht vor. Die Realisierung ist ab 2018 vorgesehen.	
M_k	3425 Wil	3425.2.047	MIV 2.3	BGK Winterthurerstrasse	3.70	A	3.00	A	3	2016	1.20	2020	2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Dem Vorprojekt BGK Winterthurerstrasse wurden zusammen mit der Netzergänzung Spange Hofen in einer kommunalen Abstimmung zugestimmt. Die Umsetzung der beiden Vorhaben erfolgt zeitlich koordiniert. Das BGK soll 2020 realisiert werden.	
M_k	3425 Wil	3425.2.062	LV 1.4	Schliessen von Netzlücken	6.50	A	5.07	A	6.5	2011	2.03	ab 2015	offen	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Die Umsetzung der LV-Massnahmen erfolgt etappiert. Erste Massnahmen befinden sich bereits in Umsetzung.	
M_k	3425 Wil	3425.2.094		LV A-Liste			20.33	A			8.13	ab 2015	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Die Umsetzung der LV-Massnahmen erfolgt etappiert. Erste Massnahmen befinden sich bereits in Umsetzung.	
M_k	3425 Wil	3425.2.096	ZEW 1.3	Verkehrsmanagement Wil - Etappe 1	3.75	A	3.16	A	8.9	2015	1.26	2015	2017	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Die Umsetzung der Einzelmassnahmen zum Verkehrsmanagement Wil erfolgt etappiert. Einzelne Elemente und Steuerungen wie bspw. an der Georg Renner Strasse sind bereits umgesetzt. Weitere Elemente sind mit der Umsetzung des BGK Toggenburgerstrasse (siehe ZEW 1.9) verknüpft.	

Ae2 - A-EIGENLEISTUNGEN DER 2. GENERATION

vgl. Leistungsvereinbarung 2. Generation, Kapitel 3.2

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (2.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (2.G.)	Massnahme	Angabe n Einreichung Agglomeration	Investitionskosten		Umsetzungsreporting					Weiterentwicklung/ Konkretisierung	
						Kosten Investitionen	Aktueller Stand	Baubeginn/Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungsstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)		Massnahme - Nr. (Agglo) (3.G.)
						Aktuellste Kostenschätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuellste Kostenschätzung (JJJJ)							
M_k	3425 Wil	3425.2.009	ZEW 1.5	Knotensanierung Knoten Grundstrasse		2.00	2	2011	2017/2020	2019/2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Die Knotensanierung wird in zeitlicher Koordination mit dem BGK Konstanzerstrasse (ZEW 1.11) realisiert.	--
M_k	3425 Wil	3425.2.014	ZEW 1.10	BGK Fürstenlandstrasse		1.40	1.4	2011	2016	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Erste Massnahmen zum Umgestaltung der Fürstenlandstrasse werden bereits 2016 umgesetzt.	--
M_k	3425 Wil	3425.2.016	ZEW 1.13	BGK Untere Bahnhofstrasse		0.60	0.28	2012	2017	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Arealentwicklung Untere Bahnhofstrasse 1 bis 11	--
M_k	3425 Wil	3425.2.020	ZEU 1.1	Knotensanierung Knoten Augarten		1.00	1	2011	2019	2020	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Abhängigkeiten zu nationalen Infrastrukturen	Der Knoten Augarten weist verkehrlich starke Abhängigkeiten mit dem Autobahnanschluss Oberbüren auf. Da der Autobahnanschluss durch das ASTRA saniert werden soll, wurde das Projekt wesentlich erweitert und umfasst nun die Sanierung des Autobahnanschlusses und der beiden nächsten Knoten auf dem Kantonsstrassennetz (Knoten Augarten, Kreisel Sonnental Oberbüren) bzgl. Kapazitäten, Sicherheit, Langsamverkehrsführung und Buspriorisierung.	ÖV 3.3
M_k	3425 Wil	3425.2.022	ZEU 1.3	BGK Lindenstrasse		0.90	0.9	2011	2018	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Die Projektierung der Strassenumgestaltung ist im 2017 vorgesehen. Anschliessend soll 2018 das Projekt realisiert werden.	--
M_k	3425 Wil	3425.2.023	ZEU 1.4	BGK Henauerstrasse		2.10	2.1	2011	2018	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Die 1. Etappe des BGK von der Bahnhofstrasse bis zur Herrenhofstrasse soll 2017 realisiert werden.	--
M_k	3425 Wil	3425.2.024	ZEU 1.5	BGK Flawilerstrasse		3.00	3	2011	2017	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Das BGK Flawilerstrasse soll etappiert umgesetzt werden. Die Erarbeitung eines Vorprojekts für die 1. Etappe ist abgeschlossen und die Realisierung soll 2017 erfolgen.	--
M_k	3425 Wil	3425.2.028	ZEU 1.9	Verkehrsberuhigung Oberbüren		0.25	0.25	2011	2016	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Die Umsetzung der Einzelmassnahmen erfolgt etappiert. Die Verkehrsberuhigungen in Staubhausen und Niederwil sind bereits realisiert. Für die Oberbüren-Niederwilerstrasse sind die Massnahmen in Planung. Die Verkehrsberuhigung Sandackerstrasse wurde zurückgestellt bis ein entsprechendes Verkehrskonzept vorliegt.	--
M_k	3425 Wil	3425.2.029	ZEU 1.10	Verkehrsberuhigung Uzwil		0.75	0.75	2011	2015	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Die Umsetzung der Einzelmassnahmen erfolgt etappiert. Die Verkehrsberuhigungen Schöntalstrasse und Kirchstrasse wurde mit T30 Zone Schulen bereits realisiert. Die Massnahmen an der Flawilerstrasse wurden vorerst aufgeschoben.	--
M_k	3425 Wil	3425.2.032	öV 1.3	Bushalt Bahnhof Eschlikon		0.13	0.25	2011	2018	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Die Realisierung eines hindernisfreien Zugangs zur Bushaltestelle Bahnhof Eschlikon ist in Vorbereitung und soll 2018 realisiert werden.	--
M_k	3425 Wil	3425.2.033	öV 1.4	Aufwertung regionale Bahnhaltepunkte		0.45	0.45	2011	2017	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Diverse Vorhaben verschiedener Gemeinden befinden sich in Planung / Umsetzung.	--
M_k	3425 Wil	3425.2.034	öV 1.5	Aufwertung Bushaltestellen		0.60	0.6	2011	ab 2015	2018-2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	In verschiedenen Gemeinden werden laufend einzelne Vorhaben geplant bzw. realisiert. Ein Vorhaben (Gde. Wilen) ist blockiert seitens Landeigentümer.	--
M_k	3425 Wil	3425.2.038	öV 3.1	Knoten Neuberg		0.50	0.5	2011	2015	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen		--
M_k	3425 Wil	3425.2.052	MIV 3.2	Knotensanierung Knoten Eschlikonerstrasse		1.50	2.5	2016	2018	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen		--
M_k	3425 Wil	3425.2.053	MIV 4.1	Umsetzung BFU Modell 30 / 50		1.50	1.5	2011	ab 2015	ab 2015	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	In verschiedenen Gemeinden werden laufend einzelne Vorhaben geplant bzw. realisiert.	--
M_k	3425 Wil	3425.2.054	MIV 4.2	Verkehrsberuhigung Simach		0.75	0.75	2015	ab 2015	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Die verkehrsberuhigten Zonen wurden um verschiedene Erweiterungen ergänzt.	--
M_k	3425 Wil	3425.2.056	MIV 5.2	Parkleitsystem Uzwil		1.00	1	2011	ab 2016	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen		--
M_k	3425 Wil	3425.2.057	MIV 5.3	Parkleitsystem Wil		1.50	1.5	2011	2018	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen		--

Av2/Bv2 - NICHT DURCH DEN INFRASTRUKTURFONDS MITFINANZIERBARE MASSNAHMEN - VERKEHR DER 2. GENERATION

vgl. Leistungsvereinbarung 2. Generation, Kapitel 3.1

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

					Investitionskosten				Umsetzungsreporting								
					Angaben Einreichung Agglomeration		Überprüfung Bund und Leistungsvereinbarung		Aktueller Stand								Weiterentwicklung/ Konkretisierung
Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (2.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (2.G.)	Massnahme	Kosten Investitionen	Priorität ABC	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Zeithorizont (Beginn der Umsetzung)	Aktuellste Kostenschätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuellste Kostenschätzung (JJJJ)	Baubeginn/Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	Massnahme - Nr. (Agglo) (3.G.)	
M_k	3425 Wil	3425.2.040	öV 4.1	Erschliessung Fachmarkt Ebnet	k.A.	A	0.00	Av E	1.7	2011	2015	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Sirnach: Okt. 2014: Baubewilligung erteilt / Baubeginn Erschliessung Sept. 2015 / Entscheid Bau Fachmarkt beim Grundeigentümer noch offen	-	
M_k	3425 Wil	3425.2.041	öV 4.2	Ausbau Ortsbus Uzwil	k.A.	A	0.00	Av	offen	offen	2017	2018	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Andere Gründe: ...	Ortsbus ab 2016 neu im Aufgabenbereich Kt. SG	-	
M_k	3425 Wil	3425.2.042	öV 4.3	Taktverdichtung auf Buslinien	k.A.	A	0.00	Av E	2.5	2011	2015	ab 2015	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen		-	
M_k	3425 Wil	3425.2.045	MIV 2.1	BGK Wilerstrasse Jonschwil / Schwarzenbach	k.A.	E	0.00	Av E	3.3	2011	2017	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Die Erarbeitung des Betriebskonzepts erfolgte durch das TBA Kt. SG bereits im 2015. Die Umsetzung des Projekts ist ab 2017 vorgesehen.	-	
M_k	3425 Wil	3425.2.049	MIV 2.5	BGK Gähwilerstrasse	k.A.	E	0.00	Av E	2.7	2011	2017	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Der Projektierungsauftrag zur Erstellung eines Projekts wurde 2016 erteilt. Die Realisierung ist für die nächsten Jahre vorgesehen.	-	
M_k	3425 Wil	3425.2.055	MIV 5.1	Beeinflussung Mobilitätsnachfrage	k.A.	A	0.00	Av	0	0	ab 2015	ab 2015	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Im Mobilitätsmanagement wurden verschiedene Initialberatungen MMU durchgeführt und die Regio nimmt an den entsprechenden Programmen von Energie Schweiz teil.	MIV 5.1	
M_k	3425 Wil	3425.2.058	MIV 5.4	Parkplatzbewirtschaftung	k.A.	A	0.00	Av	0	0	ab 2015	ab 2015	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Die Anpassung der Parkplatzbewirtschaftung ist eine Daueraufgabe. Verschiedene Gemeinden (Wil, Uzwil) haben konkrete Massnahmen zur Bewirtschaftung der PP umgesetzt. Für die P+R Anlagen wurde regionsweit eine Untersuchung durchgeführt und Empfehlungen zur Bewirtschaftung erarbeitet. Verschiedene Abklärungen sind im Gang und diverse Massnahmen werden in einzelnen Gemeinden umgesetzt.	MIV 5.4	

As2/Bs2 - NICHT DURCH DEN INFRASTRUKTURFONDS MITFINANANZIERBARE MASSNAHMEN - SIEDLUNG DER 2. GENERATION

vgl. Leistungsvereinbarung 2. Generation, Kapitel 3.1

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

						Umsetzungsreporting				
										Weiterentwicklung/ Konkretisierung
Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (2.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (2.G.)	Massnahme	Zeithorizont (laut Leistungsvereinbarung)	Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Umsetzungsstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	Massnahme - Nr. (Agglo) (3.G.)
M_k	3425 Wil	3425.2.068	1.1	Vorraussetzung für Neueinzonung: öV-Güteklasse C	A	2015	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Diese Massnahme wurde bereits in die kant. RP übernommen und wird mit der Überarbeitung der Kant. Richtplane TG/SG gemäss RPG weitergeführt.	S 1.1
M_k	3425 Wil	3425.2.069	1.2	Siedlungsbegrenzungslinien	A	2015	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Diese Massnahme wurde bereits in die Kt. RP übernommen und wird mit der Überarbeitung der Kant. Richtplane TG/SG gemäss RPG weitergeführt.	S 1.2
M_k	3425 Wil	3425.2.070	1.3	Anforderungen an verkehrsentensive Einrichtungen	A	2015	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	In der Überarbeitung der kant. RP TG/SG wird auch das Thema VE behandelt.	S 1.3
M_k	3425 Wil	3425.2.071	1.4	Richtlinie Ortsplanungen	A	2015	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	abgeschlossen	--
M_k	3425 Wil	3425.2.072	1.5	Wildtierkorridor Thurauen	A	2015	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	In der Überarbeitung der kant. RP SG wird auch das Thema Wildtierkorridor behandelt. Insbesondere wird eine Verbreiterung des Korridors angestrebt.	L 3.4
M_k	3425 Wil	3425.2.073	2.1	Aufzoning gut erschlossener W2-Zonen	A	lfd.	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Diese Massnahme wurde bereits in die kant. RP übernommen und wird mit der Überarbeitung der Kant. Richtplane TG/SG gemäss RPG weitergeführt. Auf Stufe Gemeinden werden die Planungen im Rahmen der Ortsplanungen vorangetrieben und laufend Projekte umgesetzt.	S 2.2
M_k	3425 Wil	3425.2.074	2.2	Vorranggebiete Innenentwicklung	A	lfd.	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Diese Massnahme wurde bereits in die kant. RP übernommen und wird mit der Überarbeitung der Kant. Richtplane TG/SG gemäss RPG weitergeführt. Auf Stufe Gemeinden werden die Planungen im Rahmen der Ortsplanungen vorangetrieben und laufend Projekte umgesetzt.	S 2.2
M_k	3425 Wil	3425.2.075	2.3	Nutzung wichtiger Potenziale Innenentwicklung	A	lfd.	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Einzelne Gebiete wurden inzwischen bereits mit hoher Dichte entwickelt und bebaut. Noch unbebaute Gebiete wurden in die Massnahme ESP Wohn- und Mischzonen (S.2.2) des Agglomerationsprogramms 3. Generation übernommen.	S 2.2
M_k	3425 Wil	3425.2.076	2.4	Vorbehaltsgebiet flächenintensive Unternehmen Sirnach	A	lfd.	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Das Vorbehaltsgebiet flächenintensive Unternehmen in Sirnach wird im Rahmen der Überarbeitung des kant. Richtplans TG bearbeitet.	S 4.1
M_k	3425 Wil	3425.2.077	2.5	Schutz der Landschaft und der Landwirtschaft	A	lfd.	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Mit der Siedlungsbegrenzung in den kant. RP wird ein wesentlicher Aspekt dieser Massnahme umgesetzt. Mit dem "Zukunftsbild Landschaft" wurden zudem die qualitativen Aspekte des Schutzes von Landschaft und Landwirtschaft vertieft.	S 1.2
M_k	3425 Wil	3425.2.078	3.1	ESP Wohnen Klinikareal Wil	A	2015	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Die Entwicklung des ESP Wohnen Klinikareal Wil wurde vertieft und in die Massnahme S 3.2 des Agglomerationsprogramms 3. Generation integriert.	S 3.2
M_k	3425 Wil	3425.2.079	3.2	ESP Wohnen & Mischnutzung	A	2015	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Die Standorte für ESP Wohnen & Mischnutzung wurden z.T. bereits mit hohen Dichten entwickelt und bebaut. Einige unbebauten Gebiete wurden in in die Massnahme S 4.1 des Agglomerationsprogramms 3. Generation integriert und deren Planung vertieft. Einige Standorte am Siedlungsrand, die Einzonungen bedingt hätten wurden aufgrund der Überarbeitung der kant. RP nicht weiterverfolgt.	S 3.2

As2/Bs2 - NICHT DURCH DEN INFRASTRUKTURFONDS MITFINANANZIERBARE MASSNAHMEN - SIEDLUNG DER 2. GENERATION

vgl. Leistungsvereinbarung 2. Generation, Kapitel 3.1

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

						Umsetzungsreporting				
										Weiterentwicklung/ Konkretisierung
M_k	3425 Wil	3425.2.080	4.1	Neue Arbeitsplatzgebiete nur für Betriebsweiterungen	A	2015	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Diese Massnahme wurde bereits in die kant. RP übernommen und wird mit der Überarbeitung der Kant. Richtpläne TG/SG gemäss RPG weitergeführt.	S 4.1
M_k	3425 Wil	3425.2.081	4.2	ESP Arbeiten Oberbüren	A	2015	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Der ESP Arbeiten in Oberbüren wird im Rahmen der Überarbeitung des kant. Richtplans SG bearbeitet und ist dort als eine "Strategische Arbeitszone STAST" aufgeführt.	S 4.1
M_k	3425 Wil	3425.2.082	5	Aufwertung Regionalzentrum Wil	A	2015	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Laufende Umsetzung von Massnahmen zur Aufwertung des Stadtkerns und der Wohnquartiere.	S 5
M_k	3425 Wil	3425.2.083	6	Aufwertung Zentrum Uzwil	A	2015	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Laufende Umsetzung von Massnahmen zur Aufwertung des Ortskerns und der Wohnquartiere.	S 6
M_k	3425 Wil	3425.2.084	7	Aufwertung Ortskerne	A	2015	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Laufende Umsetzung von Massnahmen zur Aufwertung des Ortskerns und der Wohnquartiere.	S 7
M_k	3425 Wil	3425.2.085	8	Regionales Landschaftskonzept	A	2015	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Mit der Erarbeitung des "Zukunftsbilds Landschaft" wurde ein regionales Landschaftskonzept erstellt. In den kommenden Jahren sollen laufend Massnahmen daraus umgesetzt werden.	L 3.1
M_k	3425 Wil	3425.2.086	9	Regionales Ansiedlungsmanagement	A	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Wurde im Rahmen von Massnahme Nr. 11 und WW 1.2 mitbearbeitet.	WW 1.2
M_k	3425 Wil	3425.2.087	10	Entwicklung ländlicher Gemeinden	A	2015	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Die Massnahme wird im Rahmen eines Forschungsprojekts der HSR vertieft.	S 10
M_k	3425 Wil	3425.2.088	11	Aktive Bodenpolitik	A	2015	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Die Massnahme wurde mit einem Konzept zur aktiven Bodenpolitik Wohnen/Arbeiten vertieft. Die politischen Abklärungen zur Umsetzung laufen noch.	aufgeteilt in 11a und 11b
M_k	3425 Wil	3425.2.089	WW 1.1	Zonierung ESP Wil-West	A	2015	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Die Zonierung des ESP Wil-West ist in enger Koordination zwischen der Standortgemeinde Münchwilen und dem neuen kant. RP TG aufgegleist.	WW 1.1
M_k	3425 Wil	3425.2.090	WW 1.2	Entwicklung und Standortmarketing ESP Wil-West	A	2017	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Das Standortmarketing zum ESP Wil West ist in der Geschäftstelle der Regio Wil verankert worden und wird mit Hilfe externer Unterstützung laufend weiterentwickelt.	WW 1.2
M_k	3425 Wil	3425.2.091	WW 1.7	Steuerung und Nutzung neuer Arbeitsplatzgebiete	A	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Die Standorte für Arbeitsplatzgebiete sind mit den neuen kant. RP vorgegeben. Ziel ist weiterhin eine enge Koordination und Abstimmung der Entwicklung auf die Realisierung des ESP Wil West.	WW 1.2

B2 - B-MASSNAHMEN DER 2. GENERATION (B-Liste)

vgl. Leistungsvereinbarung 2. Generation Kapitel 3.4

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (2.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (2.G.)	Massnahme	Investitionskosten				Umsetzungsreporting							
					Angaben Einreichung Agglomeration		Überprüfung Bund und Leistungsvereinbarung		Aktueller Stand							Weiterentwicklung/ Konkretisierung
					Kosten Investitionen	Priorität ABC	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Priorität ABC	Aktuellste Kostenschätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuellste Kostenschätzung (JJJJ)	Baubeginn/Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	Massnahme - Nr. (Agglo) (3.G.)
M_k	3425 Wil	3425.2.001	WW 1.3	Autobahnanschluss Wil-West	15.00	A	13.58	B	16.3	2016			im SOLL		übergeordnete Massnahme	WW 1.3
M_k	3425 Wil	3425.2.002	WW 1.4	Bahnhalt Frauenfeld-Wil-Bahn	12.00	A	10.75	B	25	2016			im SOLL		übergeordnete Massnahme	WW 1.4
M_k	3425 Wil	3425.2.003	WW 1.5	Bushaltestellen ESP Wil-West	0.50	A	0.42	B	18.8	2016	2022	2023	im SOLL		Vorprojekt ESP WW	WW 1.5
M_k	3425 Wil	3425.2.006	ZEW 1.2	Netzergänzung Grünaustrasse	5.80	A	4.89	B	12.9	2016	2023	2024	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)		Abhängigkeiten flankierende Massnahmen Austausch Grünaustrasse/Tonhallenstrasse zwischen Kt. SG/Stadt Wil	ZEW 1.2
M_k	3425 Wil	3425.2.008	ZEW 1.4	Knotensanierung Schwanenkreisel	8.00	B	6.74	B	noch offen		2027	2027	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)		Abstimmung mit Wegführung für LV, den BGK's und Verkehrsmanagement Wil (Prio C)	ZEW 1.4
M_k	3425 Wil	3425.2.011	ZEW 1.7	BGK Zürcherstrasse	2.40	A	2.02	B	6.8	2016	2021	2022	im SOLL			ZEW 1.7
M_k	3425 Wil	3425.2.012	ZEW 1.8	BGK St. Gallerstrasse	4.60	B	3.87	B	4.9	2016	2019	2020	im SOLL			ZEW 1.8
M_k	3425 Wil	3425.2.018	ZEW 1.14	BGK Tonhallenstrasse	2.70	B	2.27	B	4.2	2016	2024	2025	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)		Realisierung im Zusammenhang mit Netzergänzungen, Knotenumbauten, der neuen Verkehrsführung und der Aufwendung Ortszentrum	ZEW 1.14
M_k	3425 Wil	3425.2.019	ZEW 1.15	BGK Hauptstrasse	4.20	B	3.54	B	9.4	2016	2022	2022	im SOLL			ZEW 1.15
M_k	3425 Wil	3425.2.021	ZEU 1.2	BGK Bahnhofstrasse	6.00	B	5.05	B	6.48	2016	2021	2023	im SOLL			MIV 2.9
M_k	3425 Wil	3425.2.026	ZEU 1.7	BGK Im Dorf / Unterdorf	2.10	B	1.77	B	2.1	2011	2019	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL IST Abweichungen	Die Konkretisierung der Planung hat ergeben, dass die Aufwertung der Achse für den Fuss- und Radverkehr das wichtigste Ziel ist. Entsprechend wurde die Massnahme als LV-Massnahme weiterentwickelt und wird im AP 3G als A-Massnahme im LV-Paket eingereicht.	LV 2.5
M_k	3425 Wil	3425.2.027	ZEU 1.8	BGK Wiesentalstrasse	3.30	B	2.78	B	1.15	2016	2021	2021	im SOLL			MIV 2.10
M_k	3425 Wil	3425.2.039	öV 3.2	Ausbau Unterführung Wilen / Rickenbach	6.50	A	5.47	B	0.91	2016	2019	2019	im SOLL			öV 3.2
M_k	3425 Wil	3425.2.060	LV 1.2	Vernetzung Entwicklungsgebiet Lenzenbüel mit Wil Süd	1.50	A	1.26	B	1.5	2011	2019-2022	2019-2022	im SOLL	Keine oder marginale SOLL IST Abweichungen	Mit der LV-Erschliessung des ESP-Wil West kann diese Verbindung erstellt werden. Die (neuen) Einzelmassnahmen dazu sind eine LV-Brücke vom Gebiet Lenzenbüel in den ESP-Wil West (WW 1.6) und deren Fortführung mit einer neuen Bahnunterführung und einem Radweg durch das Stihl Areal (LV 1.5).	WW 1.6 und LV 1.5
M_k	3425 Wil	3425.2.092	öV 2.1	Infrastruktur Frauenfeld-Wil-Bahn - Doppelspurabschnitt Jakobstal	4.60	A	4.12	B	9.28	2016	2022	2023	im SOLL	Keine oder marginale SOLL IST Abweichungen	übergeordnete Massnahme, beim BAV in Prüfung im Rahmen von STEP 2030	öV 2.1
M_k	3425 Wil	3425.2.093	öV 2.2	Infrastruktur Frauenfeld-Wil-Bahn - Trasseverlegung Wil-West	29.00	A	25.99	B	25	2011	2022	2023	im SOLL	Keine oder marginale SOLL IST Abweichungen	übergeordnete Massnahme, beim BAV in Prüfung im Rahmen von STEP 2030	WW 1.4
M_k	3425 Wil	3425.2.095		LV B-Liste			2.11	B	2.11	2011	ab 2019	2019-2022	im SOLL	Keine oder marginale SOLL IST Abweichungen	Sämtliche Massnahmen im Fuss- und Radverkehr wurden in ihrer Priorität überprüft. Ergänzt um zusätzliche Massnahmen wurden verschiedene neue Massnahmenpakete zur Mitfinanzierung im AP 3G eingereicht (Nr. LV 1.5, 2.5, 2.6, 2.8, 3.2, 4.1).	LV 1.5-LV 4.1
M_k	3425 Wil	3425.2.097	ZEW 1.3	Verkehrsmanagement Wil - Etappe 2	6.25	A	5.26	B	22.51	2016	2021-2027	2022-2027ff	im SOLL	Keine oder marginale SOLL IST Abweichungen	Das Verkehrsmanagement Wil wurde in Abstimmung mit Flankierenden Massnahmen zur Zentrumsentlastung umfassend überarbeitet und vertieft. Die entsprechenden Massnahmen sind etappiert im AP 3G enthalten (ZEW 1.3A, B, C).	ZEW 1.3A - ZEW 1.3C

rot: Fehler in Tabelle Bund

Liste der mitfinanzierten Massnahmen der Leistungsvereinbarungen 1. und 2. Generation Agglomerationsprogramme, welche definitiv nicht bis 2027 realisierbar sind*

vgl. auch Leistungsvereinbarung 2. Generation, Anhang 5

*Für hier eingetragene Massnahmen entfällt der Anspruch auf die Finanzhilfe

Legende	
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend

KI.	Agglomeration (2000)	ARE-Code	Massnahme - Nr. (Agglo)	Massnahme	Investitionskosten				Kostenstand Bundesbeitrag	Umsetzungsreporting
					Angaben Einreichung Agglomeration		Überprüfung Bund und Leistungsvereinbarung		Leistungsvereinbarung	
					Kosten Investitionen	Priorität ABC	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Priorität ABC	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Bemerkungen (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)

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**