

jürg blattner  ag

Strategie Strasse

Aktualisierung Richtplanung Wil

Version:

Vorlage Stadtrat vom 16. März 2016

Datum Bericht: 04. März 2016

Verfasser:

Jürg Blattner, Dipl.-Ing. ETH/FSU/SVI, MAS ETH MTEC/BWI

jürg blattner ag

Fällmisstrasse 30

8832 Wilen b. Wollerau

Mobile 079 248 62 94

E-Mail jb@juergblattnerag.ch

Internet www.juergblattnerag.ch

Inhalt

Inhalt.....	3
1. Einleitung	5
1.1. Ausgangslage	5
1.2. Aufgabenstellung.....	6
1.3. Grundlagen	7
2. Analyse der Verkehrssituation in Wil.....	8
2.1. Bevölkerung und Wirtschaft.....	8
2.2. Verkehrserzeugung und Verkehrsmittelwahl	11
2.3. Erschliessungsqualität und Aufkommen motorisierter Individualverkehr	13
2.4. Erschliessungsqualität und Fahrgastfrequenzen öffentlicher Verkehr	18
2.5. Erschliessungsqualität Langsamverkehr.....	21
3. Zukünftige Entwicklungen.....	23
3.1. Bevölkerungs-, Arbeitsplatz- und Verkehrsentwicklung	23
3.2. Entwicklungsgebiete und Infrastrukturausbau	24
4. Strategieszzenarien Strasse	26
4.1. Grundlagen	26
4.1.1. Erarbeitung.....	26
4.1.2. Ziele	26
4.1.3. Bausteine	27
4.2. Szenarien	29
4.2.1. Übersicht	29
4.2.2. Szenario 0a: Entwicklung ohne Verkehrsmassnahmen.....	30
4.2.3. Szenario 0b: Verkehrsmassnahmen ohne Netzausbauten	31
4.2.4. Szenario 1: Netzausbau ohne flankierende Massnahmen	32
4.2.5. Szenario 2: Siedlungsverträglichkeit motorisierter Individualverkehr	33
4.2.6. Szenario 3: Kanalisierung/Plafonierung motorisierter Individualverkehr.....	35
4.2.7. Szenario 4: Durchfahrtssperre für motorisierten Individualverkehr.....	37
4.3. Beurteilung der Szenarien	39
4.3.1. Berechnungen mit dem Verkehrsmodell	39
4.3.2. Szenario 0a: Entwicklung ohne Verkehrsmassnahmen.....	42
4.3.3. Szenario 0b: Verkehrsmassnahmen ohne Netzausbauten	43
4.3.4. Szenario 1: Netzausbau ohne flankierende Massnahmen	44
4.3.5. Szenario 2: Siedlungsverträglichkeit motorisierter Individualverkehr	45
4.3.6. Szenario 3: Kanalisierung/Plafonierung motorisierter Individualverkehr.....	46
4.3.7. Szenario 4: Durchfahrtssperre für motorisierten Individualverkehr.....	47

4.4. Gegenüberstellung	48
5. Schlussfolgerungen und weiteres Vorgehen	51
5.1. Schlussfolgerungen.....	51
5.2. Weiteres Vorgehen.....	54

1. Einleitung

1.1. Ausgangslage

Die Stadt Wil ist das Hauptzentrum der Agglomeration Wil und daher auf eine gute Vernetzung mit den umliegenden Gemeinden und den benachbarten überregionalen Zentren St. Gallen und Winterthur angewiesen. Diese sind für Wil und die ganze Agglomeration Chance und Risiko der Entwicklung zugleich. In seiner Funktion als Knoten des öffentlichen Verkehrs und des motorisierten Individualverkehrs geht die Bedeutung von Wil über den Perimeter der Agglomeration hinaus. Namentlich für das Toggenburg gilt Wil als zentraler Ausgangsknoten. In und um Wil bestehen grössere Entwicklungspotenziale, die ein bedeutendes Wachstum an Wohn-, aber auch an Arbeitsplätzen zulassen.

Der Richtplan ist ein zentrales, behördenverbindliches Planungsinstrument. Es zeigt die Entwicklungsabsichten und die dazugehörigen Massnahmen auf, unterstützt die nachhaltige Entwicklung einer Gebietskörperschaft, ermöglicht eine zielgerichtete Arbeit der Behörde und vereinfacht die Zusammenarbeit mit Kanton, Nachbargemeinden sowie Bevölkerung und Wirtschaft. Der Richtplan der Stadt Wil wurde in den Jahren 2006–2009 erarbeitet und im März 2010 durch den Stadtrat erlassen. Im Teil Verkehr sind verschiedene Grundlagen älter, so z. B. das Langsamverkehrskonzept aus dem Jahr 2003. Seither ist in der Stadt und der Region Wil die Zeit nicht stehen geblieben, sodass insbesondere der Teil Verkehr nicht mehr dem heutigen Stand entspricht:

- Die Stadt Wil und die Gemeinde Bronschhofen haben sich 2013 vereinigt. Ein Zusammenführen und Abstimmen der beiden Richtpläne ist erforderlich.
- Das zeitlich nach dem Richtplan erarbeitete Agglomerationsprogramm 2. Generation wurde vom Bund positiv beurteilt und bietet für die Stadt Wil eine grosse Chance:
 - Die Agglomeration und die Stadt Wil kommen bei der Umsetzung von verschiedenen Massnahmen in den Genuss von bedeutenden Bundesmitteln – allein für die Stadt Wil sind knapp 11,5 Mio. CHF reserviert (zuzüglich Teuerung und MwSt.).
 - Das Agglomerationsprogramm weicht z. T. vom Richtplan ab (z. B. Wegfall der Regionalverbindungsstrasse). Um nicht zu Stolpersteinen in der alltäglichen Arbeit, insbesondere im Kontakt mit Nachbargemeinden, zu werden, müssen die behördenverbindlichen Grundlagen in Übereinstimmung gebracht werden.
 - Das Agglomerationsprogramm enthält Massnahmen, die auf kommunaler Ebene präzisiert und weiterentwickelt werden müssen.
 - Die ebenfalls enthaltenen Infrastrukturmassnahmen (Autobahnanschluss Wil-West, Netzergänzung Nord und Grünaustrasse) bieten ein grosses Entlastungspotenzial für das Zentrum von Wil, das sich jedoch allein durch den Infrastrukturbau nicht realisieren lässt. Für eine möglichst nachhaltige Wirkung für Stadt und Region Wil sollte eine Strategie entwickelt werden, welche die Entwicklung flankierender Massnahmen (z. B. Mobilitäts-/Verkehrsmanagement) erlaubt. Wichtig ist, dass sie Antworten bereithält, falls sich nicht alle dieser Infrastrukturen in den beabsichtigten Fristen realisieren lassen.
- Für Massnahmen wie das Bus-Konzept müssen die städtischen Anliegen genauer bekannt sein, damit diese gegenüber den Anforderungen von Kanton, Region und Betreibergesellschaften wirkungsvoll eingebracht werden können.

- Das Langsamverkehrskonzept ist 12-jährig und muss, um eine optimale Wirkung entfalten zu können, aktualisiert werden. Bei dieser Aktualisierung können die Infrastrukturmassnahmen aus der Veloinitiative und dem Agglomerationsprogramm eingebettet werden.
- Für verschiedene konkret laufende Projekte werden strategische Grundlagen benötigt, die der heute bestehende kommunale Richtplan nicht bietet, so z. B.:
 - Im Rahmen des Projekts Bahnhofplatz stellen sich grundsätzliche Fragen zum Parkplatzangebot und zur Parkraumbewirtschaftung. Um eine Insellösung zu umgehen, soll ein städtisches Parkraumkonzept erarbeitet werden, das bei Fragen der Verkehrserzeugung eine wesentliche Rolle spielt und deshalb für einen aktualisierten Verkehrsrichtplan essenziell ist.
 - Der Kanton St. Gallen will ein Projekt zum Verkehrsmanagement auf den Kantonsstrassen starten. Damit daraus keine negativen Auswirkungen für die Stadt Wil resultieren (städtische Anliegen an Kantonsstrassen, Schleichverkehr in den Quartieren ...), soll für die Stadt mit der Aktualisierung des Verkehrsrichtplans eine entsprechende Strategie entwickelt werden.
 - Für laufende und zukünftige Kantonsstrassenprojekte ist das Ziel der siedlungsverträglichen Strassenraumgestaltung zu konkretisieren. Der Kanton erwartet entsprechende Inputs durch die Stadt. Im Rahmen der Aktualisierung des kommunalen Verkehrsrichtplans sind entsprechende Prinzipien zu entwickeln. Zudem sollen Inputs für das 17. Strassenbauprogramm 2019–2023 generiert werden.
- Verschiedene Massnahmen aus dem Richtplan sind umgesetzt und können aus diesem entfernt werden.

Im Teil Siedlung soll eine Aktualisierung aufgrund des nachgeführten Zonenplans und dem neuen kantonalen Richtplan vorgenommen werden. Dabei soll die Abstimmung zwischen der angestrebten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung überprüft werden.

1.2. Aufgabenstellung

Im Zusammenhang mit der Ausarbeitung des Vorgehenskonzepts hat sich die Gliederung der Aktualisierung des Richtplans in eine Vor- und eine Hauptphase als zweckmässig erwiesen. Verwaltungsinterne Überlegungen haben dazu geführt, dass die Zeit für die Hauptphase erstreckt und der ursprünglich vorgeschlagene Umfang der Vorphase reduziert wurde. Die Vorphase soll die beiden folgenden Elemente umfassen:

- Analyse des Strassennetzes auf dem Gemeindegebiet von Wil
- Aufzeigen des Handlungsbedarfes unter Einbezug der Resultate aus der gegenwärtig in Bearbeitung stehenden Strategie Veloverkehr

Auf dieser Basis sollen einerseits im Rahmen der Vernehmlassung zum Agglomerationsprogramm 3. Generation die Bedürfnisse der Stadt Wil präziser eingebracht, andererseits darauf aufbauend die Planerleistungen für die Hauptphase der Aktualisierung des Richtplans ausgeschrieben werden können.

1.3. Grundlagen

Für die vorliegende Strategie wurden die nachfolgenden Grundlagen konsultiert:

- Baureglement Stadt Wil vom 25. November 1992, inkl. Nachträge
- Zonenplan Stadt Wil
- Baureglement Bronschhofen vom 14. Dezember 2012
- Zonenplan Bronschhofen
- Parkplatzreglement Wil vom 9. Dezember 1980
- Agglomerationsprogramm Wil 2. Generation, Bericht und Massnahmen; metron; 2011
- Kommunalen Richtplan Stadt Wil, 2010
- Stadtentwicklung Wil, Konzeptbericht; metron, 2008
- Stadtentwicklung Wil, Analyse und Handlungsfelder; metron, 2007
- Stadtanalyse Wil; Netzwerk Altstadt, VLP, 2013
- Bevölkerungsdichte; <https://s.geo.admin.ch>, 2015
- Beschäftigtendichte; <https://s.geo.admin.ch>, 2015
- Verkehrszählungen Bundesamt für Strassen, 2015
- Verkehrszählungen Kt. St. Gallen 2000-2014; Tiefbauamt Kt St. Gallen; 2015
- Verkehrszählungen Kt. Thurgau 2008-2014; Tiefbauamt Kt. Thurgau, 2015
- Verkehrszählungen Stadt Wil 2008-2014; Departement Bau, Umwelt, Verkehr, 2015
- Parkplatzkataster Stadt Wil; Departement Bau, Umwelt; Verkehr, 2015
- Liniennetzplan; Wilmobil, 2015
- ÖV-Güteklassen ARE; <https://s.geo.admin.ch>, 2015
- Erhebungen der Ein- und Aussteiger der Buslinien auf Stadtgebiet 2011 – 2014; Stadt Wil, Departement Bau, Umwelt, Verkehr, 2015
- Strategie Veloverkehr Stadt Wil, Netzplan; asa, 2016
- Angepasster Umsetzungsplan Veloinitiative, Bericht und Antrag an das Stadtparlament; Stadt Wil, Stadtrat, 2014
- Volksinitiative „Velofreundliches Wil“, Bericht und Antrag an das Stadtparlament; Stadt Wil, Stadtrat, 2009
- ZMB Zentrumsentlastung Wil, Zweckmässigkeitsbeurteilung; ewp, 2010
- Masterplan Zukunft Bahnhof Wil; Stadt Wil, 2015
- Überprüfung Auslastung öffentliche Parkplätze am Bahnhof Wil; Stadt Wil, Departement Bau, Umwelt und Verkehr, 2014
- Masterplan Wil-West; KEEAS, 2013
- Vorbereitung Aktualisierung Richtplan / Verkehrsstrategie, Vorgehenskonzept; jürg blattner ag, 2015
- Verkehrsmodellberechnungen; roland müller ag, 2015/2016

2. Analyse der Verkehrssituation in Wil

2.1. Bevölkerung und Wirtschaft

Die Verkehrsentwicklung in Wil steht in engem Zusammenhang mit der Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung in Wil und den umliegenden Gemeinden.

In Bezug auf die ständige Wohnbevölkerung weist Wil nach einer Phase der Stagnation in den 90er-Jahren des vergangenen Jahrtausends wieder ein moderates Wachstum auf und erreichte Ende 2013 23'300 Einwohner. Wil zählt damit deutlich mehr Einwohner als die angrenzenden 10 Gemeinden: Der Anteil von Wil an der Gesamtbevölkerung der 11 Gemeinden beträgt 36%. 1990 belief er sich allerdings noch auf 39%. Die Entwicklung in den umliegenden Gemeinden war demnach etwas stärker als in Wil, d. h., die Zersiedlung ist weiter fortgeschritten.

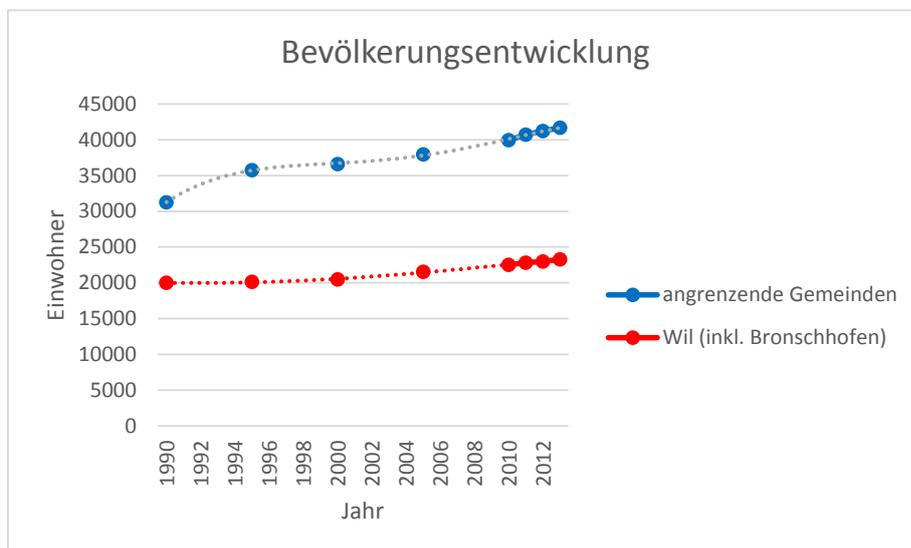


Abbildung 1: Bevölkerungsentwicklung in Wil und in den umliegenden Gemeinden

In Bezug auf die Beschäftigten hat sich Wil vom Rückgang in den 90er-Jahren erholt und zählte 2013 11'600 Beschäftigte (Vollzeitäquivalente). Im Vergleich mit den angrenzenden 10 Gemeinden ist bei den Beschäftigten im Gegensatz zur Bevölkerung eine stärkere Konzentration auf Wil festzustellen. Der Anteil von Wil an der gesamten Beschäftigtenzahl ist 2013 mit 43% wieder auf dem Stand von 1995, nachdem er zwischenzeitlich (2001) zurückgegangen war.

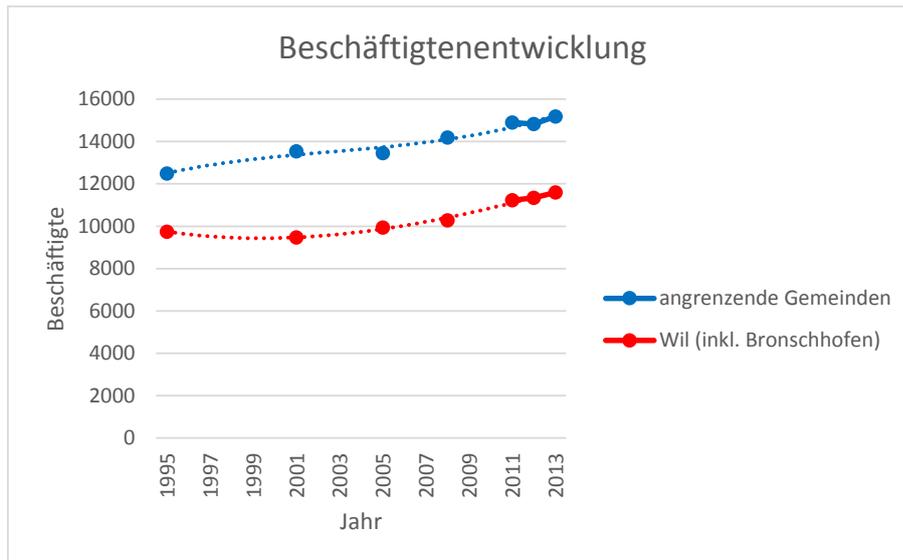


Abbildung 2: Beschäftigtenentwicklung in Wil und den umliegenden Gemeinden

Entsprechend seiner Funktion als Zentrumsgemeinde weist Wil seit Jahren ein höheres Verhältnis von Beschäftigten zu Einwohnern auf als der Durchschnitt der umliegenden Gemeinden. Allerdings war die Differenz um die Jahrtausendwende rückläufig. Heute beträgt dieses Verhältnis in Wil 50% (Stand 2013). Ähnliche Werte erreichen Uzwil (46%, Tendenz abnehmend) und, nach einer fulminanten Entwicklung der Beschäftigtenzahl in den letzten Jahren, Jonschwil mit 45%.

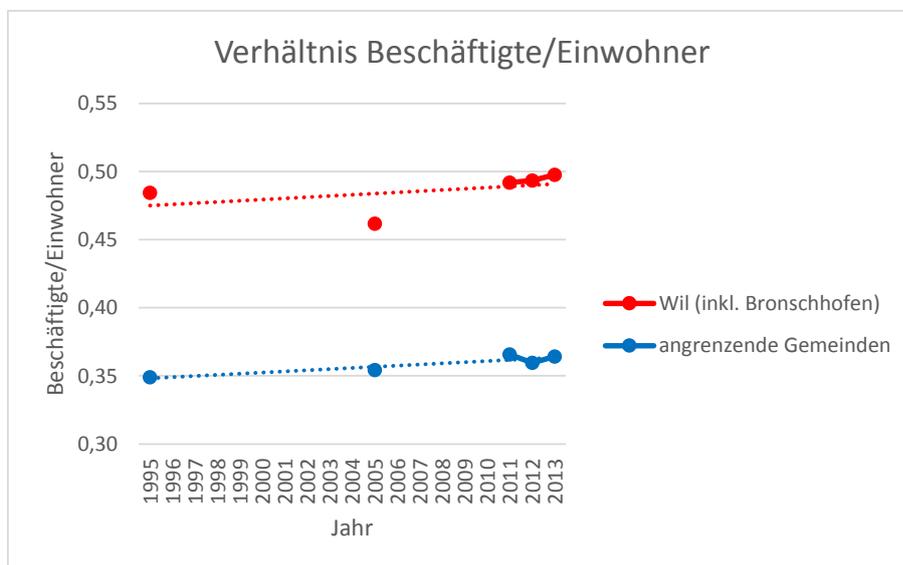


Abbildung 3: Entwicklung Verhältnis Beschäftigte zu Einwohner

Bemerkenswert sind ausserdem die Anteile der Wirtschaftssektoren und deren Entwicklung in den letzten 20 Jahren. Während in Wil schon seit Jahren der Dienstleistungssektor klar dominiert, sind in den umliegenden Gemeinden mit dem Rückgang des Primär- und Sekundärsektors z.T. stärkere Umbrüche festzustellen.

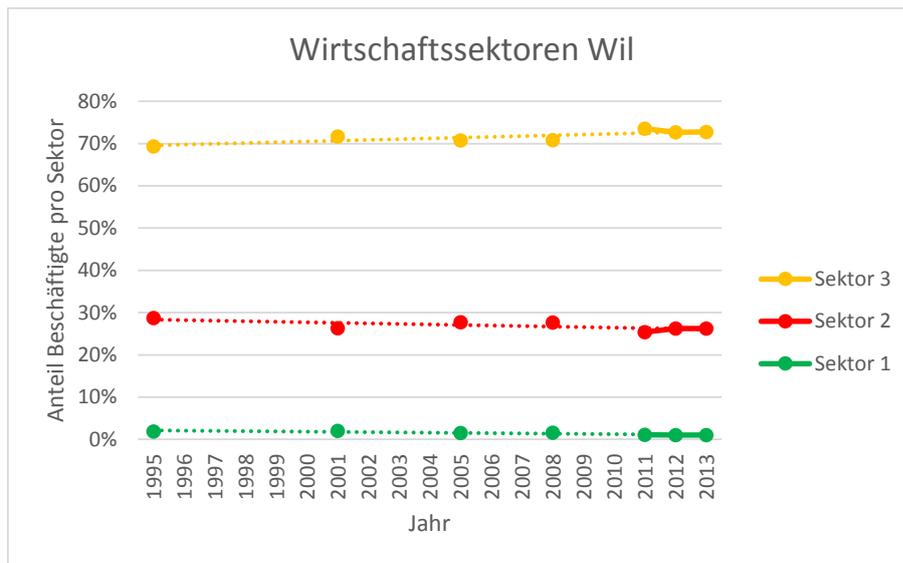


Abbildung 4: Entwicklung der Wirtschaftssektoren in Wil

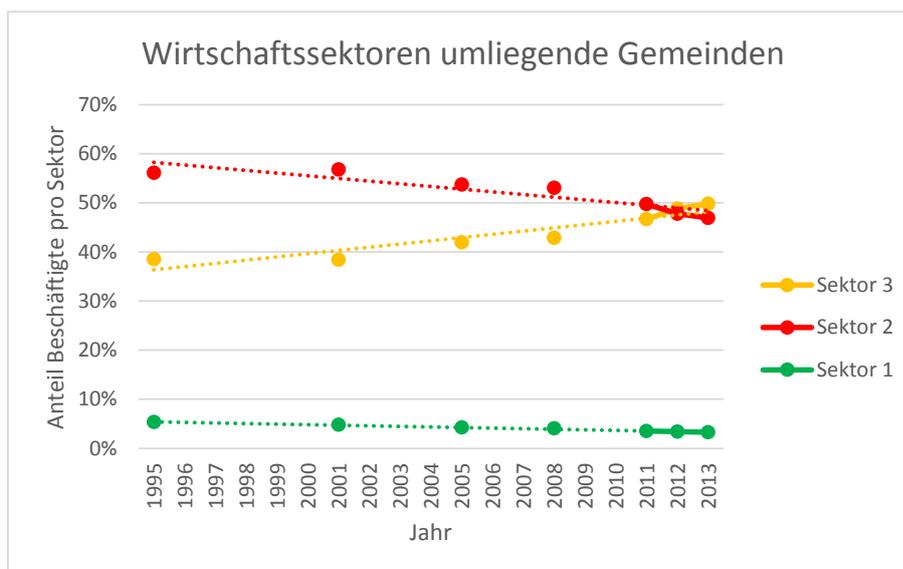


Abbildung 5: Entwicklung der Wirtschaftssektoren in den umliegenden Gemeinden

Die räumlich disperse Entwicklung von Bevölkerung und Wirtschaft hat zur Zunahme der Mobilität in der Region Wil nicht unwesentlich beigetragen.

Die Bevölkerungs- und Beschäftigtendichten in Teilgebieten der Stadt Wil entsprechen deren Funktion als Agglomerationszentrum. Dennoch besteht ein nicht unerhebliches Potenzial zur qualitätsvollen Verdichtung nach innen. Diese Entwicklung kann jedoch durch die Realisierung der z.T. bedeutenden Reserven in den eher ländlich geprägten Gemeinden der Agglomeration unterlaufen werden.

2.2. Verkehrserzeugung und Verkehrsmittelwahl

Die Stadt Wil erzeugt als Bevölkerungs- und Wirtschaftsschwerpunkt der Agglomeration bedeutende Verkehrsaufkommen. Als regionaler Verkehrsknoten (Bahnhof, Autobahnanschluss) zieht sie nicht unwesentliche Durchgangsverkehrsströme an.

Eine Erhebung des motorisierten Individualverkehrs in Bezug auf Durchgangs-, Ziel-/Quell- und Binnenverkehrsströme aus dem Jahr 2003 zeigt für die Stadt Wil¹ mit 50% einen hohen Anteil des Ziel-/Quellverkehrs. Der Durchgangsverkehr konzentriert sich erwartungsgemäss auf die Zufahrt zur Autobahn aus Richtung Toggenburg (rund 20%). Der übrige Durchgangsverkehr ist mit weniger als 10% bescheiden. Bedeutender ist der Binnenverkehr mit einem Anteil von über 20%. Aufgrund der Entwicklung dürften sich seit 2003 einige Verschiebungen ergeben haben, eine grundlegende Veränderung der Verhältnisse ist hingegen nicht zu erwarten. Abgesehen vom Zubringerverkehr auf die Autobahn dürfte der Durchgangsverkehr nach wie vor einen geringen Anteil ausmachen. Der auf der Autobahn durchfahrende Verkehr wird in diesen Betrachtungen nicht berücksichtigt.

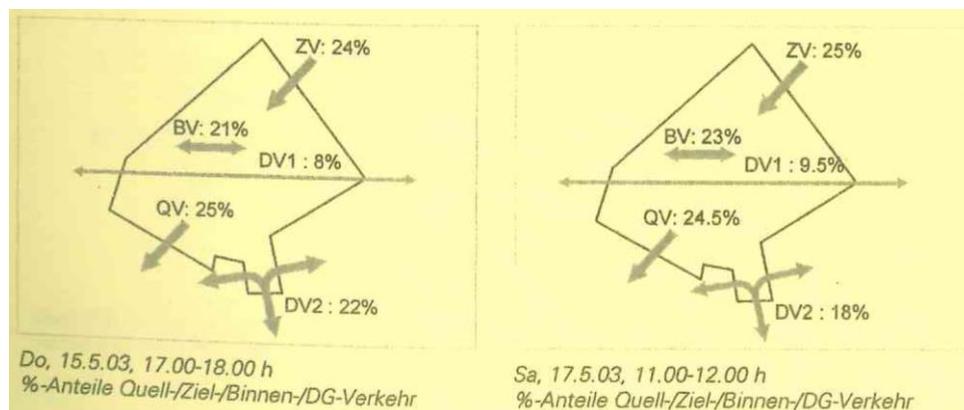


Abbildung 6: Durchgangs-, Ziel-/Quell- und Binnenverkehrsanteile des motorisierten Individualverkehrs in Wil

Beim öffentlichen Verkehr sind, auch wenn die Analogie zum motorisierten Individualverkehr die durchfahrenden Fahrgäste auf der Linie Zürich–St. Gallen nicht berücksichtigt werden, höhere Anteile des Durchgangsverkehrs zu erwarten (vgl. Kap. 2.4), während es sich beim Langsamverkehr grösstenteils um Binnenverkehr handeln dürfte.

Die Lage des Wohnorts beeinflusst das Mobilitätsverhalten wesentlich. Eine Analyse des Motorisierungsgrades in der Stadt Wil und der sankt-gallischen Wahlkreise Wil und Toggenburg zeigt dies exemplarisch. Auch wenn die Anzahl Motorfahrzeuge pro Einwohner überall zugenommen hat, sind sowohl die absoluten Werte als auch die relativen Zunahmen im urbanen Gebiet tiefer als in primär ländlich geprägten Gebieten. Öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr können in zentrumsnahen, dichter besiedelten Räumen eine stärkere Rolle spielen. Der Verzicht auf den Besitz eines eigenen Motorfahrzeugs ist dadurch eher möglich.

¹ ohne Bronschhofen

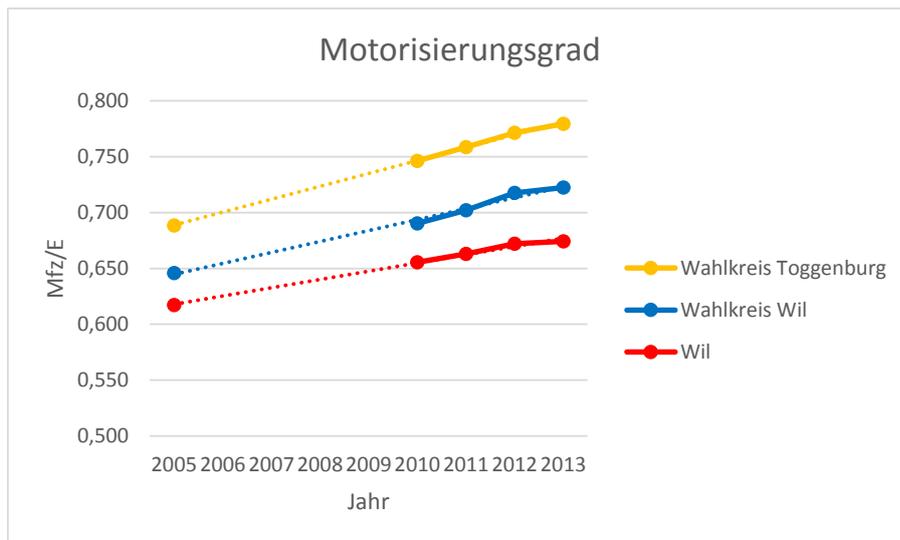


Abbildung 7: Entwicklung des Motorisierungsgrades in Wil und umliegenden Gebieten

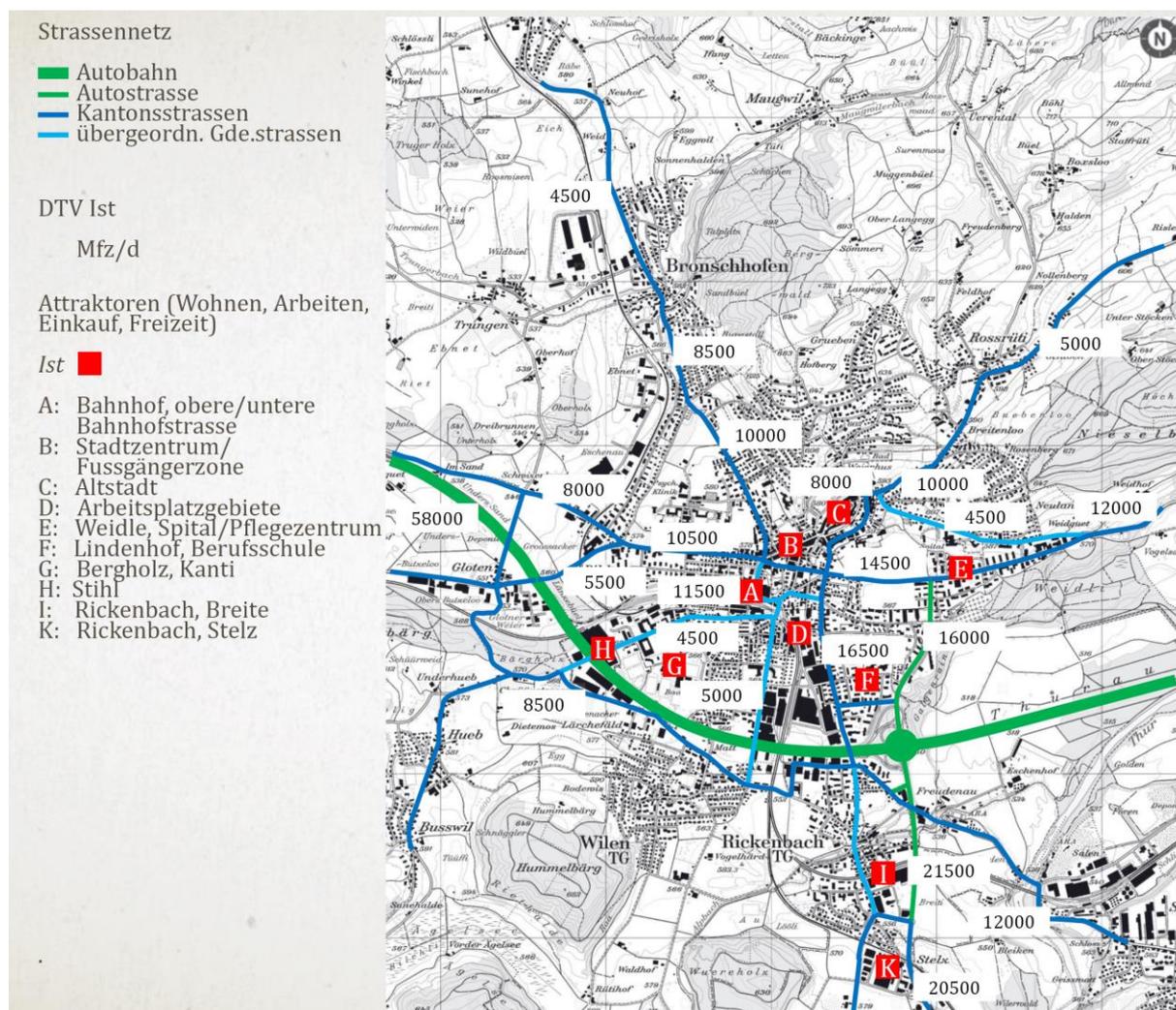
Die verfügbaren Daten über das Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs und die Fahrgastfrequenzen beim öffentlichen Verkehr zeigen den motorisierten Individualverkehr im Verhältnis von rund 4:1 als klar dominierendes Verkehrsmittel in Bezug auf die Anzahl zurückgelegter Wege. Schweizweite Vergleiche der Verkehrsmittelwahl gemessen an der Tagesdistanz auf der Ebene Agglomeration ergeben eine kleinere Dominanz des motorisierten Individualverkehrs (gut 60%). Dies dürfte neben der Mitberücksichtigung des Langsamverkehrs darauf zurückzuführen sein, dass regelmäßige längere Wege in die benachbarten grösseren Zentren St. Gallen, Winterthur oder Zürich eher mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden.

2.3. Erschliessungsqualität und Aufkommen motorisierter Individualverkehr

Als gut können in der Stadt Wil sowohl die Lage des Autobahnanschlusses wie auch der Ausbau des Kantons- und Gemeindestrassennetzes beurteilt werden. Die bestehenden Hauptverkehrserzeuger sind gut erschlossen. Die hohe Erschliessungsqualität für den motorisierten Individualverkehr trägt wesentlich zu dessen hohem Anteil am Gesamtverkehrsaufkommens bei.

Im Zentrum von Wil, aber auch im näheren Einzugsbereich des Autobahnanschlusses Wil befinden sich eine Reihe von Wohn-, Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitnutzungen von regionaler Bedeutung, die ein grösseres Verkehrsaufkommen generieren.

Insgesamt resultieren insbesondere auf der Autobahn (58'000 Mfz/d²) und im Bereich des Autobahnanschlusses (Autobahnzubringer, Toggenburgerstrasse in Wil je 17'000–22'000 Mfz/d), aber auch im Zentrum von Wil (10'000–14'000 Mfz/d) relativ hohe Verkehrsbelastungen. Letzteres gilt nicht nur für die Kantonsstrassen (St. Gallerstrasse, Lerchenfeldstrasse, Bronschhofer-/Hauptstrasse und Zürcherstrasse), sondern auch für die Gemeindestrassen im Bahnhofsgelände (Obere/Untere Bahnhofstrasse und Mattstrasse).



² Motorfahrzeuge pro Tag

Abbildung 8: Strassennetz, durchschnittlicher täglicher Verkehr und Attraktoren in Wil

Auf Basis einer Auswertung aller verfügbaren Strassenverkehrszählungen wurde die relative Verkehrszunahme analysiert. Der Vergleich zeigt eine starke Verkehrszunahme auf der Autobahn und in geringerem Mass auch auf dem Kantonsstrassennetz in der Umgebung von Wil, namentlich im Süden von Wil. Die Hauptachsen im Zentrum weisen hingegen seit mehreren Jahren im Durchschnitt eine in etwa gleichbleibende Belastung auf. Dies bedeutet jedoch nicht, dass der Verkehr in Wil nicht zugenommen hat. Vielmehr dürfte die konstant hohe Verkehrsbelastung ein Zeichen dafür sein, dass das Kantonsstrassennetz in Zentrumsnähe von Wil an den Grenzen seiner Kapazität angelangt ist. Am augenfälligsten manifestiert sich dies in Rückstaubildungen am Schwanenkreisel, am lichtsignalgesteuerten Knoten Rudenzburgplatz oder im Bereich des Autobahnanschlusses. Die Auswirkungen gehen jedoch weit über die einzelnen Knoten hinaus. So führen die Behinderungen zu Rückkopplungen auf andere Knoten und zu Verkehrsverlagerungen auf andere Achsen. Zu nennen sind insbesondere die Autobahn, Hauptachsen in der Umgebung von Wil, aber auch die Sammel- und Erschliessungsstrassen innerhalb der Stadt Wil.

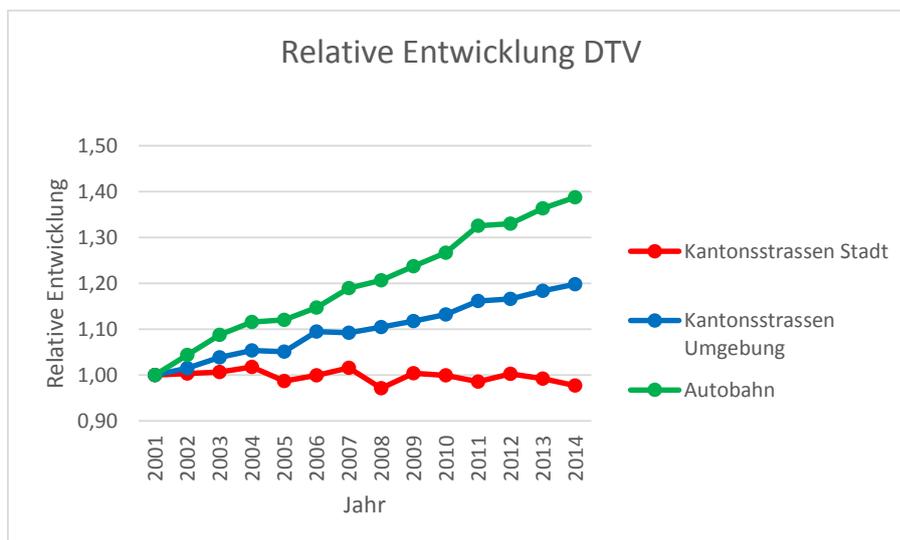


Abbildung 9: Relative Entwicklung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs in Wil und umliegenden Gemeinden

Dies verdeutlicht sich u. a. an der weit überdurchschnittlichen Entwicklung des Verkehrs auf entsprechenden Achsen wie der Hubstrasse in Wilen (2008–2014: +24%!) oder der Glärnischstrasse in Wil. Weitere Strassen, die von der Verdrängung des Verkehrs betroffen sein könnten, sind die Obere/Untere Bahnhofstrasse, die Mattstrasse, die Hubstrasse, die Churfürstenstrasse, die Fürstenlandstrasse oder die Grund-/Bergtal-/Höhenstrasse. Die offene Netzarchitektur der Gemeindestrassen begünstigt die angesprochene Verdrängung, was teilweise zu einer Verwischung der an sich zweckmässigen Netzhierarchie führt.

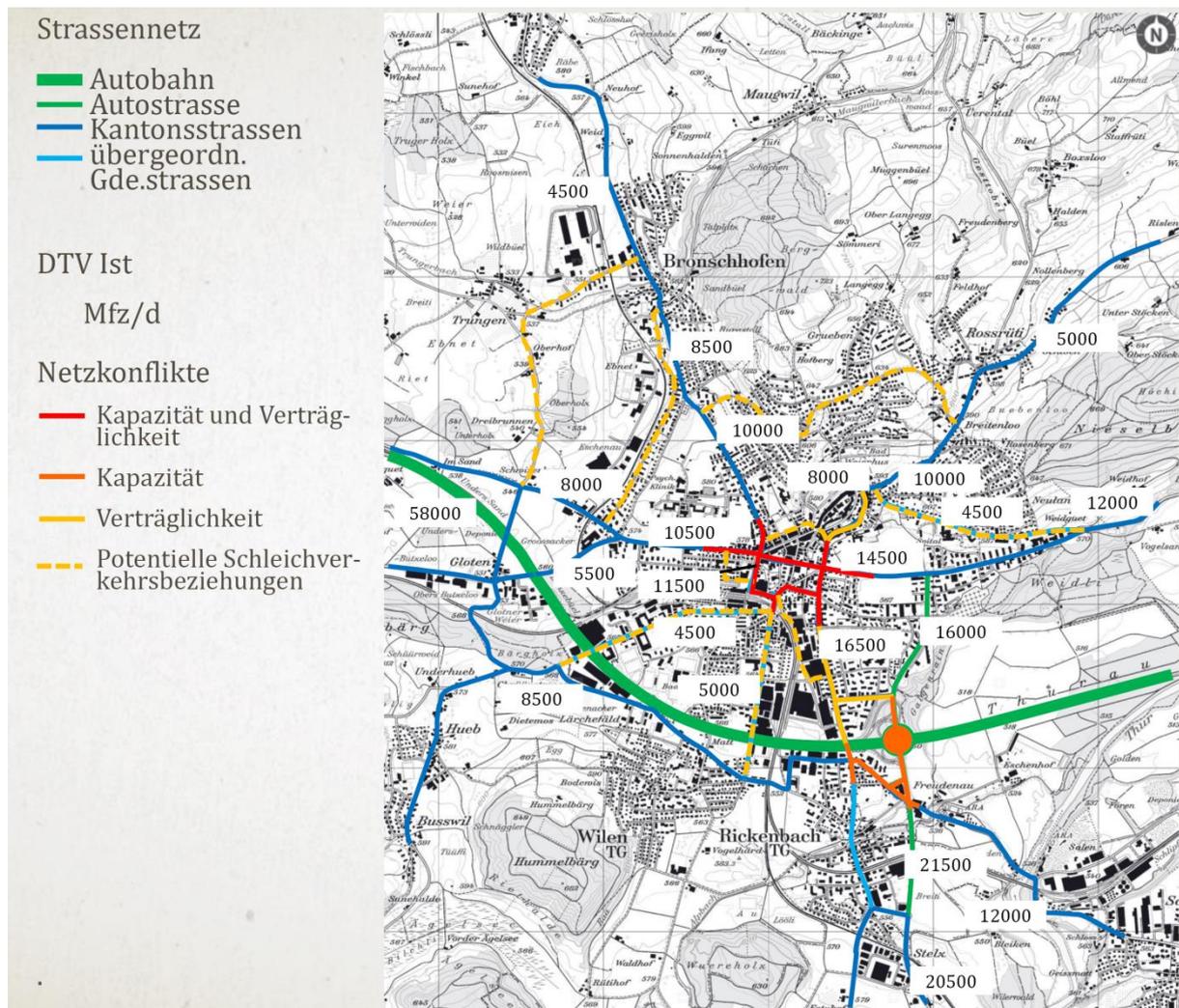


Abbildung 10: Übersicht Probleme auf dem Strassennetz

Die Kapazitätsengpässe dürften bisher nicht eine wesentliche Beeinträchtigung der Erschliessungsqualität durch den motorisierten Individualverkehr zur Folge haben. Allerdings führen die Staus regelmässig zu Beeinträchtigungen des öffentlichen Verkehrs (vgl. Kap. 2.4). Die hohe Dominanz des motorisierten Individualverkehrs reduziert zusätzlich die Attraktivität des Langsamverkehrs (vgl. Kap. 2.5), die Aufenthaltsqualität und damit die Attraktivität als Wohn- und Wirtschaftsstandort.



Abbildung 11: Verkehrssituation am Kreisel Toggenburger-/Mattstrasse in der Abendspitzenstunde

Das vorangehende Bild illustriert exemplarisch die Problematik der Verkehrsüberlastungen in Spitzenzeiten: Die Rückstaubildung am lichtsignalgesteuerten Knoten Rudenzburgplatz führt zu einer Blockierung des Rösslikreisels (Toggenburgerstrasse/Mattstrasse), zu Verkehrsverlagerungen auf die Achse Obere/Untere Bahnhofstrasse–Mattstrasse sowie zu Behinderungen des öffentlichen Verkehrs. Aus dem Bestreben am Knoten Rudenzburgplatz ein Maximum an Kapazität für den Fahrzeugverkehr zu erreichen, resultieren an der Lichtsignalanlage lange Wartezeiten für Fussgänger.

In Bezug auf die Verkehrssicherheit konzentrieren sich die potenziellen Gefahrenstellen auf die stark belasteten Verkehrsachsen. Hier wurden vom Kanton St. Gallen vor wenigen Jahren grosse Anstrengungen bezüglich deren Sanierung unternommen, sodass gegenwärtig keine Unfallschwerpunkte in Wil auszumachen sind.

Vielerorts geblieben sind aber gefährliche Situationen insbesondere für den Langsamverkehr, die mehrheitlich gemieden werden (Umwege), und dazu führen, dass weniger Wege zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden.

Das Parkplatzangebot und dessen Verfügbarkeit sind ebenfalls wichtige Indikatoren der Erschliessungsqualität durch den motorisierten Individualverkehr. Das Thema soll deshalb kurz beleuchtet werden, auch wenn es nicht Teil der vorliegenden Aufgabenstellung ist.

Generell kann von einem sehr attraktiven Angebot von öffentlichen und privaten Parkplätzen in Wil ausgegangen werden. Gerade im Zentrum der Stadt besteht mit über 2'000 öffentlichen und halböffentlichen Parkplätzen ein grosses Angebot, das selbst in absoluten Spitzenzeiten Reserven aufweist.

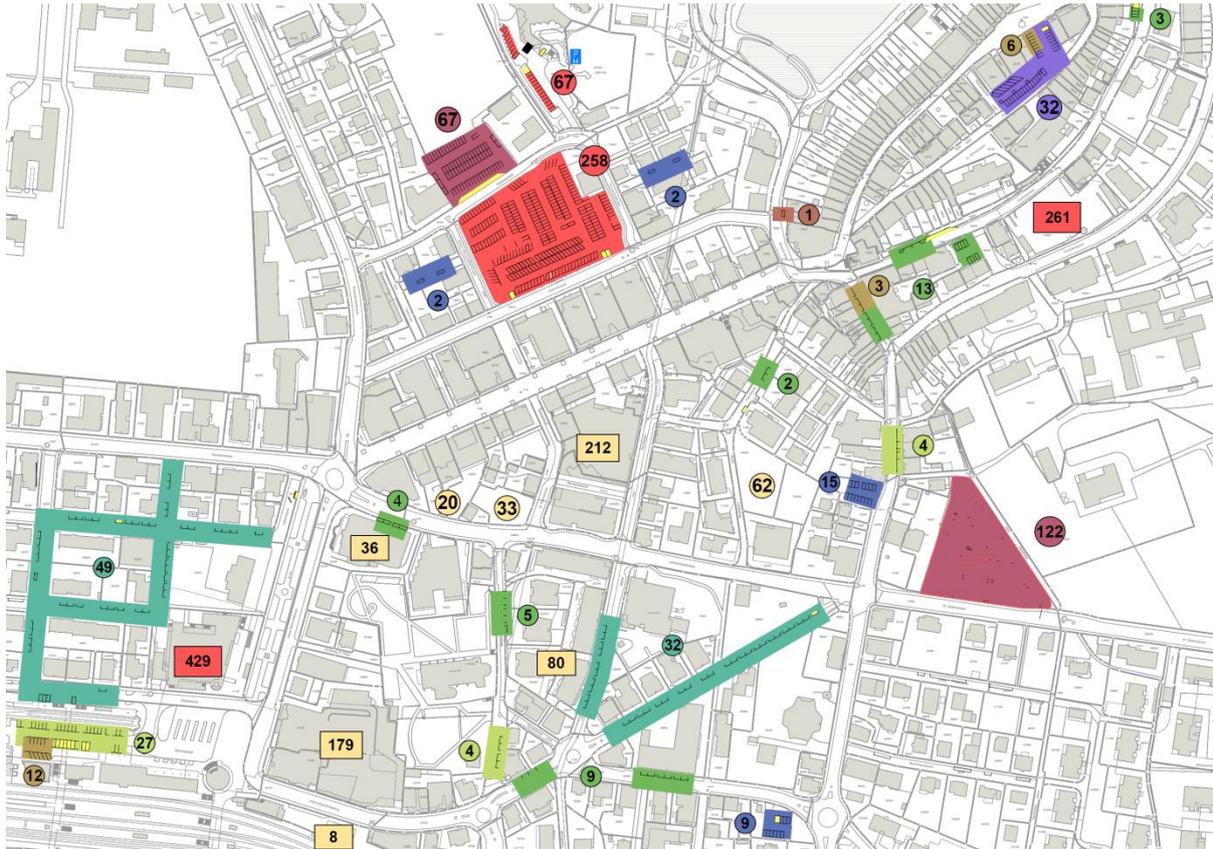


Abbildung 12: Parkplatzangebot im Zentrum von Wil

Im Speziellen ist auf das P+R-Angebot am Bahnhof hinzuweisen. Dieses ist gut ausgelastet.

Gemäss Agglomerationsprogramm 2. Generation besteht in der Stadt Wil ein Angebot von insgesamt 3'250 öffentlichen und halböffentlichen Parkplätzen. Davon sind knapp 60% bewirtschaftet. In Bezug auf die Parkplatzbewirtschaftung wurden durch die Stadt Wil entscheidende Schritte gemacht. Es gilt aber, auch im Sinne einer effektiven und effizienten Nutzung der wertvollen Flächen an zentraler Lage, weitere Schritte in Richtung eines angemessenen Parkraumangebots zu unternehmen (z.B. Umnutzung) sowie für weitere Massnahmen in Abstimmung mit der Siedlungs- und der Verkehrsentwicklung bereit zu sein und für Stadt, Bevölkerung und Wirtschaft einen Mehrwert zu erreichen.

2.4. Erschliessungsqualität und Fahrgastfrequenzen öffentlicher Verkehr

Auch wenn die Beurteilung des öffentlichen Verkehrs nicht zur Aufgabenstellung gehört, wurde aufgrund der bestehenden Abhängigkeiten eine summarische Analyse vorgenommen.

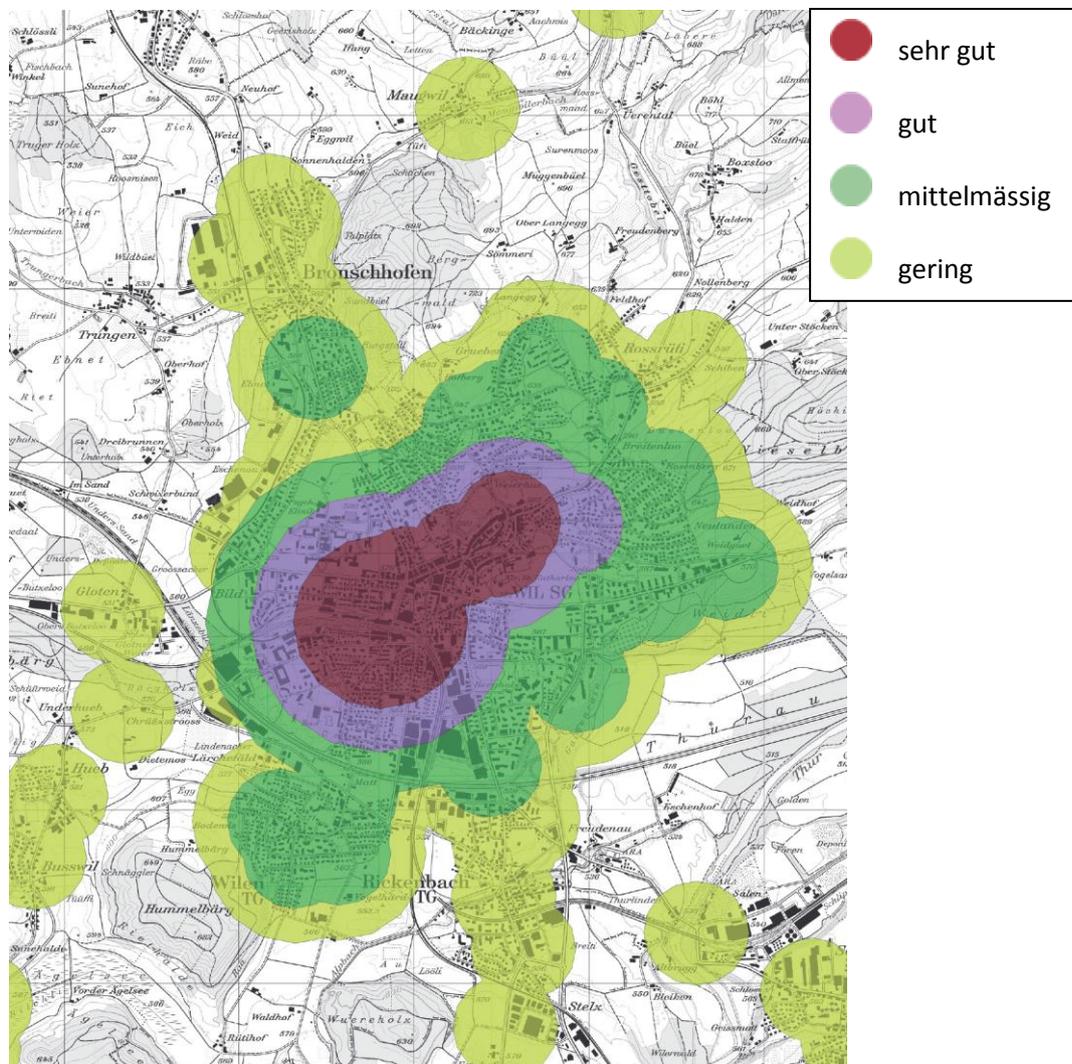


Abbildung 13: Erschliessungsqualität öffentlicher Verkehr in Wil und Umgebung

Im Stadtzentrum und im Einzugsbereich des Bahnhofs wird eine sehr gute Erschliessungsqualität erreicht, in den daran angrenzenden Gebieten eine gute. Für die übrigen Siedlungsgebiete der Gemeinde sind grösstenteils mittelmässige, vereinzelt nur mässige Erschliessungsqualitäten auszumachen.

Für das Schienennetz bestehen in der Agglomeration verschiedene Ausbauprojekte wie Taktverdichtungen oder die neue Haltestelle im Entwicklungsschwerpunkt Wil-West. Abgesehen von der nicht weiter vertieften Empfehlung, einen neuen Haltepunkt im Raum Rickenbach zu prüfen, werden im Rahmen dieser Studie keine zusätzlichen Betrachtungen zum Eisenbahnverkehr angestellt. Die nachfolgenden Analysen beschränken sich auf das städtische und regionale Busnetz.

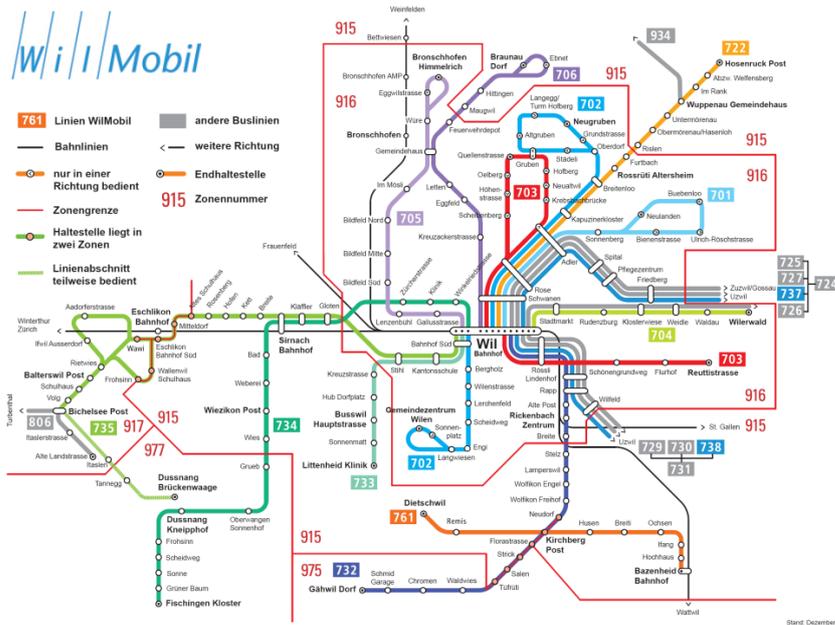


Abbildung 14: Stadt- und Regionalbusnetz Wil

Die Analyse der Erhebungen der Ein- und Aussteiger der Buslinien auf Stadtgebiet in den Jahren 2011–2014 zeigt, dass die Fahrgastfrequenzen mit +24% erfreulich zugenommen hat, die absolute Anzahl der durchschnittlichen Fahrgäste pro Tag jedoch immer noch unter 10'000 Personen liegt. Aufgrund des stark ausgedünnten Angebots fallen die Frequenzen an den Wochenenden ebenfalls deutlich tiefer aus, diejenigen unter der Woche dafür entsprechend höher.

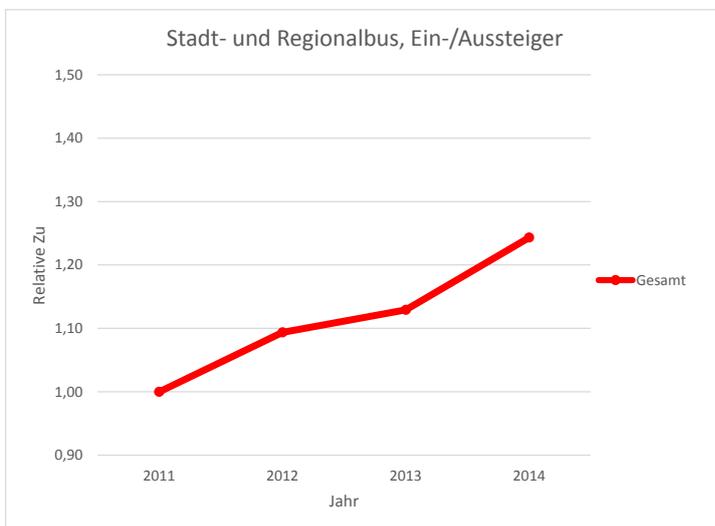


Abbildung 15: Entwicklung Ein-/Aussteiger an Haltestellen der Stadt- und Regionalbusse in Wil³

Weiter ist festzustellen, dass Regionallinien auf dem Gemeindegebiet von Wil mehr Fahrgäste befördern als die Stadtlinien. Der unter der Woche tagsüber angebotene Halbstundentakt dürfte angesichts der grösstenteils kurzen Distanzen kein genügend gutes Angebot darstellen.

³ Quelle (Daten): Erhebungen der Ein- und Aussteiger der Buslinien auf Stadtgebiet 2011–2014

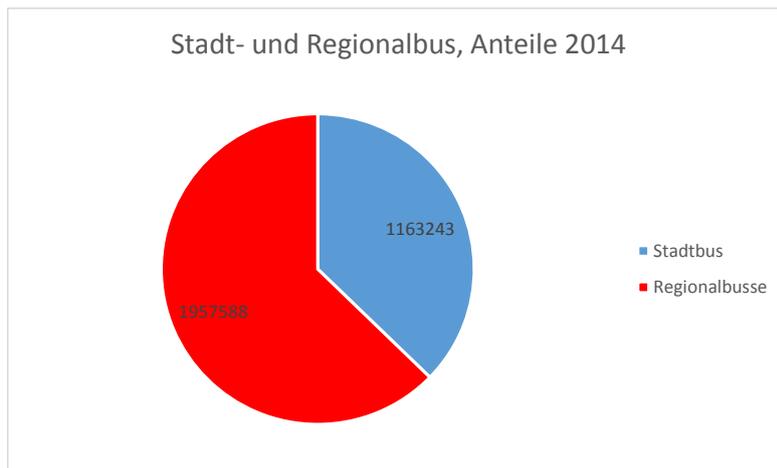


Abbildung 16: Anteile der Stadt- und Regionalbusse an den Ein-/Aussteigern an Haltestellen in Wil⁴

Der Bahnhof stellt mit sehr grossem Abstand die bedeutendste Bushaltestelle dar: Über 55% der Ein- und Aussteiger innerhalb der Gemeindegrenzen der Stadt Wil werden am Bahnhof registriert. Zusammen mit der am zweitstärksten frequentierten Haltestelle Bahnhof Süd sind es bereits über 60%. Davon entfallen über 65% auf die Regionalbusse und nur 35% auf die Stadtbusse. Dennoch beginnen oder enden 9 von 10 Fahrten mit einer der Stadtbuslinien an den Haltestellen Bahnhof oder Bahnhof Süd. Neben dem Schwerpunkt am Bahnhof weisen weitere 12 Haltestellen zusammen knapp 20% der gesamten Ein- und Aussteiger der Stadt- und Regionallinien auf. Diese Haltestellen werden grösstenteils von mehreren Buslinien bedient und weisen mehrheitlich eine gute oder sehr gute Erschliessungsqualität auf. Einzelne Haltestellen haben zwar eine nur mittelmässige Erschliessungsqualität, profitieren aber von wichtigeren Verkehrserzeugern in unmittelbarer Nähe. Die Ein- und Aussteiger an den 12 Haltestellen verteilen sich im Durchschnitt gleichmässig auf Stadt- und Regionalbusse. Auf die übrigen 55 Haltestellen auf dem Gemeindegebiet der Stadt Wil entfallen noch gut 20% der Ein- und Aussteiger. Fast 80% davon benutzen eine der Stadtbuslinien.

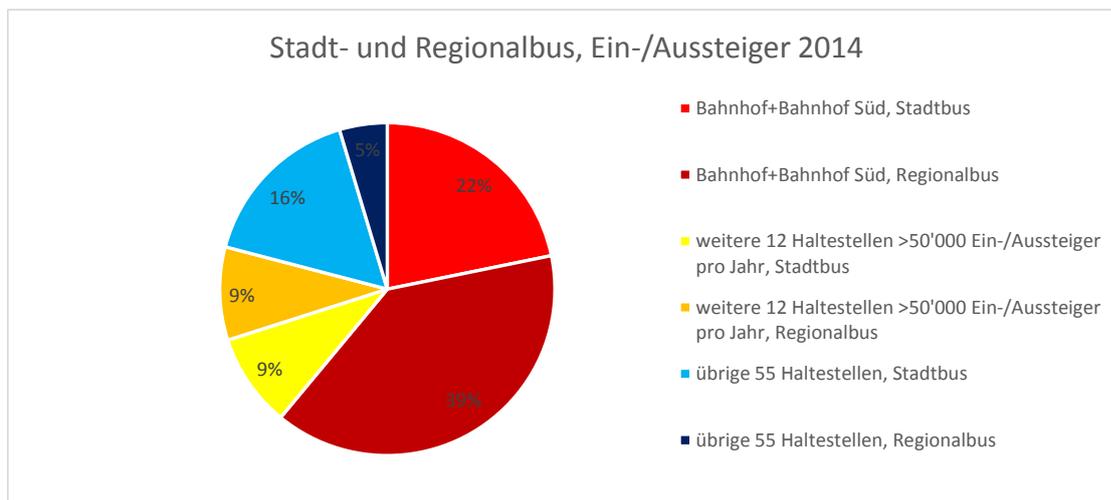


Abbildung 17: Verteilung der Ein-/Aussteigern von Stadt- und Regionalbussen auf die Haltestellen in Wil⁵

⁴ Quelle (Daten): Erhebungen der Ein- und Aussteiger der Buslinien auf Stadtgebiet 2011–2014

⁵ Quelle (Daten): Erhebungen der Ein- und Aussteiger der Buslinien auf Stadtgebiet 2011–2014

Aufgrund der Analysen kann von einem Optimierungspotenzial des Stadt- und Regionalbusverkehrs in Bezug auf Linien, Haltestellen und Fahrplanangebot ausgegangen werden.

Eine nicht unerhebliche Attraktivitätseinbusse erleidet der Stadt- und Regionalbusverkehr durch Verspätungen und Anschlussbrüche, die vor allem während der Hauptverkehrszeiten durch Staus des motorisierten Individualverkehrs auf dem Strassennetz im Zentrumsbereich von Wil entstehen. Dies wirkt sich insbesondere bei kürzeren Fahrstrecken oder bei Anschlussbrüchen stark negativ aus.

2.5. Erschliessungsqualität Langsamverkehr

Eine umfassende Schwachstellenanalyse des Velo- und Fussverkehrs wurde gemäss des Agglomerationsprogramms 2. Generation durchgeführt. Die grundsätzlichen Schwächen können im Rahmen dieser Studie bestätigt werden:

- Die Schwachstellen des Veloverkehrs beruhen auf Lücken im Netz. Die NetZRouten verlaufen oft abseits der Hauptverkehrsachsen. Sie sind deshalb immer wieder mit Umwegen und gefährlichen Ein- und Ausfahrtsmanövern verbunden. Auf den Hauptverkehrsstrassen fehlt mehrfach eine velofreundliche Gestaltung von Strecken und Knoten. Bezüglich der Veloparkierung bestehen ebenfalls Schwachstellen, insbesondere in Bezug auf deren Ausstattung und Zugänglichkeit.
- Ein grosser Teil der Schwachstellen im Fussverkehr kann entlang der Hauptverkehrsstrassen lokalisiert werden. Die Hauptprobleme Trennwirkung, Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität, Immissionen oder Gestaltung hängen wesentlich mit der Dominanz des motorisierten Individualverkehrs zusammen (vgl. Kap. 2.3).

Einen direkten Einfluss auf die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs haben die Schwachstellen an den Zugängen zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.

Im Durchschnitt treten die grössten Fussgängerströme rund um den Bahnhof auf, einerseits aufgrund bedeutender Umsteigeströme zwischen den öffentlichen Verkehrsmitteln, andererseits sind aber auch starke Zuströme zu Fuss festzustellen.

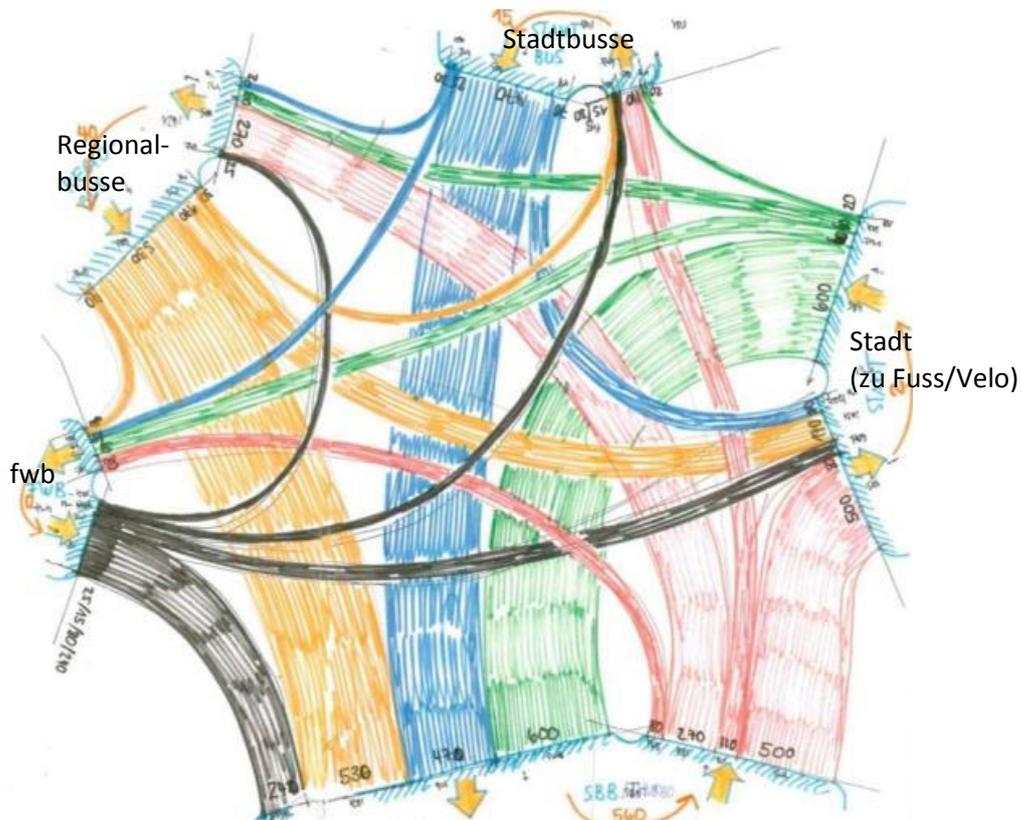


Abbildung 18: Auswertung Verkehrsströme Bahnhof Wil, Morgenspitzenstunde 6.00–8.00 Uhr, 21.05.2015

Eine wichtige Fussgängerachse verläuft vom Bahnhof durch die Fussgängerzone zur Altstadt. Am Schwanenkreisel quert sie die starken Hauptverkehrsströme des Fahrverkehrs, was zu gegenseitig empfindlichen Störungen führt. Starke Erzeuger von Langsamverkehrsbewegungen mit spezifischen Anforderungen sind Schulen oder Freizeit- und Sporteinrichtungen.

3. Zukünftige Entwicklungen

3.1. Bevölkerungs-, Arbeitsplatz- und Verkehrsentwicklung

Gemäss Agglomerationsprogramm 2. Generation wird für die ganze Agglomeration von einem jährlichen Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum von 0,8% bzw. 0,7% ausgegangen. Dieses Wachstum soll im Sinne der qualitativollen Siedlungsentwicklung in den bestehenden Siedlungsgebieten, insbesondere in den Zentren, nach innen konzentriert werden. Herausragendes Projekt ist der Entwicklungsschwerpunkt Wil-West.

Im Rahmen der Richtplanarbeiten haben die beiden Kantone St. Gallen und Thurgau ihre für die Siedlungsplanung massgebenden Wachstumsannahmen festgelegt. Der Kanton St. Gallen setzt das mittlere Szenario des Bundesamtes für Statistik (BFS) ein. Die jährlichen Wachstumsraten bis 2040 liegen somit bei 0,45% bzw. bei 0,48% für Zentrumsgebieten wie die Stadt Wil. Der Kanton Thurgau wendet das hohe Szenario des BFS an. Die jährlichen Wachstumsraten liegen bis 2040 zwischen 0,8% und 1,15%, je nach Gemeinde.

Für den motorisierten Individualverkehr wurde bis 2035 eine Prognose pro Typ des übergeordneten Strassennetzes erstellt.

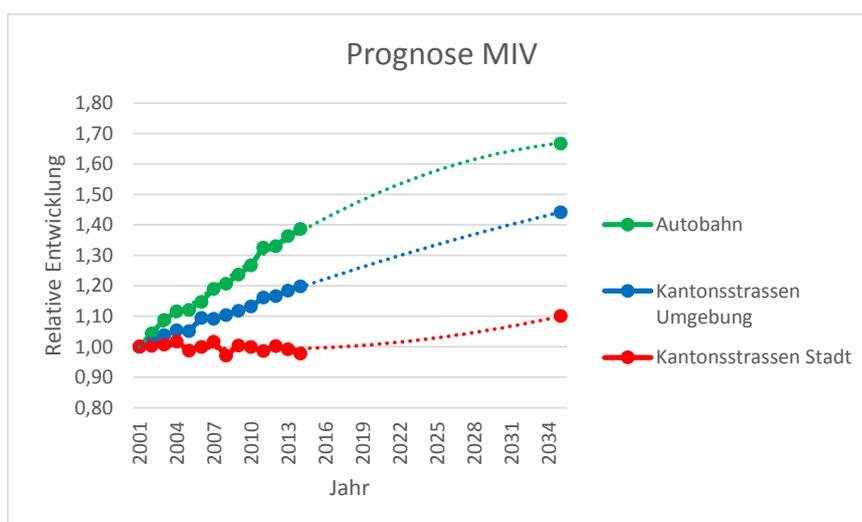


Abbildung 19: Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs in Wil

Wie bisher ist die stärkste Zunahme des motorisierten Individualverkehrs auf der Autobahn zu erwarten. Die prognostizierte Zunahme für das Kantonsstrassennetz im Zentrumsbereich von Wil entspricht zwar den Annahmen gemäss Verkehrsmodell, dürfte aber in diesem Ausmass nicht eintreten: Aufgrund der Kapazitätsengpässe kann der Verkehr nur durch eine Verlängerung der Spitzenzeiten zunehmen. Zumindest ein Teil der Zunahme wird nicht stattfinden, sondern zu einer weiteren Verkehrsverdrängung auf die Autobahn, auf das Kantonsstrassennetz in der Umgebung und auf das Gemeindestrassennetz der Stadt Wil führen. Dies ist gleichbedeutend mit einer Verschlechterung der Attraktivität als Wohn- und Wirtschaftsstandort und als Regionalzentrum (vgl. Kap. 2.1).

Entsprechend der Aufgabenstellung wurde auf die Prognostizierung der Entwicklung bei anderen Verkehrsmitteln verzichtet.

3.2. Entwicklungsgebiete und Infrastrukturausbau

In der Stadt Wil sind Verdichtungen von verschiedenen bestehenden Attraktoren (z. B. Bahnhof) geplant, aber auch neue vorgesehen. Wil-West ist das mit Abstand grösste Entwicklungsgebiet, das auf die Stadt Wil einen wesentlichen Einfluss haben wird, obschon das Areal ausserhalb des Gemeindegebietes liegt. Ausserdem sind innerhalb der Gemeinde kurz-, mittel- und langfristig Arealentwicklungen vorgesehen, dazu gehören Rossrüti, St.Gallerstrasse, Lindengut/Kindlimann, Zürcher-/Sirnacherstrasse, Industriestrasse Eschenau/Ebnet oder AMP Bronschhofen. Letztere beide liegen jedoch in Bezug auf die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr nicht optimal, ihre Entwicklung ist mit der Realisierung des ESP Wil-West abzustimmen.

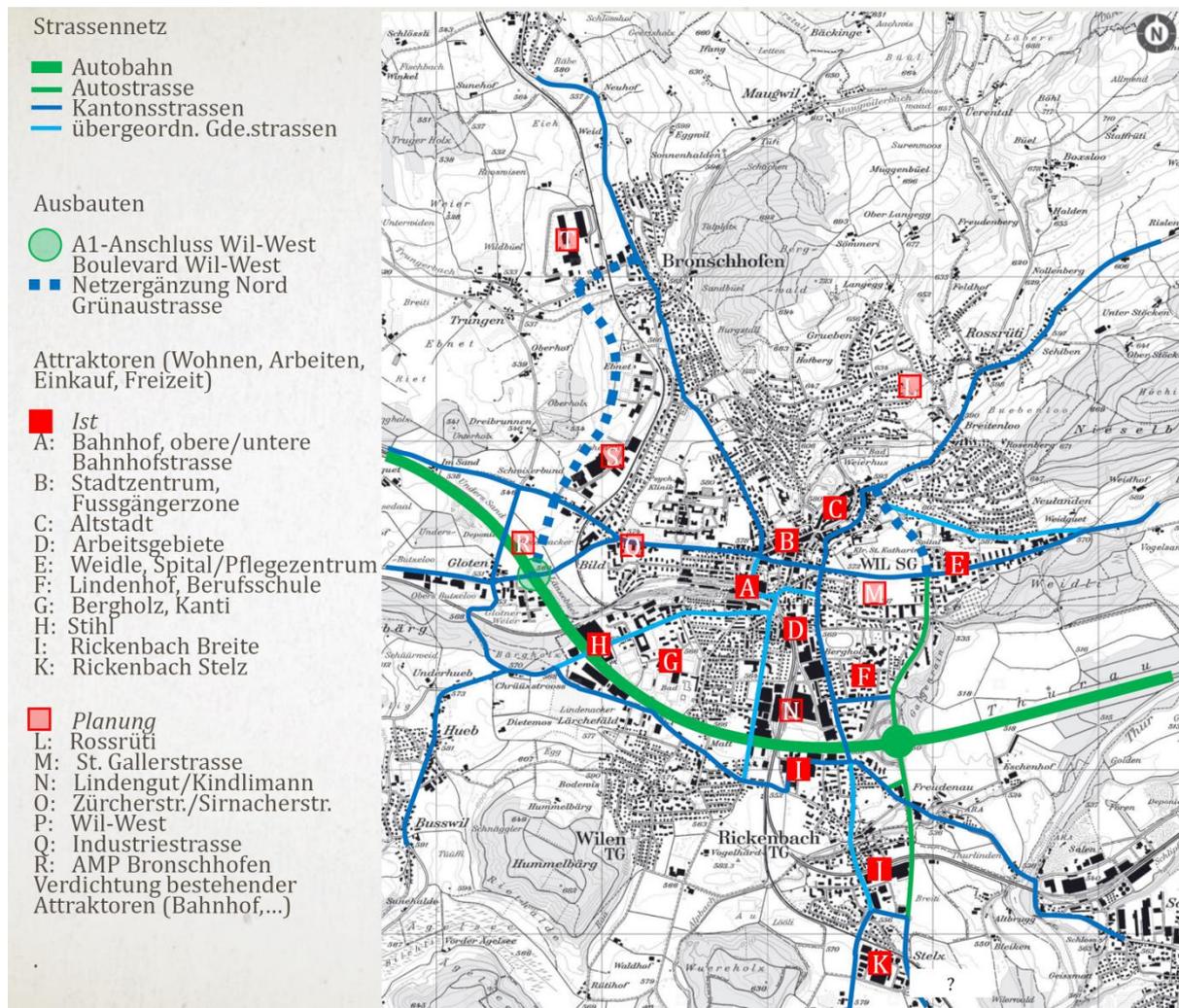


Abbildung 20: Strassennetzergänzungen und zukünftige Attraktoren in Wil

In der Stadt Wil und den unmittelbar angrenzenden Gebieten sind bedeutende Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur vorgesehen. Im Zusammenhang mit der Aufgabenstellung sind insbesondere die Grünaustrasse, der Autobahnanschluss Wil-West, der Boulevard Wil-West und die Netzergängung Nord zu erwähnen. Es bestehen aber auch Projekte für die Umgestaltung bestehender Kantons- und Gemeindestrassen. Einzelne davon wurden unlängst realisiert (Lerchenfeldstrasse). Im Bau ist ein Projekt zur Kapazitätssteigerung im Bereich des Autobahnanschlusses Wil. Nicht weiter verfolgt wird hingegen die Netzergängung Süd zwischen Gloten und Hubstrasse.

Aus der Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung sowie dem Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen ergeben sich veränderte Belastungen des Strassennetzes. Welche, hängt von der gewählten Strategie ab (vgl. Kap. 4).

In der Velostrategie wird das zukünftige städtische Netz für den Veloverkehr entwickelt. Mit Ausnahme der als Autostrasse dem motorisierten Individualverkehr vorenthaltenen Georg-Rennerstrasse und der Netzergänzung Nord sind alle stärker belasteten Kantons- und Gemeindestrassen auch Teil des Velonetzes.

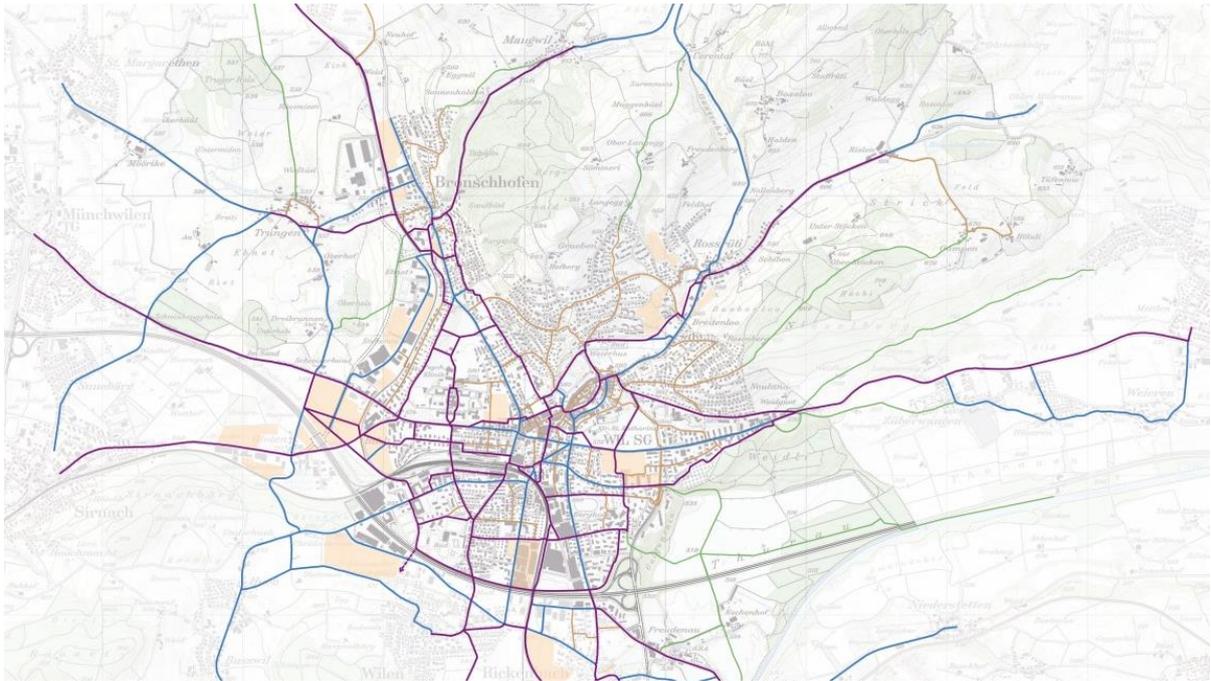


Abbildung 21: Velostrategie Wil Januar 2015

4. Strategieszzenarien Strasse

4.1. Grundlagen

4.1.1. Erarbeitung

Basierend auf der Analyse der bisherigen Entwicklung (Kap. 2) und der erwarteten Entwicklung von Bevölkerung, Beschäftigten und Siedlung sowie den vorgesehenen grossen Infrastrukturausbauten (Kap. 3) wurden für eine zukünftige Entwicklung des Verkehrs Ziele festgelegt. Diese wurden aufgrund der engen Verzahnung der verschiedenen auf der Strasse verkehrenden Verkehrsmittel für alle Verkehrsmittel und die Gestaltung der Strassenräume in den besiedelten Räumen formuliert (vgl. Kap. 4.1.2). Um eine hohe Flexibilität in der Zusammensetzung zu erreichen und eine etappierte Umsetzung zu ermöglichen, wurden anschliessend Strategiebausteine definiert (vgl. Kap. 4.1.3).

Auf diesen Grundlagen wurden fünf Strategieszzenarien entwickelt (vgl. Kap. 4.2), drei davon mit Unterszenarien, und anschliessend hinsichtlich ihrer Wirkung beurteilt (vgl. Kap. 4.3).

4.1.2. Ziele

Aufgrund der Analyse der bisherigen Entwicklung und der vorgesehenen zukünftigen Entwicklung sollen mit der Strategie Strasse der Stadt Wil die folgenden Zielsetzungen erreicht werden:

- Sicherstellung und gezielte Verbesserung der Attraktivität von Wil als Regionalzentrum und Wohn- und Wirtschaftsstandort, Ermöglichung der vorgesehenen Entwicklungen.
- Sicherstellung der Erschliessung der bestehenden und zukünftigen Attraktoren und des Siedlungsgebietes im Allgemeinen und Unterstützung einer qualitätsvollen Siedlungsentwicklung nach innen.
- Reduktion der Dominanz motorisierten Individualverkehrs auf ein mit den angrenzenden Nutzungen und den anderen Verkehrsmitteln verträgliches Mass (Verkehrsmenge und -fluss), Aufwertung der Hauptachsen als Lebens- und Arbeitsräume der ansässigen Bevölkerung und des Gewerbes. Raum schaffen für den öffentlichen Verkehr (Verbesserung der Fahrplanstabilität) und den Langsamverkehr.
- Grösstmögliche Nutzung des Potenzials der vorgesehenen Strasseninfrastrukturausbauten (Verkehrsverlagerung aus dicht genutzten Siedlungsgebieten, Erschliessung Entwicklungsschwerpunkte).
- Bessere Nutzung des Potenzials des öffentlichen Verkehrs (Ziel-/Quell- und Binnenverkehr) und des Langsamverkehrs (insb. Binnenverkehr, teilweise auch Ziel-/Quellverkehr), Beseitigung bestehender Angebotsschwächen. Witterungsbedingten Einflüssen und Schwankungen der Attraktivität ist dabei Rechnung zu tragen.
- Förderung einer nachhaltigen Mobilität von Bevölkerung und Wirtschaft von Stadt und Region Wil.
- Kohärenz mit der Planung auf Stufe Kanton und Agglomeration.

4.1.3. Bausteine

Der Aufbau der Strategieszzenarien erfolgt nicht als Gesamtpakete, sondern bausteinartig. Dies erlaubt unterschiedliche Kombinationen (mit unterschiedlichen Auswirkungen) und eine etappierte Umsetzung. Es werden die folgenden Bausteine vorgeschlagen:

- Für den motorisierten Individualverkehr:
 - Netzausbau: Der Baustein Netzausbau besteht aus den vier Einzelementen
 - Grünaustrasse
 - Autobahnanschluss Wil-West
 - Boulevard Wil-West
 - Netzergänzung Nord
 - Übergeordnetes Netz: Das übergeordnete Netz umfasst die Autobahn und ihren Zubringer, die Netzausbauten sowie die zuführenden Hauptverkehrsstrassen aus der Region. Auch wenn dieses Netz eine übergeordnete Funktion für den motorisierten Individualverkehr zu übernehmen hat, ist – abgesehen natürlich von der Autobahn und der Autostrasse als deren Zubringer – zu berücksichtigen, dass es sich um Strassen im Mischverkehr handelt. Die damit verbundenen Funktionen wie die Verknüpfung mit dem Verbindungs- und Erschliessungsstrassennetz, Erschliessung angrenzender Grundstücke, Achsen des öffentlichen (Bus-)Verkehrs mit Haltestellen sowie des Fussgänger- und Veloverkehrs sind zu berücksichtigen. Ebenso ist bei Strecken innerorts auf eine gute Integration in das Siedlungsgefüge zu achten.
 - Übergangnetz: Das Übergangnetz bildet den Übergang vom übergeordneten Strassennetz zum Netz der Erschliessungsstrassen. Es stellt insbesondere die Verbindung vom übergeordneten Netz ins Zentrum der Stadt Wil sicher.
 - Durchgangsverkehrsfreie Zonen: Durchgangsverkehrsfreie Zonen sind Quartiere und Stadtteile, die für den motorisierten Individualverkehr gut erreichbar sind, vom Durchgangsverkehr jedoch weitgehend entlastet sein sollen. Die Durchfahrt für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr soll gewährleistet werden.
 - Siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung: In den dichter genutzten Siedlungsgebieten sollen auch stark belastete Strassen siedlungsverträglich gestaltet werden und dabei den Bedürfnissen der umliegenden Wohn- und Wirtschaftsnutzungen, der Nutzung der öffentlichen Räume und des Langsamverkehrs Rechnung tragen.
 - Plafonierung motorisierter Individualverkehr und Priorisierung öffentlicher Verkehr: An geeigneten Stellen wird der motorisierte Individualverkehr auf die mit dem hinterliegenden Strassennetz verträgliche Menge plafoniert und damit Überlastungen vermieden. Die Durchfahrt für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr bleibt gewährleistet.
 - Optimierung Angebot und Nachfrage Parkierung: Die Flächen für die Parkierung für Motorfahrzeuge soll möglichst zweckmässig genutzt und allfällige Überkapazitäten sollen abgebaut werden.

- Für den öffentlichen Verkehr:
 - Haltestellen- und Netzoptimierung: Mit einer Optimierung der Haltestellenanordnung und der Linienführung wird das Kosten-Nutzen-Verhältnis des Angebots des öffentlichen Verkehrs verbessert.
 - Fahrplanverbesserung: Im dichteren Siedlungsraum soll ein optimiertes Fahrplanangebot eine bessere Nutzung des Potenzials des öffentlichen Verkehrs ermöglichen.
- Für den Langsamverkehr:
 - Netz Fussgänger/Velo: Das Netz für Fussgänger und Velos soll kohärent, direkt, sicher und attraktiv gestaltet werden.
 - Parkierung Velo: Das Angebot an privaten und öffentlichen Veloabstellplätzen soll verbessert werden.
- Mobilitätsmanagement: Mobilitätsmanagement fördert ein nachhaltigeres Mobilitätsverhalten und soll an folgenden Punkten ansetzen:
 - Unternehmungen, z. B. Parkierungsangebot und –bewirtschaftung (Autos, Velos), Fahrgemeinschaften, Abonnemente öffentlicher Verkehr ...
 - Bevölkerung, z. B. Beratung, Unterstützung autofreies Wohnen, Hauslieferdienste durch Innenstadtgeschäfte, Kombibillette ...

Die Bausteine umfassen bewusst nicht nur Elemente für den motorisierten Individualverkehr, sondern auch solche des öffentlichen Verkehrs, des Langsamverkehrs und des Mobilitätsmanagements. Allein mit Massnahmen beim motorisierten Individualverkehr können die gewünschten Wirkungen einer Strategie Strasse (z. B. die Sicherstellung bzw. Verbesserung der Attraktivität von Wil oder die Förderung einer nachhaltigeren Mobilität) nicht erreicht werden.

Beim Langsamverkehr kann auf den Überlegungen zur Velostrategie aufgebaut werden. Allerdings sind auch Massnahmen gefragt, die darüber hinausgehen. Sie betreffen die öffentliche, halböffentliche und private Veloparkierung und die Fussnetzinfrastuktur.

Die angestrebte Siedlungsentwicklung (vgl. Kap. 3.2) mit den verschiedenen Entwicklungsgebieten wird bei allen Szenarien unverändert zu Grunde gelegt.

4.2. Szenarien

4.2.1. Übersicht

Die nachfolgende Tabelle zeigt einen Überblick über die in den Szenarien und Unterszenarien verwendeten Bausteine (vgl. 4.1.3):

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

Tabelle 1: Darstellung der Szenarien und ihrer Bausteine

4.2.2. Szenario 0a: Entwicklung ohne Verkehrsmassnahmen

Das Szenario 0a sieht trotz Weiterentwicklung der Bevölkerung, der Beschäftigten- und der Siedlung (ohne ESP Wil-West) abgesehen von den Projekten, die heute bereits in Realisierung stehen (Kapazitätsanpassung Flawilerstrasse) keinen weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur oder andere Verkehrsmassnahmen vor.

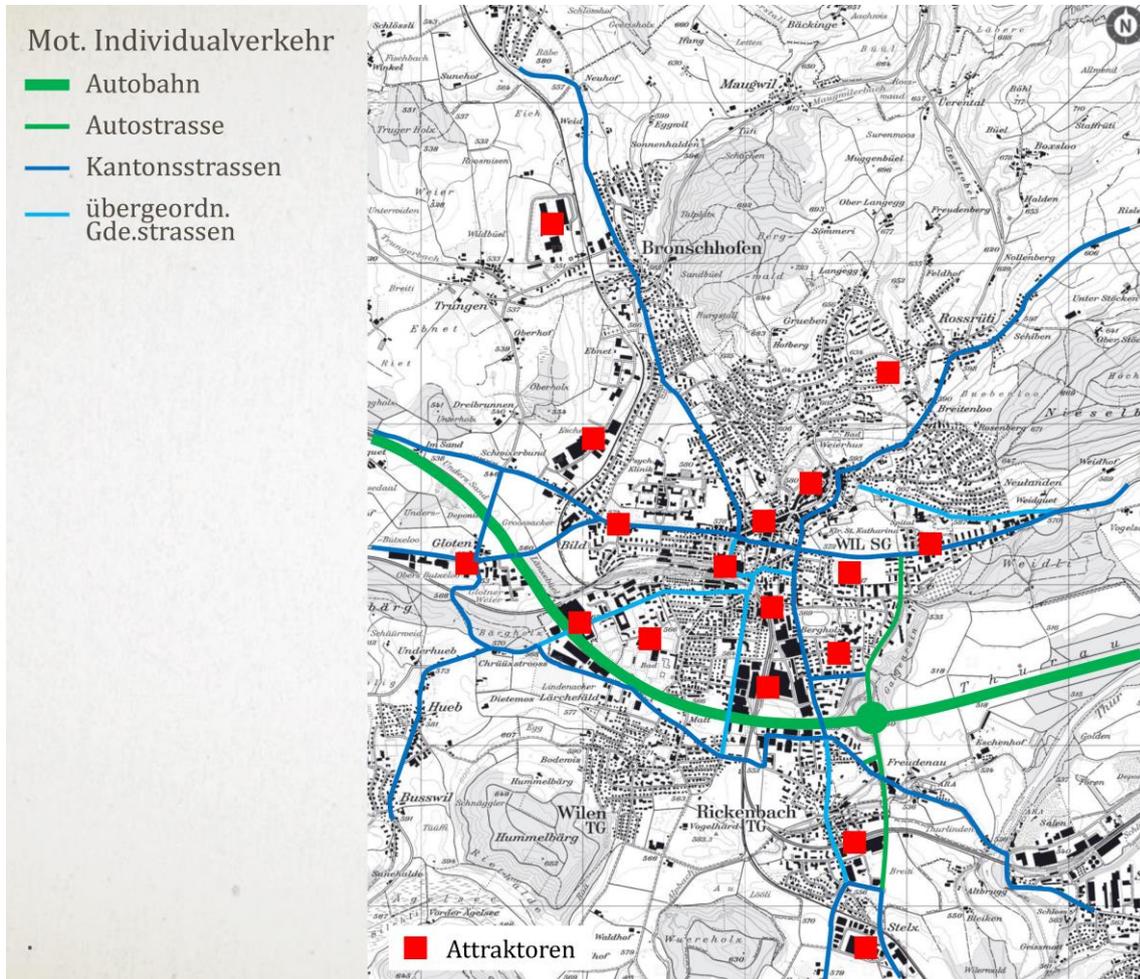


Abbildung 22: Strategieszzenario 0a: Entwicklung ohne weitere Verkehrsmassnahmen

4.2.3. Szenario Ob: Verkehrsmassnahmen ohne Netzausbauten

Szenario Ob sieht die Erstellung des Autobahnanschlusses Wil-West und des Boulevards Wil-West vor, damit der ESP Wil-West realisiert werden kann. Zusammen mit dem bestehenden Anschluss soll die Autobahn und deren Zubringer zur Kanalisierung des Verkehrs genutzt werden. Der in den zentrumsnäheren Gebieten verbleibende Verkehr soll auf den Kantonsstrassen und den am stärksten frequentierten Gemeindestrassen kanalisiert werden. Der Verkehr Richtung Zentrum wird zudem plafoniert mit dem Ziel, weiteren Verkehr auf die Autobahn zu verlagern, im Zentrum und in den zentrumsnahen Gebieten einen stetigen Verkehrsablauf zu gewährleisten und freie Kapazitäten für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr zu schaffen. Auf den Strecken mit Verkehrsplafonierung (St. Gallerstrasse, Bronschoferstrasse, Zürcherstrasse, Hubstrasse und Konstanzerstrasse) ist in den Verkehrsspitzenzeiten mit Staubildungen zu rechnen, die vom öffentlichen Verkehr und vom Langsamverkehr jedoch auf noch zu erstellenden Infrastrukturen umfahren werden können (kombinierte Bus-/Velospur). Alle stärker belasteten Strassen im Siedlungsgebiet von Wil werden zudem siedlungsverträglich gestaltet. Dadurch wird ein der Situation angepasster Fluss des motorisierten Individualverkehrs und eine bessere Berücksichtigung der Anliegen des Langsamverkehrs, der Nutzung des öffentlichen Raumes entlang einer Strasse und der angrenzenden Wohn- und Geschäftsnutzungen angestrebt.

Gebiete abseits dieses übergeordneten Strassennetzes werden als möglichst durchgangsverkehrsfreie Zonen ausgestaltet. Grundsätzlich sind die darin liegenden Strassen als Erschliessungsstrassen mit Tempo 30 auszugestalten (soweit dies nicht bereits heute der Fall ist). Die Dosierungsstellen auf den Haupteinfallachsen erhöhen den Druck auf die umliegenden Quartiere. Auf Strassen mit erhöhtem Schleichverkehrsdruck sind bei Bedarf einschneidende Massnahmen wie Teilfahrverbote denkbar (Grund-/Bergtal-/Höhenstrasse, Weststrasse, Wilenstrasse, Glärnischstrasse, Churfirstenstrasse). Die Durchlässigkeit für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr bleiben jedoch gewährleistet. Die Sirnacherstrasse wird im Rahmen der Planung ESP Wil-West für den motorisierten Individualverkehr geschlossen.

Parkplatzangebot und -nachfrage sollen besser in Einklang gebracht werden. Eine Weiterentwicklung der Bewirtschaftung (Tarifstruktur, Perimeter) ist bei Bedarf anzustreben.

Für den öffentlichen Verkehr sind Fahrplanverdichtungen, die Verbesserung der Erschliessung von Entwicklungsgebieten sowie eine Anpassung der Linienführung und der Haltestellenanordnung vorzusehen. Die Verstetigung des motorisierten Individualverkehrs und die Überholmöglichkeiten an den Pfortnerstellen sollen die Einhaltung des Fahrplans auch in Verkehrsspitzenzeiten erlauben.

Die Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr wird auf Basis der Velostrategie (vgl. Kap. 3.2) und bestehenden sowie noch zu ergänzenden Überlegungen zum Fussverkehr gezielt ausgebaut. Insbesondere wird den Aspekten des Langsamverkehrs bei der Umgestaltung der stärker belasteten Kantons- und Gemeindestrassen im Siedlungsgebiet von Wil bestmöglich Rechnung getragen.

Mit einem Mobilitätsmanagement werden eine optimale Nutzung der neuen Verkehrsangebote und ein nachhaltigeres Mobilitätsverhalten von Unternehmungen und Bevölkerung gefördert.

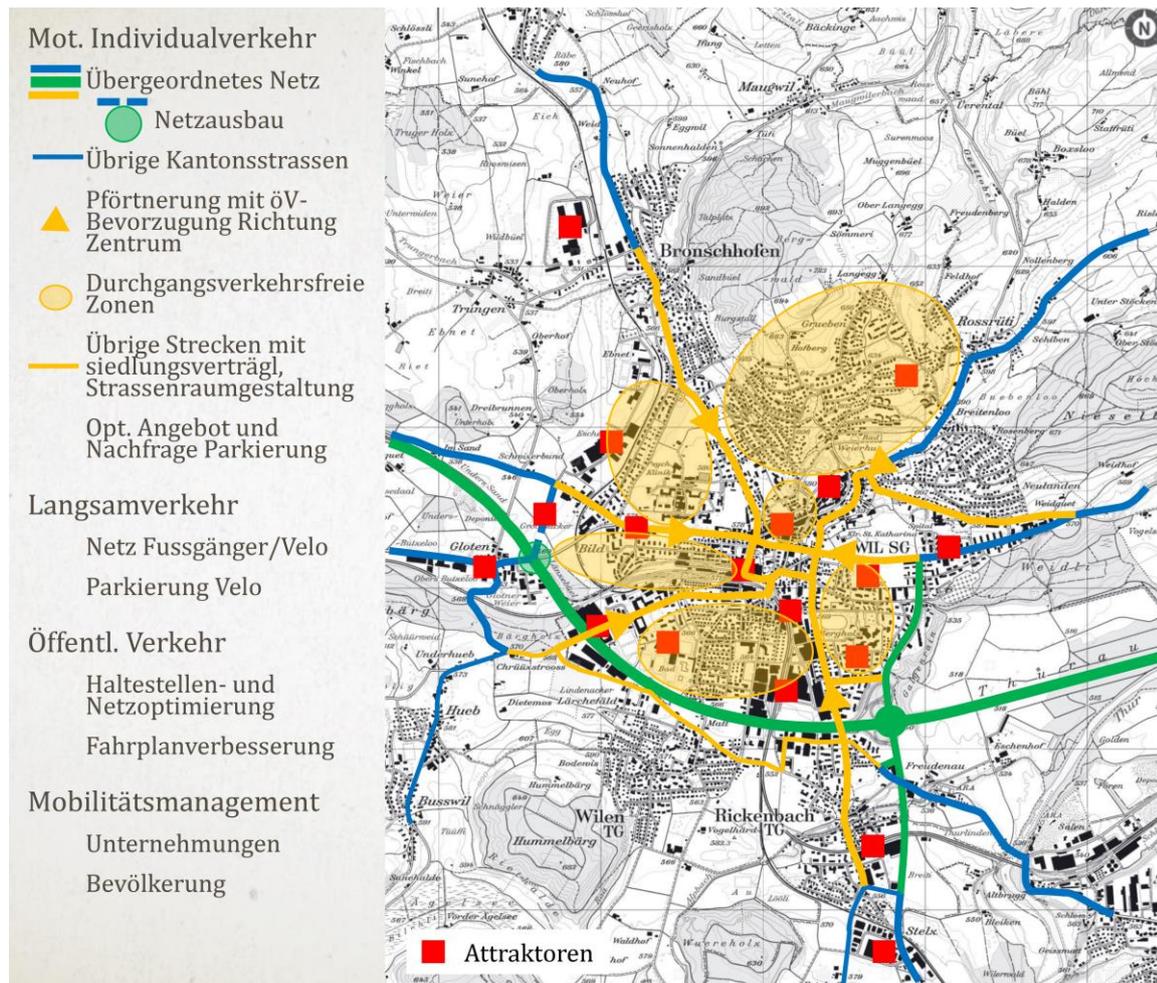


Abbildung 23: Strategieszenario Ob ohne Netzergänzungen

4.2.4. Szenario 1: Netzausbau ohne flankierende Massnahmen

Das Szenario 1 geht von der Realisierung der Netzausbauten Grünastrasse, Autobahnanschluss Wil-West, Boulevard Wil-West und Netzergänzung Nord aus. Dabei werden verschiedene Unterszenarien mit verschiedenen Ausbausritten betrachtet:

- Szenario 1a: Netzergänzung Grünastrasse
- Szenario 1b: Netzergänzungen Grünastrasse und Autobahnanschluss und Boulevard ESP Wil-West
- Szenario 1c: Netzergänzungen Grünastrasse, Autobahnanschluss und Boulevard ESP Wil-West sowie Netzergänzung Nord

Bei den Varianten mit dem Autobahnanschluss und Boulevard Wil-West, also den Untervarianten 1b und 1c ist die Umsetzung des ESP Wil-West vorgesehen. Dieser leistet einen wichtigen Beitrag zur Weiterentwicklung der gesamten Agglomeration Wil. Das damit verbundene Verkehrsaufkommen wird in den Betrachtungen berücksichtigt. Im Rahmen der Planung ESP Wil-West wird die Sirnachstrasse für den motorisierten Individualverkehr gesperrt.

Neben den Netzausbauten sehen alle Unterszenarien ein Mobilitätsmanagement vor, mit dem Unternehmungen und die Bevölkerung zu einem nachhaltigeren Mobilitätsverhalten motiviert werden.

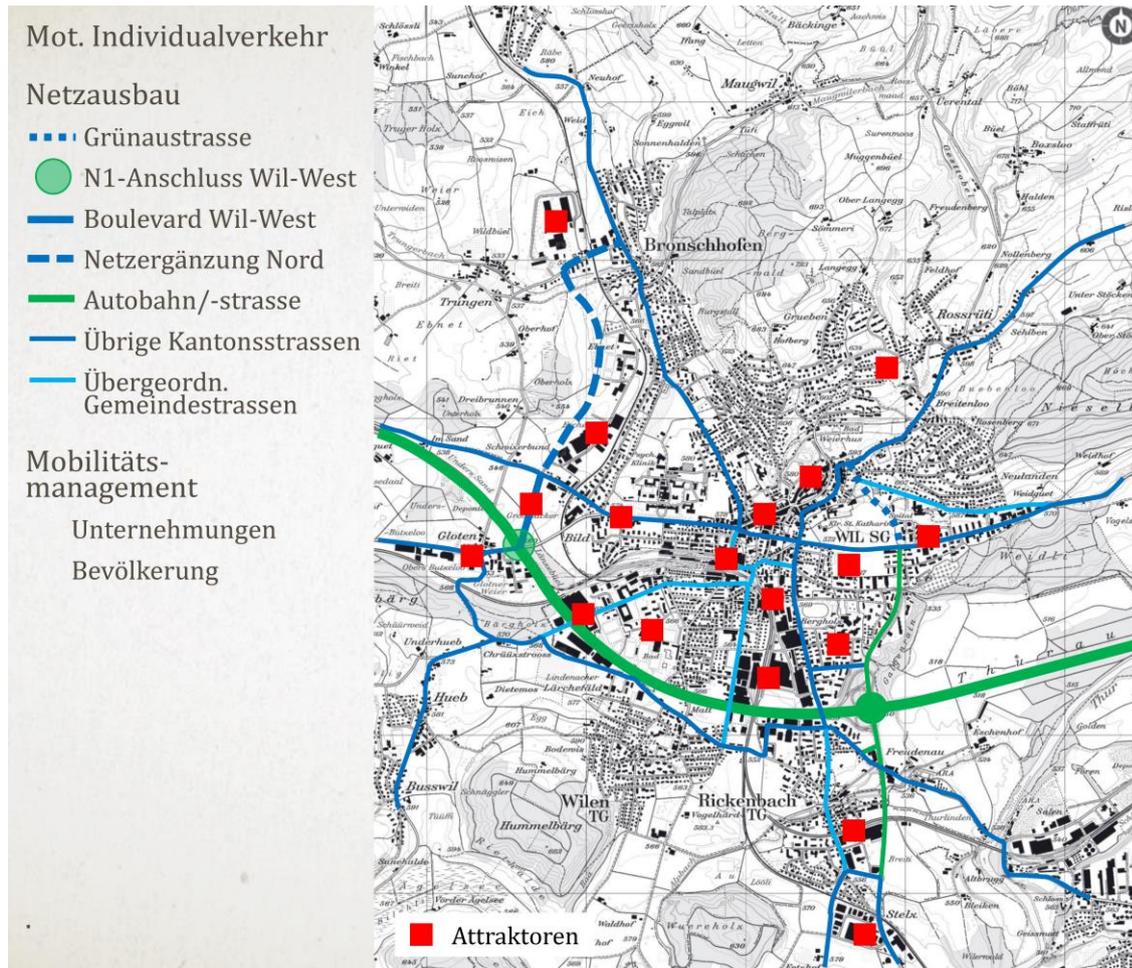


Abbildung 24: Strategieszenario 1: Netzausbau ohne flankierende Massnahmen

4.2.5. Szenario 2: Siedlungsverträglichkeit motorisierter Individualverkehr

Das Szenario 2 sieht neben den Netzausbauten Grünaustrasse, Autobahnanschluss Wil-West, Boulevard Wil-West und Netzergänzung Nord die Definition eines übergeordneten Netzes vor. Dieses umfasst folgende Strecken:

- Autobahn mit dem heutigen und dem zukünftigen Anschluss Wil bzw. Wil-West
- Georg-Rennerstrasse
- geplante Netzausbauten (Grünaustrasse, Boulevard ESP Wil-West und Netzergänzung Nord)
- in Region hinausführende Kantonsstrassen

Mit der Umsetzung des Autobahnanschlusses Wil-West und des Boulevards Wil-West verknüpft ist die Realisierung des ESP Wil-West. Dieser leistet einen wichtigen Beitrag zur Weiterentwicklung der gesamten Agglomeration Wil. Das damit verbundene Verkehrsaufkommen wird in den Betrachtungen berücksichtigt.

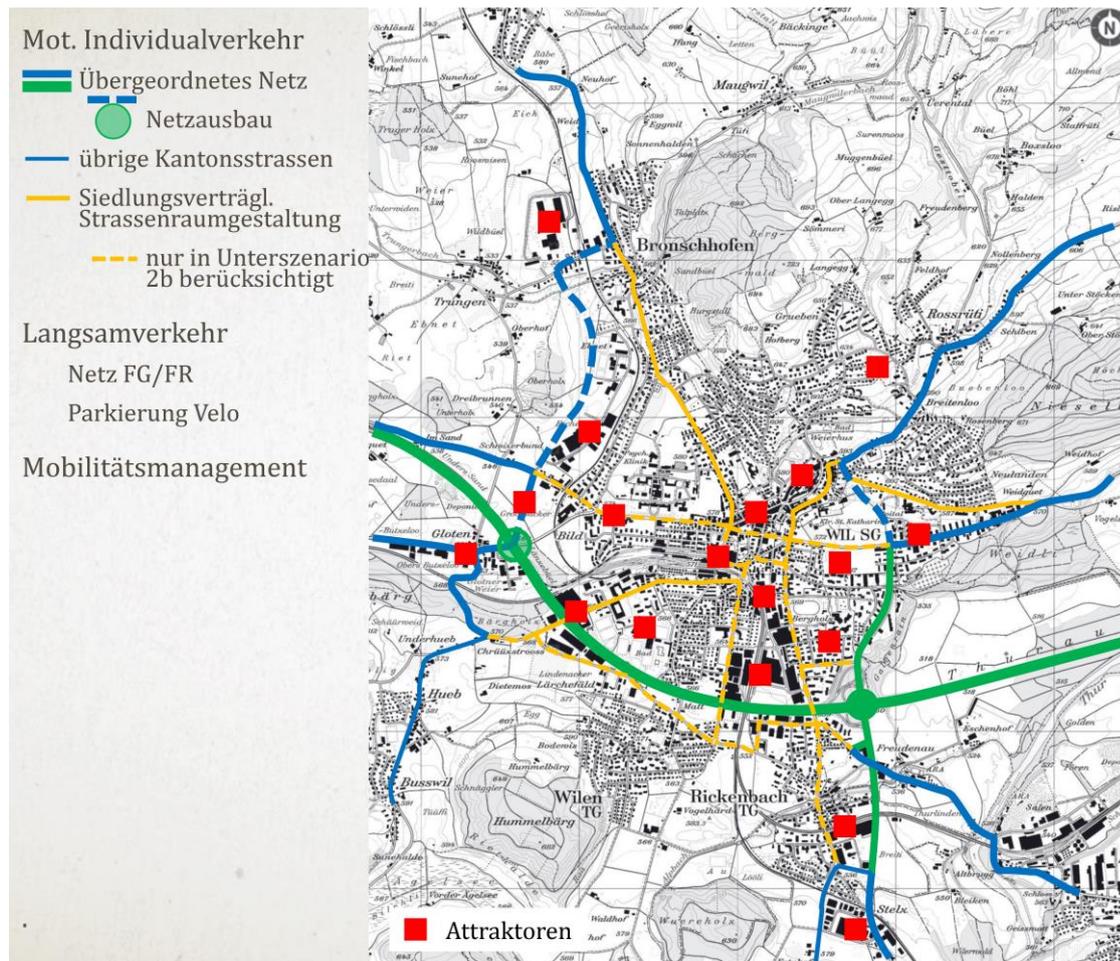


Abbildung 25: Strategieszenario 2: Verträglichkeit MIV

Die Kantonsstrassen und die stärker belasteten Gemeindestrassen im Siedlungsgebiet von Wil sollen hingegen zu siedlungsverträglicheren Strassenräumen umgestaltet werden. Dabei werden zwei Untervarianten betrachtet: Szenario 2a geht von Interventionen mit einer den Situationen angepassten reduzierten Geschwindigkeit auf einzelnen Strassenabschnitten aus (Mörlikonerstrasse, Industrie- strasse, Bronschhoferstrasse, Hubstrasse Wil, Tonhallen-/Toggenburgerstrasse Nord, Fürstenland- strasse), Szenario 2b sieht eine entsprechende flächendeckende Intervention auf allen Kantons- und übergeordneten Gemeindestrassen im Siedlungsgebiet von Wil abseits des übergeordneten Netzes vor sowie die Schliessung einzelner Strecken für den Durchgangsverkehr (Tonhallen-/Toggenburgerstrasse Nord, Grund-/Bergtal-/Höhenstrasse). Mit der siedlungsverträglichen Gestaltung wird ein der Situation angepasster Fluss des motorisierten Individualverkehrs und eine bessere Berücksichtigung der Anliegen des Langsamverkehrs, der Nutzung des öffentlichen Raumes entlang einer Strasse und der angrenzenden Wohn- und Geschäftsnutzungen angestrebt. Die Schliessung der Sirnacherstrasse für den motorisierten Individualverkehr gemäss Planung ESP Wil-West ist in beiden Untervarianten enthalten.

Die Infrastruktur für den Fuss- wie für den Veloverkehr wird auf Basis der Velostrategie (vgl. Kap. 3.2) und bestehenden sowie noch zu ergänzenden Überlegungen zum Fussverkehr gezielt ausgebaut. Insbesondere wird den Aspekten des Langsamverkehrs bei der Umgestaltung der stärker belasteten Kantons- und Gemeindestrassen im Siedlungsgebiet von Wil bestmöglich Rechnung getragen.

Des Weiteren wird ein Mobilitätsmanagement vorgesehen, das Unternehmungen und Bevölkerung zu einem nachhaltigeren Mobilitätsverhalten motivieren soll.

4.2.6. Szenario 3: Kanalisierung/Plafonierung motorisierter Individualverkehr

Das Szenario 3 sieht neben den Netzausbauten Grünaustrasse, Autobahnanschluss Wil-West, Boulevard Wil-West und Netzergänzung Nord wie Szenario 2 die Definition eines übergeordneten Netzes vor, welches neben den Netzausbauten die Autobahn, die Georg-Rennerstrasse und die in Region hinausführenden Kantonsstrassen umfasst. Mit der Umsetzung des Autobahnanschluss Wil-West und des Boulevards Wil-West verknüpft ist die Realisierung des ESP Wil-West. Dieser leistet einen wichtigen Beitrag zur Weiterentwicklung der gesamten Agglomeration Wil. Das damit verbundene Verkehrsaufkommen wird in den Betrachtungen berücksichtigt.

Der Verkehr soll bestmöglich auf dieses übergeordnete Netz kanalisiert werden. Der in den zentrumsnäheren Gebieten verbleibende Verkehr soll ebenfalls kanalisiert werden und zwar auf ein Übergangsnetz mit den folgenden Strecken:

- Toggenburgerstrasse
- St. Gallerstrasse (Abschnitt Rudenzburgplatz–Knoten Georg-Rennerstrasse)
- Lerchenfeldstrasse
- Mattstrasse
- Obere/Untere Bahnhofstrasse
- Bronschhoferstrasse (Abschnitt Schwanenkreisel–Knoten Netzergänzung Nord)
- Zürcherstrasse (Abschnitt Schwanenkreisel–Knoten Netzergänzung Nord/Boulevard Wil-West)
- Hubstrasse Wil

Auf diesem Übergangsnetz wird der motorisierte Individualverkehr in Richtung Zentrum plafoniert mit dem Ziel, weiteren Verkehr auf das übergeordnete Netz zu verlagern und im Zentrum und in zentrumsnahen Gebieten der Stadt einen stetigen Verkehrsablauf zu gewährleisten. Auf den Strecken mit Verkehrsplafonierung (St. Gallerstrasse, Bronschhoferstrasse, Zürcherstrasse und Hubstrasse) ist in den Verkehrsspitzenzeiten mit Staubildungen zu rechnen, die vom öffentlichen Verkehr und vom Langsamverkehr jedoch umfahren werden können (kombinierte Bus-/Velospur). Die Strassen des Übergangsnetzes werden zudem siedlungsverträglich gestaltet. Dadurch wird ein der Situation angepasster Fluss des motorisierten Individualverkehrs und eine bessere Berücksichtigung der Anliegen des Langsamverkehrs, der Nutzung des öffentlichen Raumes entlang einer Strasse und der angrenzenden Wohn- und Geschäftsnutzungen angestrebt. Kantonsstrassen, die Teil des Übergangsnetzes werden, können auch zukünftig für Ausnahmesituationen (z. B. Unterbruch Autobahn) Funktion des Durchleitens übernehmen.

Gebiete abseits des übergeordneten Netzes und des Übergangsnetzes werden als durchgangsverkehrsfreie Zonen ausgestaltet. Grundsätzlich sind die darin liegenden Strassen als Erschliessungsstrassen mit Tempo 30 auszugestalten (soweit dies nicht bereits heute der Fall ist). Auf Strassen mit erhöhtem Schleichverkehrsdruck sind bei Bedarf ergänzende Massnahmen wie Teilfahrverbote denkbar (Tonhallen-/Toggenburgerstrasse Nord, Grund-/Bergtal-/Höhenstrasse, Weststrasse, Wilenstrasse, Glärnischstrasse, Churfürstenstrasse und Fürstenlandstrasse). Die Durchlässigkeit für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr bleiben jedoch gewährleistet. Die Sirnacherstrasse wird im Rahmen der Planung ESP Wil-West für den motorisierten Individualverkehr geschlossen.

Parkplatzangebot und -nachfrage sollen besser in Einklang gebracht werden. Eine Weiterentwicklung der Bewirtschaftung (Tarifstruktur, Perimeter) ist bei Bedarf anzustreben.

Für den öffentlichen Verkehr sollen Fahrplanverdichtungen, die Verbesserung der Erschliessung von Entwicklungsgebieten sowie eine Anpassung der Linienführung und der Haltestellenanordnung vorgesehen werden. Die Verstetigung des motorisierten Individualverkehrs und die Überholmöglichkeiten an den Pfortnerstellen erlauben die Einhaltung des Fahrplans auch in Verkehrsspitzenzeiten.

Wie in Szenario 2 wird die Infrastruktur für den Fuss- sowie für den Veloverkehr auf Basis der Velostrategie (vgl. Kap. 3.2) und bestehenden sowie noch zu ergänzenden Überlegungen zum Fussverkehr gezielt ausgebaut. Insbesondere wird den Aspekten des Langsamverkehrs bei der Umgestaltung der stärker belasteten Kantons- und Gemeindestrassen im Siedlungsgebiet von Wil bestmöglich Rechnung getragen. Die z.T. deutlich tieferen Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr erlauben einen grösseren Spielraum für Massnahmen als in Szenario 2.

Mit einem Mobilitätsmanagement werden eine optimale Nutzung der neuen Verkehrsangebote und ein nachhaltigeres Mobilitätsverhalten von Unternehmungen und Bevölkerung gefördert.

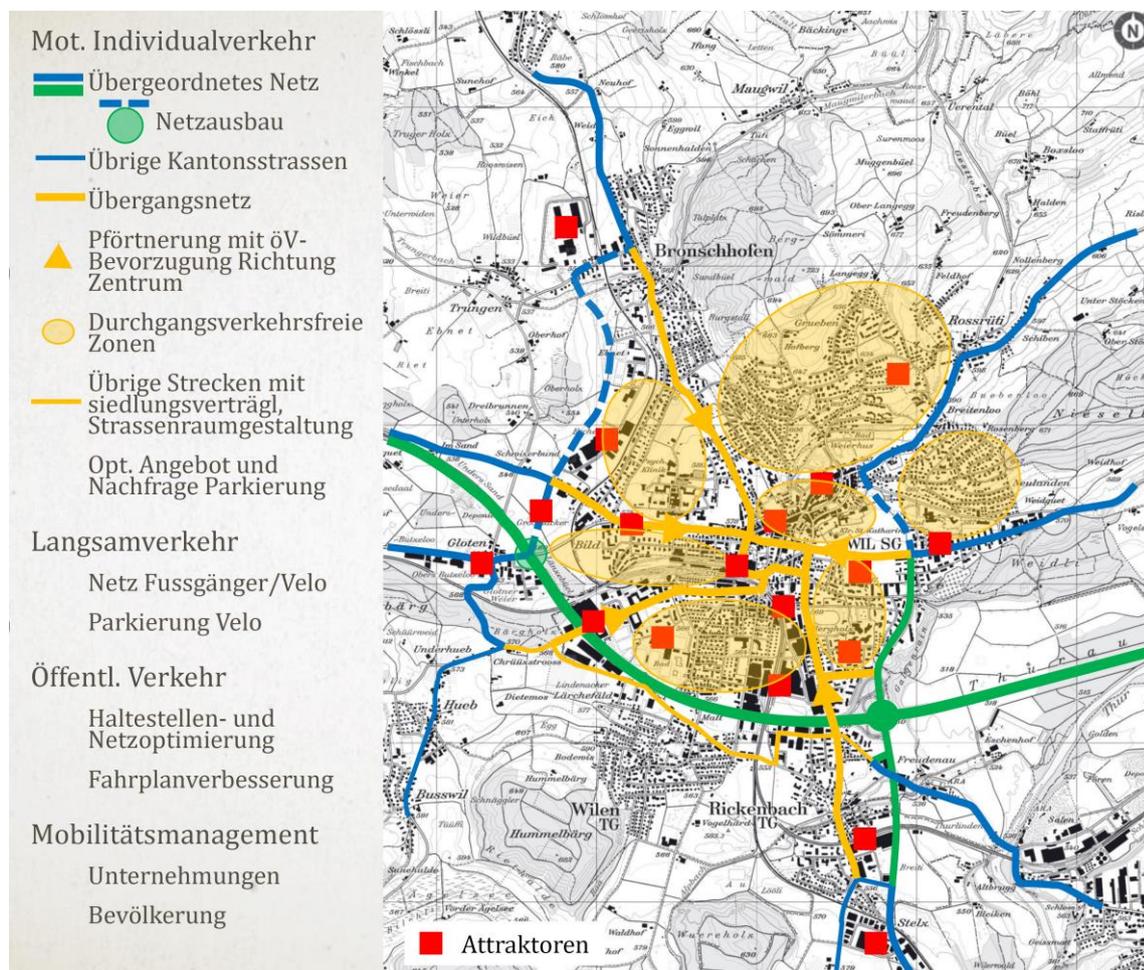


Abbildung 26: Strategieszenario 3: Kanalisierung/Plafonierung motorisierter Individualverkehr

4.2.7. Szenario 4: Durchfahrtsperre für motorisierten Individualverkehr

Szenario 4 sieht wie in den vorhergehenden Szenarien neben den Netzausbauten Grünaustrasse, Autobahnanschluss Wil-West, Boulevard Wil-West und Netzergänzung Nord die Definition eines übergeordneten Netzes vor, das neben den Netzausbauten die Autobahn, die Georg-Rennerstrasse und die in Region hinausführenden Kantonsstrassen umfasst. Mit der Umsetzung des Autobahnanschlusses Wil-West und des Boulevards Wil-West verknüpft ist die Realisierung des ESP Wil-West. Dieser leistet einen wichtigen Beitrag zur Weiterentwicklung der gesamten Agglomeration Wil. Das damit verbundene Verkehrsaufkommen wird in den Betrachtungen berücksichtigt.

Der Verkehr soll bestmöglich auf dieses übergeordnete Netz kanalisiert werden. Dazu werden das ganze Zentrum und das zentrumsnahe Siedlungsgebiet der Stadt Wil abseits des definierten übergeordneten Netzes zur durchgangsverkehrsfreien Zone definiert. Für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr bleibt die Durchgängigkeit jedoch gewährleistet. Um die bedeutenden Ziel- und Quellverkehrsströme von Wil ebenfalls zu kanalisieren, wird am siedlungsverträglich gestalteten Übergangnetz gemäss Szenario 3 – Toggenburgerstrasse, St.Gallerstrasse (Abschnitt Rudenzburgplatz–Knoten Georg-Rennerstrasse), Lerchenfeldstrasse, Mattstrasse, Obere/Untere Bahnhofstrasse, Bronschhoferstrasse (Abschnitt Schwanenkreisel–Knoten Netzergänzung Nord), Zürcherstrasse (Abschnitt Schwanenkreisel–Knoten Netzergänzung Nord/Boulevard Wil-West) und Hubstrasse – zwar festgehalten, jedoch im Bereich Lerchenfeldstrasse und Obere/Untere Bahnhofstrasse für den Durchgangsverkehr unterbunden. Die Zufahrt ins Zentrum bleibt von allen Seiten her möglich. Mit der siedlungsverträglichen Gestaltung wird ein der Situation angepasster Fluss des motorisierten Individualverkehrs und eine bevorzugte Berücksichtigung der Anliegen des Langsamverkehrs, der Nutzung des öffentlichen Raumes entlang einer Strasse und der angrenzenden Wohn- und Geschäftsnutzungen angestrebt. Kantonsstrassen, die Teil des Übergangnetzes werden, können auch zukünftig für Ausnahmesituationen (z. B. Unterbruch Autobahn) Funktion des Durchleitens übernehmen.

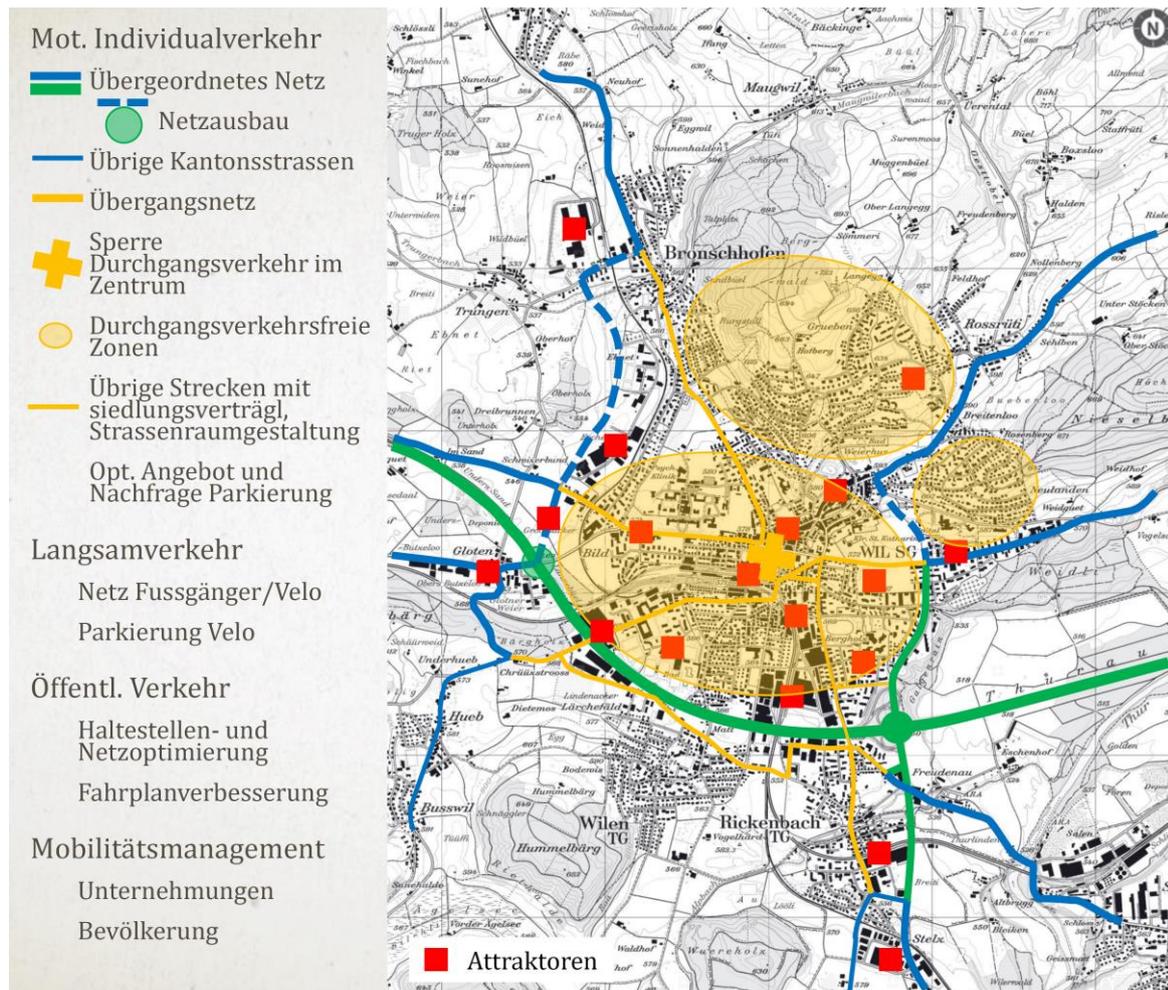


Abbildung 27: Strategieszenario 4: Reduktion motorisierter Individualverkehr

Die Unterbindung von Schleichverkehr auf gewissen Erschliessungsstrassen wird im Vergleich zu Szenario 3 wichtiger (Tonhallen-/Toggenburgerstrasse Nord, Grund-/Bergtal-/Höhenstrasse, Weststrasse, Wilenstrasse, Glärnischstrasse, Churfürstenstrasse, Fürstenlandstrasse). Neben Tempo 30 sind dazu ergänzende Massnahmen wie Teilfahrverbote denkbar. Die Sirnacherstrasse wird im Rahmen der Planung ESP Wil-West für den motorisierten Individualverkehr geschlossen.

Analog zu Szenario 3 sollen Parkplatzangebot und –nachfrage besser in Einklang gebracht werden. Eine Weiterentwicklung der Bewirtschaftung ist anzustreben.

Ebenfalls wie in Szenario 3 werden für den öffentlichen Verkehr Fahrplanverdichtungen, die Verbesserung der Erschliessung von Entwicklungsgebieten sowie eine Anpassung der Linienführung und der Haltestellenanordnung vorgesehen. Die Reduktion des Aufkommens des motorisierten Individualverkehrs im Zentrum erlaubt die Einhaltung des Fahrplans auch in Verkehrsspitzenzeiten.

Weiter entspricht der gezielte Ausbau der Infrastruktur für den Fuss- wie für den Veloverkehr auf Basis der Velostrategie (vgl. Kap. 3.2) und bestehenden sowie noch zu ergänzenden Überlegungen zum Fussverkehr dem Szenario 3. Insbesondere wird den Aspekten des Langsamverkehrs bei der Umgestaltung der stärker belasteten Kantons- und Gemeindestrassen im Siedlungsgebiet von Wil bestmöglich Rechnung getragen.

Mit einem Mobilitätsmanagement werden eine optimale Nutzung der neuen Verkehrsangebote und ein nachhaltigeres Mobilitätsverhalten von Unternehmungen und Bevölkerung gefördert.

4.3. Beurteilung der Szenarien

4.3.1. Berechnungen mit dem Verkehrsmodell

Für die Stadt Wil bestehen zwei Verkehrsmodelle, ein Makromodell der Firma Roland Müller Küssnacht und ein Mikromodell des Ingenieurbüros Bieli St.Gallen. Während sich im Mikromodell vor allem die Leistungsfähigkeit von Knoten simulieren lässt, können im Makromodell Aussagen zu Strecken mit erhöhten Anforderungen bezüglich deren Kapazität sowie erste qualitative Beurteilungen gemacht werden. Im aktuellen Makromodell ist der durchschnittliche motorisierte Individualverkehr eines Werktags (DWV) abgebildet. Diese Belastungswerte sind höher als die in der Regel verwendeten durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen (DTV), die das Verkehrsaufkommen während der ganzen Woche, inklusive Wochenende, berücksichtigen. Das Mikromodell kommt in der Strategieentwicklung noch nicht zum Einsatz.

Die Auswirkungen der vorangehend entwickelten Szenarien wurden anhand des Makromodells auf ihre Auswirkungen auf die Verteilung des motorisierten Individualverkehrs auf dem Strassennetz überprüft. Allerdings berücksichtigt das Modell nur Massnahmen am Strassennetz im direkten Zusammenhang mit dem motorisierten Individualverkehr. Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs, des Langsamverkehrs oder Massnahmen des Mobilitätsmanagements bleiben unberücksichtigt.

Die Szenarien 0–4 wurden modelliert (vgl. Kap. 4.2.2), was eine gute Vergleichbarkeit unter den verschiedenen Zuständen wie auch mit dem Ist-Zustand erlaubt. Die nachfolgenden Diagramme geben eine Übersicht über die zu erwartenden Verkehrsverlagerungen auf ausgewählten Querschnitten.

Zur besseren Lesbarkeit wird auf die Darstellung der Unterszenarien 1a und 1b verzichtet. Diese Angaben können dem Anhang entnommen werden.

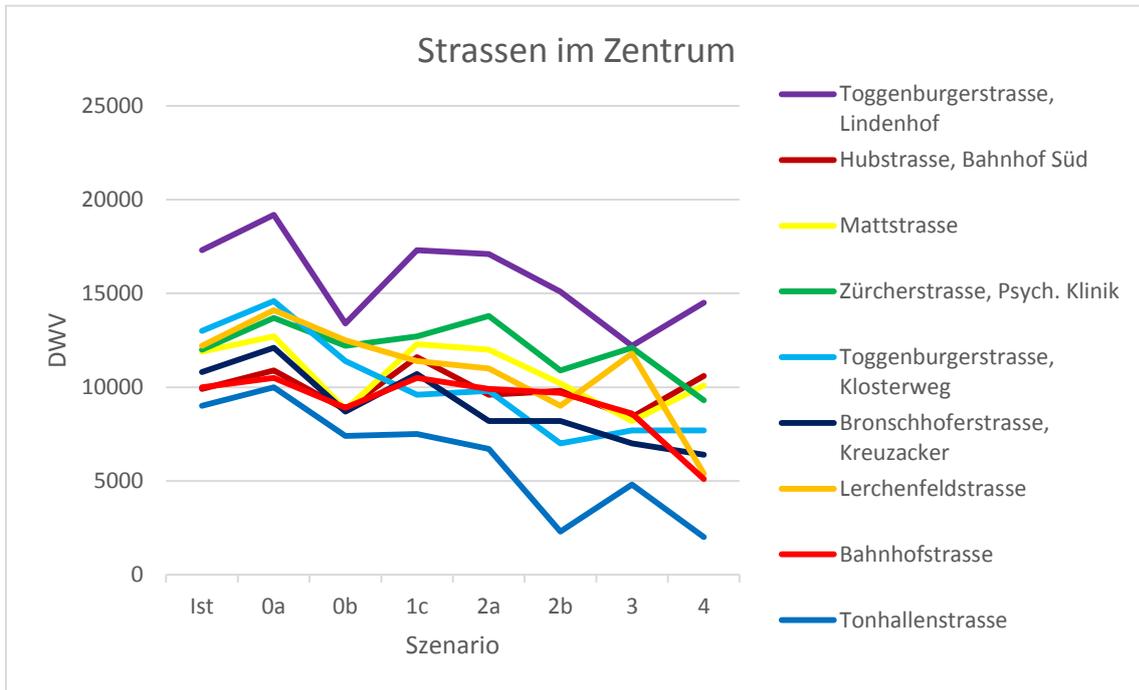


Abbildung 28: Prognose Motorfahrzeugverkehrsaufkommen im Zentrum von Wil ausserhalb des übergeordneten Netzes

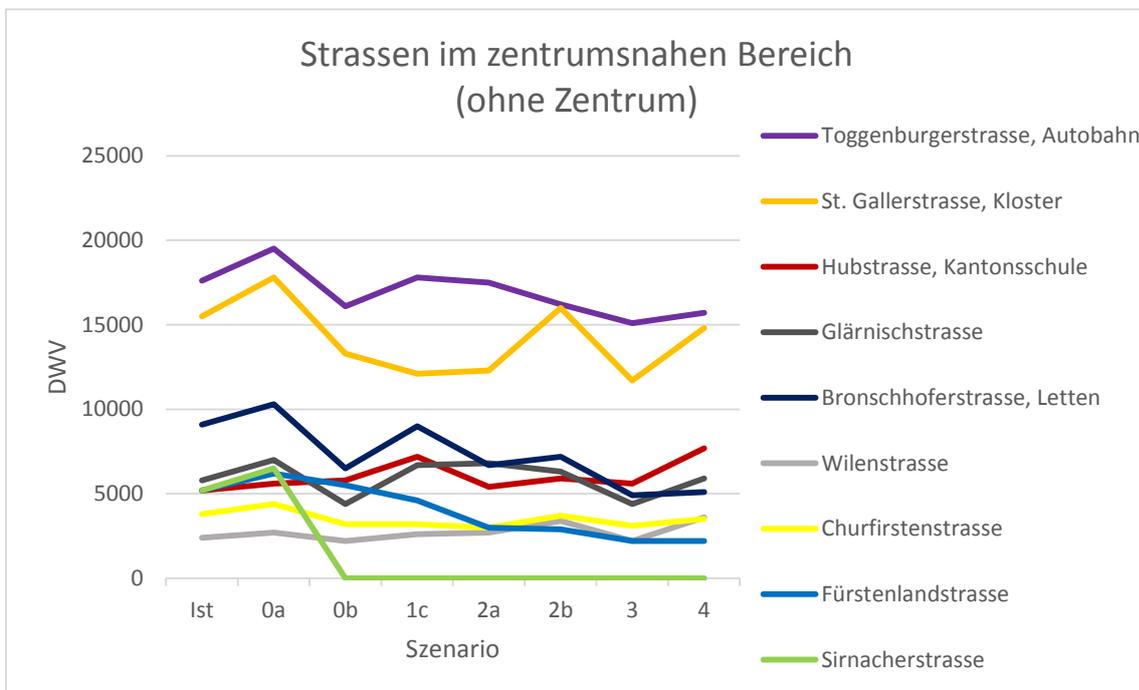


Abbildung 29: Prognose Verkehrsbelastungen ausserhalb des übergeordneten Netzes in zentrumsnahen Gebieten von Wil

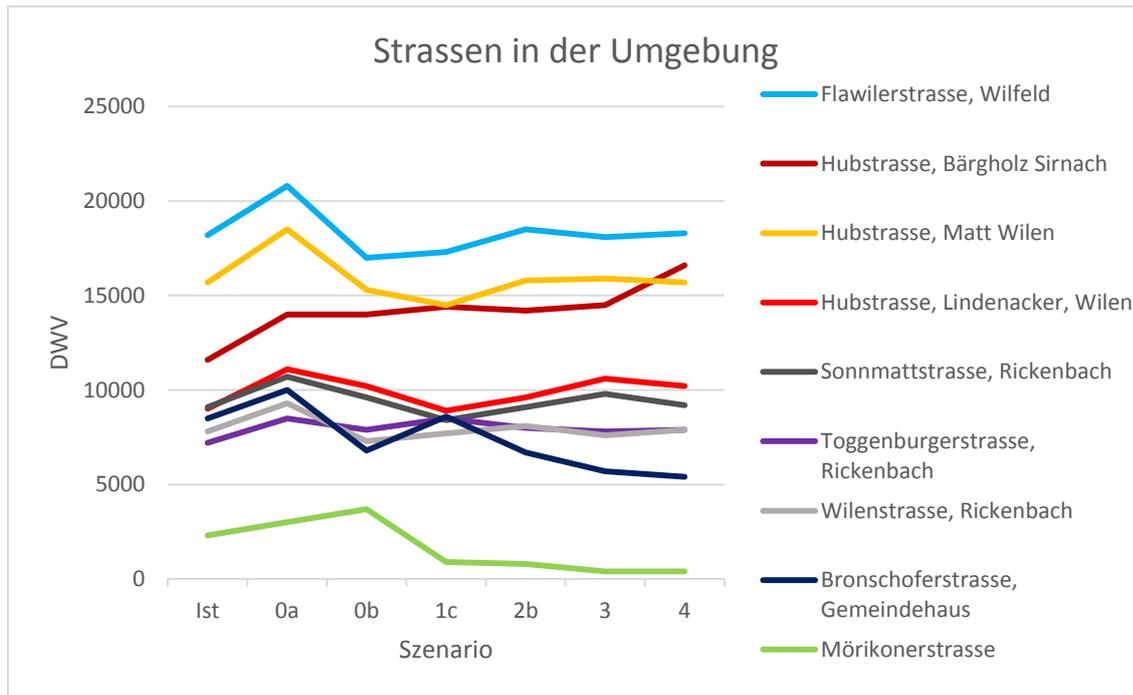


Abbildung 30: Prognose Verkehrsbelastungen ausserhalb des übergeordneten Netzes in der Umgebung von Wil

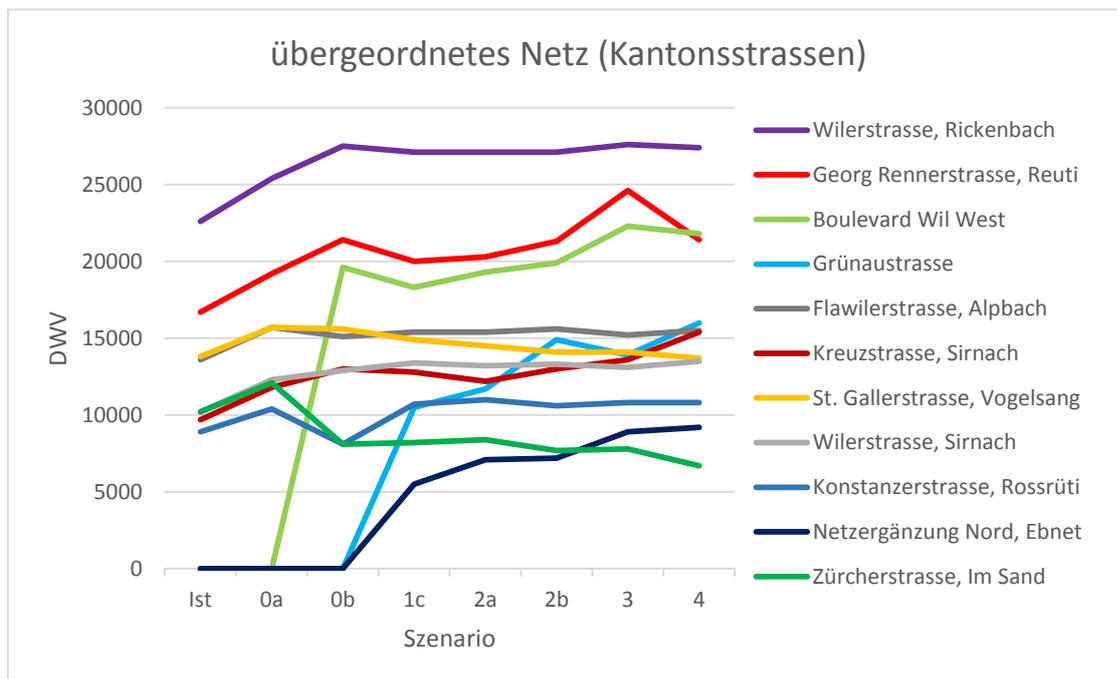


Abbildung 31: Prognose Aufkommen motorisierter Individualverkehr auf dem übergeordneten Netz, Kantonsstrassen

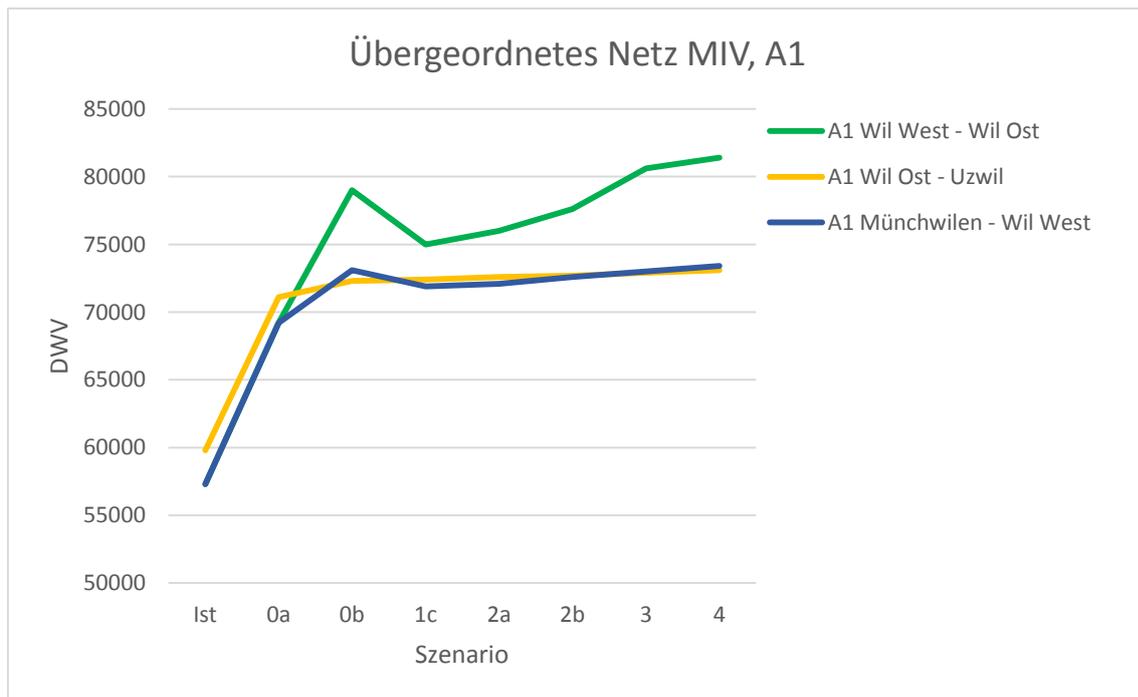


Abbildung 32: Prognose Aufkommen motorisierter Individualverkehr auf dem übergeordneten Netz, Autobahn

Die Modellergebnisse bedürfen der Interpretation. Insbesondere ist davon auszugehen, dass die Massnahmenpakete der Szenarien 0b, 3 und 4 auch den Modalsplit im Sinne einer Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr hin zum öffentlichen Verkehr und zum Langsamverkehr beeinflussen. Gerade für einen eher urban geprägten Raum wie die Stadt Wil bedeutet dies einen Schritt hin zu einer ressourcenschonenderen und deshalb nachhaltigeren Mobilität. Es resultiert daraus eine Reduktion der Belastungen des Strassennetzes, die in den Modellberechnungen jedoch nicht berücksichtigt ist.

4.3.2. Szenario 0a: Entwicklung ohne Verkehrsmassnahmen

Aufgrund der generellen Entwicklung ist eine Zunahme der Verkehrsnachfrage gegenüber dem Ist-Zustand zu erwarten (vgl. dazu auch Kap. 3.2). Die grössten Zunahmen sind auf der Autobahn und dem Kantonsstrassennetz ausserhalb der Stadt Wil zu erwarten. Für die Kantonsstrassen im Zentrum und in Zentrumsnähe von Wil ist von einer kleineren Zunahme auszugehen. Dies führt zu längeren Phasen der starken Staubbildung auf allen Hauptachsen Richtung Stadtzentrum. Es ist zudem davon auszugehen, dass nicht die ganze von den Modellberechnungen ausgewiesenen Mehrbelastungen des innerstädtischen Kantonsstrassennetzes von Wil tatsächlich dort auftreten. Vielmehr ist auch eine zunehmende Verkehrsverdrängung auf das Hauptstrassennetz in der Umgebung von Wil und die Gemeindestrassen in Wil zu erwarten. Daraus resultieren für die Kantonsstrassen in Zentrumsnähe von Wil zwar leicht niedrigere Verkehrsbelastungen als in den Modellrechnungen ausgewiesen, für viele andere Strecken jedoch stärkere Belastungen bzw. eine Akzentuierung von berechneten Verkehrszunahmen. Damit verbunden sind stärkere negative Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs und gleichzeitig ansteigende Reisezeiten. Davon ist auch der öffentliche Verkehr betroffen. Eine Angebotsverbesserung könnte unter diesen Umständen nur beschränkt eine spürbare positive Wirkung erzielen. Auch der Langsamverkehr dürfte sich unter dem Druck des motorisierten Individu-

alverkehrs nicht zu einer attraktiven Alternative entwickeln können. Insgesamt ergibt sich eine Verschlechterung der Attraktivität von Wil als Wohn- und Wirtschaftsstandort. Die angestrebte Siedlungsentwicklung insbesondere der ESP Wil-West könnte nicht realisiert werden.

4.3.3. Szenario Ob: Verkehrsmassnahmen ohne Netzausbauten

Mit der Realisierung des Autobahnanschlusses Wil-West und den einschneidenden Massnahmen zur Verkehrskanalisation und Plafonierung auf dem bestehenden Strassennetz kann eine Verlagerung des Verkehrs aus dem Zentrum auf die Autobahn und deren Zubringer erreicht werden. Bereits in den zentrumsnahen Bereichen wird aber nur noch der mit der Entwicklung erwartete Mehrverkehr kompensiert. Namentlich städtebaulich sensible Räume (Tonhallenstrasse/Toggenburgerstrasse Nord) erfahren praktisch keine Entlastung. Dank der durchgangsverkehrsfreien Zonen kann eine Verdrängung auf das Erschliessungsstrassennetz vermieden werden. Allerdings bedarf der relativ starke Druck (Schleichverkehr) auf die durchgangsverkehrsfreien Zonen ziemlich einschneidende Massnahmen, die sich auch einschränkend auf die Erreichbarkeit der Quartiere auswirken dürften.

Entsprechend den Verkehrsabnahmen im zentrumsnahen Bereich steigen die Belastungen bei den beiden Autobahnanschlüssen und auf der Autobahn. Hier und bei den Knoten der Zubringer (Boulevard ESP Wil-West, Georg-Rennerstrasse) ist den Kapazitäten Achtung zu schenken. Ausbauten gewisser bestehender Knoten dürften unvermeidlich sein und Störungen des Verkehrsflusses auf der Autobahn sich deutlich auswirken. Auf dem Strassennetz in der Umgebung sind lokale Verlagerungen festzustellen, insbesondere nordwestlich von Wil sind Verkehrszunahmen in den nahe gelegenen Naherholungsgebieten (Mörikonstrasse) sowie auch grossräumiger im Korridor Wuppenau–Bettwiesen–Münchwilen zu erwarten.

Die Angebotsverbesserung und die Reduktion der Behinderungen durch den motorisierten Individualverkehr (Verstetigung des motorisierten Individualverkehrs im Zentrum bzw. die Überholmöglichkeit an den Pförtnerstellen, sofern ausreichende Räume für die gegenüber Szenario 3 grösser zu erwartenden Staubildungen zur Verfügung gestellt werden können), erlauben eine gewisse, durch die weiterhin hohen Belastungen des Strassennetzes allerdings begrenzte Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs. Die Linien- und Haltestellenoptimierungen ermöglichen gleichzeitig eine Verbesserung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses.

In Bezug auf den Langsamverkehr können ebenfalls Verbesserungen erreicht werden. Der Spielraum dazu ist allerdings eingeschränkter als in Szenario 3.

Die Optimierung von Parkplatzangebot und –nachfrage dürfte einerseits das Mobilitätsverhalten beeinflussen, andererseits neue Entwicklungsmöglichkeiten für die Stadt Wil freispielen.

Im Mobilitätsmanagement dürfte dank den Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr eine grössere Wirkung als in Szenario 0a entfalten.

Auf die gesamthafte Entwicklung der Stadt Wil kann sich das Szenario trotz der teilweisen Verkehrsentslastung im Zentrum eher kritisch auswirken, da die lenkenden Massnahmen relativ zu der verbleibenden Verkehrsbelastung deutlich schärfer sein müssen als in Szenario 3, das in gewissen Teilen einen ähnlichen Ansatz aufweist. Dies bedeutet spürbare Einschränkungen der Erreichbarkeit bestehender Siedlungsgebiete und zukünftiger Entwicklungsareale im Stadtzentrum durch den motorisierten Individualverkehr. Immerhin können die negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs und die damit verbundenen Behinderungen des öffentlichen Verkehrs begrenzt werden, zumal die ausgewiesenen Verkehrsentslastungen durch zu erwartende Veränderungen des Mo-

dalsplit im Sinne einer Reduktion des Anteils des motorisierten Individualverkehrs und einer Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs verstärkt werden. Die Mobilität im Allgemeinen dürfte sich im Sinne der Nachhaltigkeit positiv verändern. Eine Aufwertung des öffentlichen Strassenraumes ist in einem gewissen Rahmen möglich. Insgesamt kann jedoch nicht nur bedingt mit einer Verbesserung der Attraktivität des Wohn- und Wirtschaftsstandortes Wil gerechnet werden. Insbesondere für das Zentrum von Wil besteht die Gefahr einer Reduktion der Standortattraktivität. Die angestrebte Siedlungsentwicklung, die eine Stärkung des Zentrums vorsieht, könnte damit in Frage gestellt und durch eine unerwünschte Entwicklung in die Fläche unterlaufen werden.

4.3.4. Szenario 1: Netzausbau ohne flankierende Massnahmen

Bei Szenario 1 sind die Ergebnisse differenziert nach den einzelnen Unterszenarien zu betrachten:

- Unterszenario 1a zeigt neben einer deutlichen Verkehrsverlagerung von der Achse Tonhallen-/Toggenburgerstrasse Nord auf die Grünastrasse kleinere Verlagerungen von der Toggenburgerstrasse südlich der St.Gallerstrasse auf die Georg-Rennerstrasse. Im Bereich Kloster profitiert die St.Gallerstrasse ebenfalls von einer Verkehrsabnahme. Bei der Tonhallen- und der nördlichen Toggenburgerstrasse handelt es sich um sensible Stadträume in unmittelbarer Nähe zur Altstadt und zur Fussgängerzone, deren stärkere Entlastung zweckmässig wäre. Ansonsten sind gegenüber Szenario 0 kaum Veränderungen der Verkehrsbelastungen festzustellen.
- Unterszenario 1b ergibt eine zusätzliche Entlastung für die Lerchenfeldstrasse, die St.Gallerstrasse im Abschnitt Kloster und die Georg-Rennerstrasse. Dabei handelt es sich um Verkehrsströme aus dem Zentrum zum bestehenden Autobahnanschluss, die neu Richtung Westen zum neuen Autobahnanschluss gelenkt werden. Ähnliche Effekte sind auf der Hubstrasse in Wilen und Rickenbach, auf der Sonnmattstrasse in Rickenbach bzw. auf der Flawilerstrasse im Wilerfeld festzustellen. Demgegenüber sind primär durch die neue Anbindung zur Autobahn Mehrbelastungen für die Hubstrasse in Wil sowie die Kreuzstrasse und die Wilerstrasse in Sirnach zu erwarten. Durch die Sperrung erfährt die Sirnacherstrasse eine deutliche Verkehrsentslastung. Für den neuen Boulevard ESP Wil-West ist ein relativ starkes Verkehrsaufkommen zu erwarten. Bemerkenswert ist im Vergleich zu Szenario 0a die Entlastung der Zürcherstrasse zwischen ESP Wil-West und Münchwilen: Der neue Autobahnanschluss Wil-West leitet Verkehr direkter auf die Autobahn, der ohne diesen Anschluss zum Anschluss Münchwilen fährt, oder in geringerer Masse gar nicht die Autobahn benützt. Für die Autobahn resultiert durch den neuen Autobahnanschluss zwischen den beiden Autobahnanschlüssen Wil und Münchwilen eine, gemessen an der Gesamtbelastung allerdings bescheidene Verkehrszunahme. Ansonsten bleiben wie Verkehrsbelastungen weitgehend stabil.
- In Unterszenario 1c zeigt sich wenig überraschend eine bescheidene Entlastung der Bronschhoferstrasse. Im Verhältnis zur Gesamtbelastung deutlicher fällt sie auf der Mörikonerstrasse aus. Darüber hinaus sind kaum nennenswerte Verkehrsverlagerungen zu verzeichnen. Die Belastung der neuen Hauptverkehrsverbindung bleibt ohne zusätzliche Massnahmen gering.

Zusammenfassend für alle Untervarianten 1 muss festgehalten werden, dass trotz grossen Investitionen in die Erweiterung der Strasseninfrastruktur zur Entlastung vom motorisierten Individualverkehr des Zentrums von Wil gegenüber dem heutigen Zustand sich kaum eine Entlastung ergibt. Bedingt durch die Siedlungsentwicklung und den neuen Autobahnanschluss Wil-West muss auf umliegenden Kantons- (Kreuzstrasse in Sirnach) und Gemeindestrassen (Hubstrasse) mit Mehrbelastungen ge-

rechnet werden. Mit Ausnahme einzelner, insbesondere in Verbindung mit der Grünausstrasse zu erzielender deutlicher lokaler Verkehrsabnahmen (Tonhallenstrasse, St.Gallerstrasse, Toggenburgerstrasse) sind die Verkehrsverlagerungen aus dem Zentrum und den zentrumsnahen Gebieten auf die neuen Netzelemente relativ bescheiden und werden durch den prognostizierten Mehrverkehr grösstenteils wieder kompensiert. Vor allem im Falle der Netzergänzung Nord ist die Entlastungswirkung gering, sodass der Bau dieser neuen Strasse wenig zweckmässig erscheint. Der neue Autobahnanschluss und der Boulevard Wil-West sind zur Realisierung des ESP Wil-West erforderlich. Dort sind beachtliche Verkehrsbelastungen zu erwarten. Im Bereich der Autobahn, der beiden Autobahnanschlüsse und der Knoten der Zubringer (Boulevard im ESP Wil-West, Georg-Rennerstrasse) ist den Kapazitäten Achtung zu schenken. Auf dem Strassennetz in der Umgebung sind lokale Verlagerungen, insgesamt aber keine nennenswerten Veränderungen gegenüber dem Szenario 0a (Unterszenario 1a) bzw. dem Ist-Zustand (Unterszenarien 1b und 1c) festzustellen.

Das Mobilitätsmanagement dürfte in Bezug auf eine vermehrte Benützung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs wenig Wirkung zeigen, da die gleichzeitig nötigen Verbesserungsmaßnahmen beim öffentlichen Verkehr und beim Langsamverkehr nicht realisiert werden können. Wegen der nahezu unveränderten oder sogar verschärften Stausituation in den Verkehrsspitzenzeiten (namentlich im Zentrum im Bereich des Schwanenkreisels, der Lichtsignalanlage Rudenzburg und dem Rösslikreisel, vgl. Kap. 2.3) sowie der ebenfalls unveränderten Dominanz des motorisierten Individualverkehrs ist auch eine indirekte Verschlechterung für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr zu erwarten.

In Bezug auf die Gesamtentwicklung der Stadt Wil würde das Szenario zwar die Realisierung der geplanten Entwicklungsgebiete erlauben, dürfte sich jedoch auf die Attraktivierung des Wohn- und Wirtschaftsstandortes Wil insgesamt problematisch auswirken.

4.3.5. Szenario 2: Siedlungsverträglichkeit motorisierter Individualverkehr

Mit den Massnahmen zur besseren Siedlungsverträglichkeit wird der Verkehr in einem gewissen Masse auf das neu definierte übergeordnete Netz kanalisiert. Die Untervariante 2a lässt gewisse Entlastungen auf der Bronschhoferstrasse (durch die Netzergänzung Nord), Tonhallen-/Toggenburgerstrasse Nord und Fürstenlandstrasse (durch die Grünaustrasse) sowie natürlich der Sirnacherstrasse (Sperrung im Zusammenhang Autobahnanschluss/Boulevard Wil-West) erwarten. Die Untervariante 2b erlaubt eine deutlich stärkere generelle Entlastung, namentlich auf der Toggenburgerstrasse, der Zürcherstrasse, der Tonhallen-/Toggenburgerstrasse Nord und der Mattstrasse. Dementsprechend nehmen auch die Belastungen auf dem übergeordneten Netz in Zentrumsnähe (namentlich auf der Grünaustrasse), im Bereich der beiden Autobahnanschlüsse und auf der Autobahn zu. Allerdings verbleiben in beiden Untervarianten auf verschiedenen Achsen im dichter genutzten Siedlungsgebiet beträchtliche Verkehrsbelastungen, so auf der Toggenburgerstrasse, aber auch auf Obere/Untere Bahnhof- und Mattstrasse sowie, wenn auch auf einem tieferen Niveau, der Hub- und der Glärnischstrasse. Bei stärkerer Beruhigung besteht ohne weitere flankierende Massnahmen die Gefahr der Verkehrsverdrängung auf das untergeordnete Netz. Auf der Tonhallen-/Toggenburgerstrasse Nord gilt es, das durch die – mit flankierenden Massnahmen klar verstärkte – Verkehrsverlagerung auf die Grünaustrasse freiwerdende grosse Potenzial zur Aufwertung in einem städtebaulich sensiblen Gebiet zu nutzen. Während der ohnehin schon bessere Nutzen der Grünaustrasse noch spürbar erhöht werden kann, bleibt derjenige der Netzergänzung Nord wegen der beschränkten Entlastungswirkung fraglich. Im Bereich der Autobahn, beiden Autobahnanschlüsse und der Knoten der Zubringer (Boulevard ESP Wil-West, Georg-Rennerstrasse) ist den Kapazitäten Ach-

tung zu schenken. Ausbauten gewisser bestehender Knoten dürften unvermeidlich sein, Störungen des Verkehrsflusses auf der Autobahn dürften sich deutlich auswirken. Auf dem Strassennetz in der Umgebung sind lokale Verlagerungen, insgesamt aber keine nennenswerten Veränderungen gegenüber dem Ist-Zustand festzustellen.

In Bezug auf den Langsamverkehr können im Stadtgebiet wesentliche Verbesserungen erreicht werden.

Die Anstrengungen im Mobilitätsmanagement dürften grössere Früchte tragen, da der Langsamverkehr namentlich für kurze Wege zur ernsthaften Alternative wird.

Auf die gesamthafte Entwicklung der Stadt Wil dürfte sich das Szenario positiv auswirken: Die Erschliessung der bestehenden Besiedlung und der zukünftigen Entwicklungsschwerpunkte können sichergestellt werden, öffentliche Strassenräume mehr oder weniger weitgehend aufgewertet und die negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs eingedämmt werden. Insgesamt dürfte die Attraktivität von Wil als Wohn- und Wirtschaftsstandort leicht verbessert werden.

4.3.6. Szenario 3: Kanalisierung/Plafonierung motorisierter Individualverkehr

Mit der Neudefinition des Netzes und den Massnahmen zur Verkehrskanalisation und Plafonierung kann eine stärkere Kanalisierung auf das übergeordnete Netz erreicht werden. Dank der Kombination der Netzergänzungen und den durchgangsverkehrsfreien Zonen können auch die Achsen des Übergangnetzes ohne Verdrängung auf das Erschliessungsstrassennetz entlastet werden. Dies gilt insbesondere für die Obere/Untere Bahnhofstrasse, die Mattstrasse, die Toggenburgerstrasse, die Bronschhofer-/Hauptstrasse und die Hubstrasse. Die Reduktion der Verkehrsbelastungen auf den beiden letztgenannten Achsen wird allerdings bedeutende Massnahmen erforderlich machen. Sie erlauben jedoch, negative Auswirkungen des Autobahnanschlusses Wil-West zu reduzieren (Mehrbelastung Hubstrasse) und den Nutzen der Netzergänzung Nord (Entlastung Bronschhoferstrasse) derart zu erhöhen, dass sich eine derartige Anlage auch auf Basis der Zweckmässigkeitsbeurteilung aus dem Jahr 2010⁶ weiterentwickelten Erkenntnisse und moderaten Kosten vertreten lässt. Wesentlich scheint, dass die im Zusammenhang mit dem ESP Wil-West ohnehin geforderten Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung insbesondere im Raum nördlich von Wil konsequent umgesetzt werden. Durch die Zuordnung zum Erschliessungsstrassennetz können die Tonhallen-/Toggenburgerstrasse Nord, die Glärnischstrasse, Fürstenlandstrasse oder die Mörikonerstrasse von bedeutenden Entlastungen profitieren. Ohne die Verlagerung auf die Grünaustrasse wäre die Reduktion allerdings weder im städtebaulich bzw. landschaftlich sensiblen Umfeld der Tonhallen-/Toggenburgerstrasse Nord und der Mörikonerstrasse noch auf der Fürstenlandstrasse in dieser Art möglich.

Die gegenüber Szenario 2b durch eine Verlagerung von Ziel-/Quellverkehrsbeziehungen zu erwartende Mehrbelastung auf der Tonhallenstrasse bleibt auf tiefem Niveau und stellt das Ergebnis nicht grundsätzlich in Frage. Entsprechend den Verkehrsabnahmen auf den Übergangs- und dem Erschliessungsstrassennetz steigen die Belastungen auf dem übergeordneten Netz in Zentrumsnähe, im Bereich der beiden Autobahnanschlüsse und auf der Autobahn. Im Bereich der Autobahn, der beiden Autobahnanschlüsse und der Knoten der Zubringer (Boulevard ESP Wil-West, Georg-Rennerstrasse) ist den Kapazitäten Achtung zu schenken. Ausbauten gewisser bestehender Knoten dürften unvermeidlich sein, Störungen des Verkehrsflusses auf der Autobahn dürften sich deutlich auswirken. Auf

⁶ ZMB Zentrumsentlastung Wil, ewp ag, Effretikon, 2010

dem Strassennetz in der Umgebung sind lokale Verlagerungen, insgesamt aber keine nennenswerten Veränderungen gegenüber dem Ist-Zustand festzustellen.

Die Angebotsverbesserung und die Reduktion der Behinderungen durch den motorisierten Individualverkehr (Verstetigung des motorisierten Individualverkehrs im Zentrum bzw. die Überholmöglichkeit bei den Stauräumen an den Pfortnerstellen während der Verkehrsspitzen) erlauben eine spürbare Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs, die über die Möglichkeiten in Szenario 0b hinausgeht. Die Linien- und Haltestellenoptimierungen ermöglichen gleichzeitig eine Verbesserung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses.

In Bezug auf den Langsamverkehr können wesentliche Verbesserungen erreicht werden. Die reduzierten Belastungen in Zentrumsnähe erlauben gegenüber Szenario 0b und 2 eine zusätzliche Aufwertung.

Die Optimierung von Parkplatzangebot und –nachfrage dürfte einerseits das Mobilitätsverhalten beeinflussen, andererseits neue Entwicklungsmöglichkeiten für die Stadt Wil freispielen.

Im Mobilitätsmanagement dürfte im Vergleich zu den vorangehenden Szenarien ebenfalls mehr erreicht werden. Neben dem weiter aufgewerteten Langsamverkehr steht zusätzlich ein attraktiveres Angebot des öffentlichen Verkehrs zur Verfügung.

Auf die gesamthafte Entwicklung der Stadt Wil dürfte sich das Szenario positiver als das Szenario 2 auswirken, zumal die vorangehend beschriebenen Verkehrsentlastungen durch zu erwartende Veränderungen des Modalsplit im Sinne einer Reduktion des Anteils des motorisierten Individualverkehrs und einer Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs verstärkt werden. Die Erreichbarkeit der bestehenden Siedlungsgebiete und der zukünftigen Entwicklungsareale wird im Unterschied zu Szenario 0b verbessert, die Mobilität im Allgemeinen dürfte sich im Sinne der Nachhaltigkeit positiv verändern. Die deutlicheren Verkehrsentlastungen auf vielen Strecken im Zentrum und insbesondere darüber hinausgehend in den zentrumsnahen Gebieten erlauben eine gegenüber den vorangehenden Szenarien stärkere Reduktion der negativen Auswirkungen des Verkehrs und eine weitergehende Aufwertung des öffentlichen Strassenraumes. Insgesamt kann mit einer deutlichen Verbesserung der Attraktivität des Wohn- und Wirtschaftsstandort Wil gerechnet werden.

4.3.7. Szenario 4: Durchfahrtssperre für motorisierten Individualverkehr

Mit der Neudefinition des Netzes, den Massnahmen zur Verkehrskanalisation und der Sperre des Stadtzentrums für den Durchgangsverkehr kann gegenüber dem Szenario 3 nur noch eine geringe zusätzliche Verlagerung auf das übergeordnete Strassennetz erreicht werden. Strassen im unmittelbaren Zentrumsbereich (Lerchenfeldstrasse, Obere/Untere Bahnhofstrasse) profitieren zwar noch von einer weiteren Entlastung durch die einschneidenden Massnahmen, auf anderen Achsen im Zentrum und vor allem in zentrumsnahen Gebieten resultieren jedoch Mehrbelastungen (Mattstrasse, Hubstrasse, Glärnischstrasse). Eine Verdrängung des motorisierten Individualverkehrs auf Erschliessungsstrassen kann vermieden werden. Tonhallen-/Toggenburgerstrasse Nord, Glärnischstrasse oder Fürstenlandstrasse profitieren wie in Szenario 3 von ihrer Umklassierung ins Erschliessungsstrassennetz. Im Bereich der Autobahn, der beiden Autobahnanschlüsse und der Knoten der Zubringer (Boulevard-West, Georg-Rennerstrasse) ist den Kapazitäten Achtung zu schenken. Ausbauten gewisser bestehender Knoten dürften unvermeidlich sein, Störungen des Verkehrsflusses auf der Autobahn

dürften sich deutlich auswirken. Auf dem Strassennetz in der Umgebung sind lokale Verlagerungen, insgesamt aber keine nennenswerten Veränderungen gegenüber dem Ist-Zustand festzustellen.

Die Angebotsverbesserung und die Reduktion der Behinderungen durch den motorisierten Individualverkehr erlauben wie in Szenario 3 eine spürbare Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs. Die Linien- und Haltestellenoptimierungen ermöglichen gleichzeitig eine Verbesserung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses.

In Bezug auf den Langsamverkehr können wesentliche Verbesserungen erreicht werden. Die reduzierten Belastungen in Zentrumsnähe erlauben wie in Szenario 3 eine zusätzliche Aufwertung.

Die Optimierung von Parkplatzangebot und -nachfrage dürfte analog zu Szenario 3 einerseits das Mobilitätsverhalten beeinflussen, andererseits neue Entwicklungsmöglichkeiten für die Stadt Wil freispielen.

Im Mobilitätsmanagement dürften ähnliche Möglichkeiten wie in Szenario 3 ergeben. Neben dem weiter aufgewerteten Langsamverkehr steht zusätzlich ein attraktiveres Angebot des öffentlichen Verkehrs zur Verfügung.

Auf die Attraktivität des Wohn- und Wirtschaftsstandorts Wil dürfte sich Szenario 4 nur bedingt positiver auswirken als Szenario 3. Zwar ist die Entlastungswirkung vergleichbar mit Szenario 3 und dürfte dank den zu erwartenden Veränderungen des Modalsplit im Sinne einer Reduktion des Anteils des motorisierten Individualverkehrs und einer Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs gegenüber den vorangehend ausgewiesenen Werten noch höher ausfallen. Die Mobilität im Allgemeinen dürfte sich im Sinne der Nachhaltigkeit positiv verändern. Die den motorisierten Durchgangsverkehr unterbindenden Massnahmen auf dem Übergangnetz erlauben zwar eine Gestaltung ehemaliger stark belasteter Strassen als motorfahrzeugverkehrsarme attraktive öffentliche Räume an zentralster Lage, haben jedoch bedeutende Auswirkungen auf die Erreichbarkeit der Attraktoren durch den motorisierten Individualverkehr.

4.4. Gegenüberstellung

Auf Basis der vorangehenden Beschreibung der Wirkung können die einzelnen Szenarien nachfolgend einander gegenübergestellt und nach einheitlichen Kriterien beurteilt werden. Aufgrund der Zielsetzungen wurde die bewährte Beurteilungssystematik des Bundes für die Agglomerationsprogramme und die darin enthaltenen Massnahmen⁷ herbeigezogen. Diese umfassen die Fachbereiche des Verkehrs, der Siedlung und der Umwelt:

- Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems:
 - Verbesserung Fuss- und Veloverkehr (Netz, Sicherheit, Veloparkierung)
 - Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems (Fahrplan, Haltestellen, Netz, Behinderungen durch den motorisierten Individualverkehr)
 - Verbesserung des Strassennetzes (Verstetigung des Verkehrsflusses, Abbau von Engpässen, Verminderung von Stausituationen)
 - Verbesserung der Erreichbarkeit (Erreichbarkeit und Erschliessung bestehender Siedlungsgebiete und zukünftiger Entwicklungsschwerpunkte)

⁷ Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation, UVEK, 2015

- Verbesserung der Intermodalität (Verknüpfung öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr)
- Nachfrageseitige Massnahmen (Verkehrsmanagement fließender und ruhender motorisierter Individualverkehr, Mobilitätsmanagement)
- Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen:
 - Koordination von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten in Koordination mit dem Verkehrssystem
 - Verringerung der Zersiedelung
 - Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume
- Verminderung Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch
 - Reduktion der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen
 - Reduktion der Lärmimmissionen
 - Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen

Pro Kriterium sind 1–4 Punkte möglich. Als Vergleichsbasis dient das Szenario 0 (=0 Punkte, mit Ausnahme des Kriteriums Flächenverbrauch/Natur- und Landschaftsräume). Das Total der Punkte ergibt eine Gesamtbewertung der einzelnen Szenarien.

Kriterien	Szenario 0a	Szenario 0b	Szenario 1a	Szenario 1b	Szenario 1c	Szenario 2a	Szenario 2b	Szenario 3	Szenario 4
Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems									
Verbesserung Fuss- und Veloverkehr	0	2	0	0	0	1	2	3	3
Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems	0	2	0	0	0	0	1	3	3
Verbesserung des Strassennetzes	0	1	1	2	2	3	3	4	3
Verbesserung der Erreichbarkeit	0	1	0	1	1	1	2	3	2
Verbesserung der Intermodalität	0	3	0	0	0	1	1	3	3
Nachfrageseitige Massnahmen	0	3	2	2	2	2	2	3	3
Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen									
Koordination von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten in Koordination mit dem Verkehrssystem	0	1	0	1	1	1	1	2	2
Verringerung der Zersiedelung	0	1	0	1	1	1	2	3	2
Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume	0	3	0	0	0	2	3	4	4
Verminderung Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch									
Reduktion der Luftschadstoff- und Co ₂ -Emissionen	0	2	0	0	0	1	2	3	2
Reduktion der Lärmimmissionen	0	1	0	0	0	1	2	3	3
Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen	4	3	3	1	1	1	1	1	1
Total									
	4	23	6	8	8	15	22	35	31

Abbildung 33: Beurteilung der 4 Szenarien

Es resultieren klare Vorteile für das Szenario 3. Das gute Abschneiden der Varianten 3 und 4, aber - unter Berücksichtigung der geringeren Kosten - auch von Variant 0b unterstreichen die Bedeutung

der flankierenden Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz sowie des mit der Siedlungsentwicklung abgestimmten gesamtverkehrlichen Ansatzes, der den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr als stadtverträglichere Verkehrsarten miteinbezieht.

Das Ergebnis könnte insofern relativiert werden, als die bausteinartige Zusammensetzung der Strategien auch andere Kombinationen zulassen würde. Selbst wenn weniger stringente Gesamtstrategien daraus resultieren, so könnte doch Szenario 1 wie Szenario 3 mit Massnahmen der Parkierung, zugunsten des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs bzw. Szenario 2 mit Verbesserungen zugunsten des öffentlichen Verkehrs ergänzt werden. Entsprechende Tests ergeben, dass dann die Szenarien 1 und 2 etwas besser abschneiden, Szenario 3 jedoch immer noch das beste Ergebnis erzielt. Das Beurteilungsergebnis bleibt folglich stabil. Ebenfalls getestet wurden unterschiedliche Gewichtungen der drei Kriteriengruppen. Auch da bleibt das Ergebnis stabil.

5. Schlussfolgerungen und weiteres Vorgehen

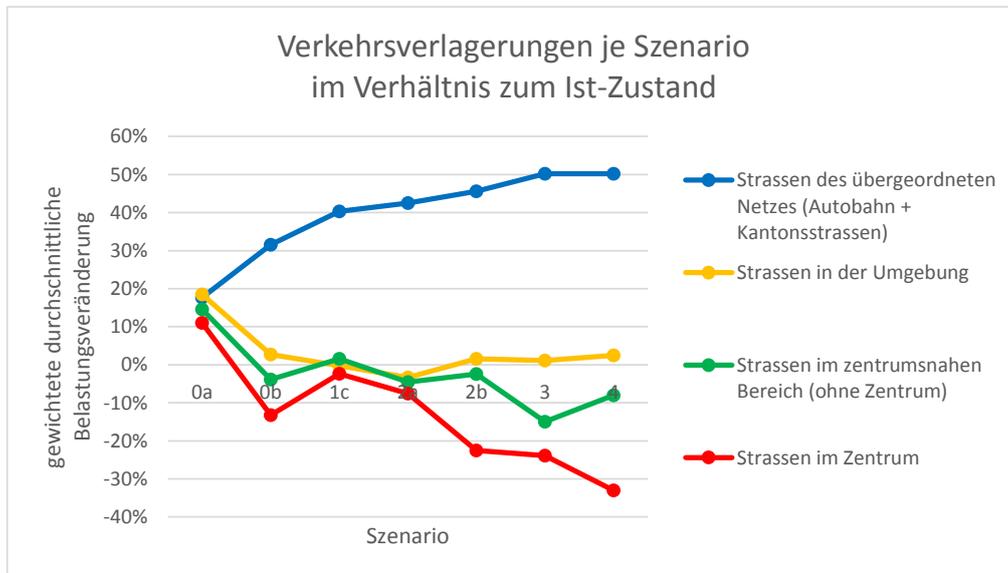
5.1. Schlussfolgerungen

Die vorliegende Studie hat zum Ziel, eine Strategie Strasse als Grundlage für die vorgesehene Aktualisierung des kommunalen Richtplans, für das Agglomerationsprogramm 3. Generation und für laufende Strassenprojekte des Kantons und der Gemeinde zu entwickeln. Dazu wurden der heutige Zustand und die zu erwartenden Herausforderungen des Strassennetzes evaluiert, verschiedene Szenarien entwickelt, anhand von Modellrechnungen auf ihre Auswirkungen auf die Verkehrsbelastungen des Strassennetzes überprüft und in einer Gesamtbeurteilung einander gegenübergestellt. Es konnten die folgenden Erkenntnisse gewonnen werden:

Am Strassennetz sind in Anbetracht der bereits hohen Belastungen und der zu erwartenden weiteren Erhöhung von durchschnittlich 20% bis 2035 (Szenario 0a) und den damit verbundenen negativen Auswirkungen auf die Entwicklung der Stadt Wil verschiedenen Massnahmen nötig, um die vorgesehene Zielsetzungen der Agglomeration Wil zu ermöglichen und das bestehende Strassennetz im Stadtzentrum und in zentrumsnahen Gebieten von Verkehr zu entlasten bzw. von einer weiteren Zunahme des Schleichverkehrs zu verschonen.

Der im Zusammenhang mit dem ESP Wil-West geplante Autobahnanschluss Wil-West mit dem zuführenden Boulevard Wil-West sowie ein umfangreiches Massnahmenpaket zur Kanalisierung und Plafonierung des Verkehrs (Szenario 0b) erlauben gegenüber heute eine Reduktion des Verkehrsaufkommens im Stadtzentrum, kaum jedoch in den zentrumsnahen Gebieten. Für den Fuss- und Veloverkehr können in Szenario 0b Verbesserungen erreicht werden, die Spielräume dafür sind in Szenario 3 jedoch grösser. Verschiedene sensible Strecken in und um Wil (Tonhallenstrasse, Fürstenlandstrasse) können ungenügend entlastet werden oder erfahren sogar Mehrbelastungen (Mörikerstrasse). Die Reduktion des Verkehrs im Zentrum und die Vermeidung einer Verdrängung in die umliegenden Quartiere erfordert eine spürbare Einschränkung der Erreichbarkeit, die sich negativ auf die Innenentwicklung der Stadt Wil auswirken und eine unerwünschte Bauentwicklung am Rand der Agglomeration begünstigen. Die seit Jahren vorgesehenen Netzausbauten sind zwar für die weitere Siedlungsentwicklung teilweise erforderlich, haben aber allein eine nur lokale und insgesamt relativ geringe Entlastungswirkung im Zentrum (Schwanenkreisel, Rösslikreisel und Rudenzburgplatz), in zentrumsnahen Gebieten wie auch auf den Strassen in der Umgebung (Szenarien 1a–1c). Insgesamt kann nur der durch die Entwicklung zu erwartende Mehrverkehr kompensiert werden. Erst durch die Kombination der vorgesehenen Netzausbauten mit flankierenden Massnahmen am bestehenden Strassennetz (stadtverträgliche Strassengestaltung, Definition eines Übergangsstrassennetzes, Kanalisierung und Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs, Definition von durchgangsverkehrsfreien Zonen bis zum Unterbruch der Zentrumsdurchfahrt für den Durchgangsverkehr) gemäss dem Szenario 2b und in ausgeprägtem Masse im Szenario 3 kann die Entlastungswirkung im Zentrum und in den zentrumsnahen Gebieten höher und grossflächiger als in allen anderen Szenarien auf durchschnittlich über 20% gegenüber dem Ist-Zustand bzw. über 30% gegenüber dem zukünftigen Zustand ohne Verkehrsmassnahmen (Szenario 0a) gesteigert und im Unterschied zu den Szenarien 0b und 4 die Erreichbarkeit insgesamt gleichzeitig verbessert werden. Sensible Strecken wie die Tonhallenstrasse oder die Mörikerstrasse können mit 50% und mehr sogar wesentlich stärker entlastet werden. Szenario 4 bringt gegenüber Szenario 3 eine grössere Entlastung im unmittelbaren Zentrum, dafür steigen die Belastungen in den übrigen zentrumsnahen Gebieten. Zudem entstehen durch die Sperrungen für den Durchgangsverkehr auch einschneidende Einschränkungen in der Erreichbarkeit des Zentrums für den motorisierten Individualverkehr. Die Belastung auf den

Strassen in der Umgebung schwankt lokal, bleibt aber insgesamt mit Ausnahme von den Szenarien 0a und 1a etwa auf dem heutigen Niveau. Bei Szenario 0b sind Verkehrsverlagerungen in einem grösseren Raum festzustellen (Korridor Wuppenau–Bettwiesen–Münchwilen). Die mit zunehmender Entlastung im Zentrum von Wil steigenden Belastungen auf dem übergeordneten Netz (Autobahn und zuführende Kantonsstrassen) erfordern die entsprechende Dimensionierung der betreffenden Strecken und Knoten.



Die Massnahmen sollten sich jedoch nicht auf die Strasseninfrastruktur beschränken. Mit den Bausteinen zur Parkierung des motorisierten Individualverkehrs, des öffentlichen Verkehrs, des Langsamverkehrs und des Mobilitätsmanagements kann zu einer weiteren in den Berechnungen nicht enthaltenen Reduktion der Verkehrsbelastung auf allen Strassen und der damit verbundenen negativen Auswirkungen hingewirkt werden. In Stadt und Agglomeration Wil besteht durchaus ein Potenzial zur Verlagerung von Motorfahrzeugfahrten hin zum öffentlichen Verkehr oder zum Langsamverkehr als stadtverträglichere Verkehrsmittel. Die zusätzlichen Massnahmen fördern ein nachhaltigeres Mobilitätsverhalten. In der bestehenden Siedlungsstruktur von Stadt und Agglomeration Wil genügt ihre Wirkung allerdings nicht, um auf die strassenseitigen Massnahmen zu verzichten und dennoch die gewünschte Siedlungsentwicklung zuzulassen sowie eine vergleichbare Entlastungswirkung des Zentrums und der zentrumsnahen Gebiete erzielen zu können. Bei einer grösseren Verkehrsverlagerung wie bei Szenario 3 können Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs eine grössere Wirkung entfalten.

Die resultierende, auf die Siedlungsentwicklung abgestimmte Verkehrs- und Mobilitätsstrategie trägt in mehrfacher Hinsicht zu einer Verbesserung der Attraktivität von Wil als Wohn- und Wirtschaftsstandort bei. Aufgrund einer Gesamtbeurteilung ist das Szenario 3 zur weiteren Bearbeitung und Umsetzung zu empfehlen. Die bedeutenden Investitionen in die Strasseninfrastrukturprojekte zur Zentrumsentlastung von Wil und zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs (Busbahnhof) lassen sich im Rahmen des Gesamtkonzepts mit den vorgeschlagenen flankierenden Massnahmen rechtfertigen.

Das Massnahmenset gemäss Szenario 3 kann etappiert umgesetzt und bei Bedarf laufend der heute noch nicht vorhersehbaren zukünftigen Entwicklungen angepasst werden. Das heisst:

- Bereits vor den Netzausbauten sind erste Schritte der Kanalisierung und Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs auf den Kantonsstrassen und einzelnen Gemeindestrassen sinnvoll. Dazu gehören die siedlungsverträgliche Umgestaltung der Strassen, die Pfortnerung des motorisierten Individualverkehrs und Priorisierung des öffentlichen Verkehrs ausserhalb des Zentrums sowie die Schaffung von möglichst durchgangsverkehrsfreien Zonen. Die Massnahmen reduzieren die unerwünschte Verdrängung des Verkehrs auf Erschliessungsstrassen, erlauben in einem beschränkten Mass eine Verstetigung des Verkehrsflusses im Zentrum, eine Reduktion der Behinderungen für den öffentlichen Verkehr sowie eine Reduktion der negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs insgesamt, nicht aber eine wesentliche Entlastung der Hauptachsen (ohne dass sich daraus eine unerwünschte Einschränkung der Erreichbarkeit oder Verlagerungen auf Kantons- und Gemeindestrassen in der Umgebung ergäbe). Mit jedem weiteren dazukommenden Netzausbau sind die Massnahmen anzupassen und zu erweitern.
- Ebenfalls vor Netzausbauten können Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr umgesetzt, Optimierungen von Parkplatzangebot und -nachfrage vorgenommen und ein Mobilitätsmanagement aufgebaut werden. Die Massnahmen fördern eine Verlagerung von Motorfahrzeugfahrten zum öffentlichen Verkehr und zum Langsamverkehr als stadtverträglichere Verkehrsarten und tragen damit zur Verkehrsentslastung und zu einer nachhaltigeren Mobilität in Wil bei. Es sind im Gesamtverbund der vorgeschlagenen Massnahmen wesentliche Elemente zur Förderung von Wil als Wohn- und Wirtschaftsstandort. Mit jedem weiteren dazukommenden Netzausbau sind die Massnahmen anzupassen und zu erweitern.
- Von den Netzausbauten weist die Grünaustrasse in Verbindung mit flankierenden Massnahmen gemäss Szenario 3 eine hohe Wirkung aus und wird deshalb im Sinne eines Pakets als erste Etappe vorgeschlagen. Es erlaubt eine direktere Lenkung des Motorfahrzeugverkehrs auf die Autobahn sowie eine Entlastung des Zentrums und der zentrumsnahen Bereiche, insbesondere im städtebaulich sensiblen Bereich um die Altstadt, in unmittelbarer Nähe zur Fussgängerzone sowie im Gebiet der Fürstenlandstrasse. Bei der Ausgestaltung der Strasse ist auf die Eingliederung in den umliegenden Siedlungs- und Landschaftsraum zu achten und den Bedürfnissen der verschiedenen städtischen Verkehrsmittel (motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr) Rechnung zu tragen.
- Der neue Autobahnanschluss Wil-West und der Boulevard ESP Wil-West sind Schlüsselemente des Entwicklungsschwerpunktes Wil-West. Um eine möglichst grosse Entlastung im Zentrum von Wil und in den nordwestlich davon gelegenen Gebieten erreichen zu können, ist die Netzergänzung Nord eng damit verbunden und deshalb gleichzeitig zu realisieren. Im Zusammenspiel mit dem bestehenden Anschluss, der Grünaustrasse und den in Szenario 3 aufgezeigten flankierenden Massnahmen kann eine deutliche Entlastung des Zentrums und der zentrumsnahen Bereiche erzielt bzw. unerwünschte Verkehrsverlagerungen durch den neuen Autobahnanschluss eingedämmt werden. Damit der ESP Wil-West und die damit ver-

bundenen Verkehrsinfrastrukturen die angestrebte Wirkung auf die Stadt und Agglomeration Wil erreichen können, gilt es, auch in der Siedlungsentwicklung die nötigen lenkenden Massnahmen zu ergreifen. Wie bei der Grünaustrasse ist auch beim Autobahnanschluss und Boulevard ESP Wil-West sowie der Netzergänzung Nord die sorgfältige Eingliederung in den Raum und die Berücksichtigung aller Verkehrsmittel sicherzustellen. Ein daraus resultierender angepasster Ausbaustandard kann sich auch positiv auf die Kosten niederschlagen.

5.2. Weiteres Vorgehen

Die vorliegende Entwicklung einer Strategie Strasse schafft eine Grundlage für weitere Überlegungen und Schritte. Empfohlen wird das folgende Vorgehen:

- Auf technischer Ebene:
 - Abstimmung mit dem Agglomerationsprogramm Wil 3. Generation unter der notwendigen Konkretisierung der vorgeschlagenen Massnahmen zwecks Anmeldung zur Mitfinanzierung durch den Bund (im Gange)
 - Durchführung weiterer Modellrechnungen, u. a. zur Überprüfung der Funktionsfähigkeit des Strassennetzes gemäss gewählter Strategie mit dem Mikromodell
 - Grobüberprüfung des Optimierungspotenzials des öffentlichen Verkehrs
 - Abstimmung mit den Kantonen St. Gallen und Thurgau, der Region sowie den umliegenden Gemeinden
 - Vorbereitung der nächsten Etappe der Aktualisierung des Richtplans
 - Integration der Strategie in laufende Projekte von Stadt und Kanton (Toggenburgerstrasse, Bahnhofplatz ...)
 - Weiterentwicklung und Realisierung der Projekte zur Umsetzung der Strategie
- Auf politischer Ebene:
 - Diskussion und Verabschiedung im Stadtrat
 - Behandlung im Parlament und Öffentlichkeitsarbeit

Anhang

Nachfolgend sind der Vollständigkeit wegen die Ergebnisse der Wirkung pro Strassenabschnitt mit den Unterszenarien 1a und 1b dargestellt (Ergänzung zu Kap. 4.3.1):

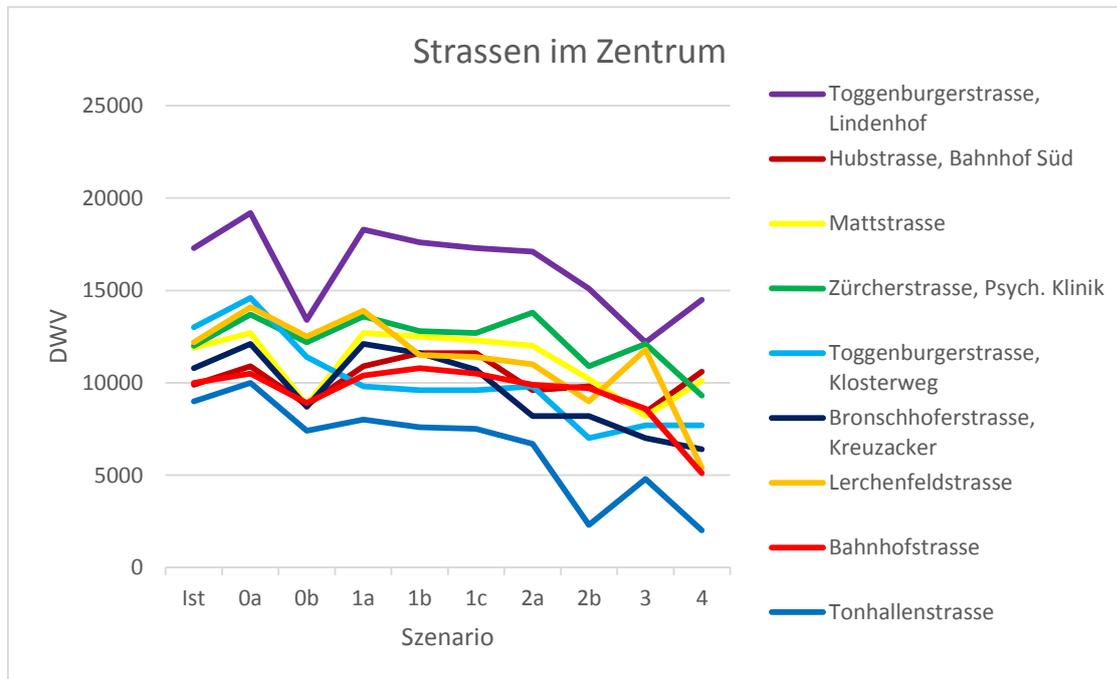


Abbildung 34: Prognose Motorfahrzeugverkehrsaufkommen im Zentrum von Wil ausserhalb des übergeordneten Netz

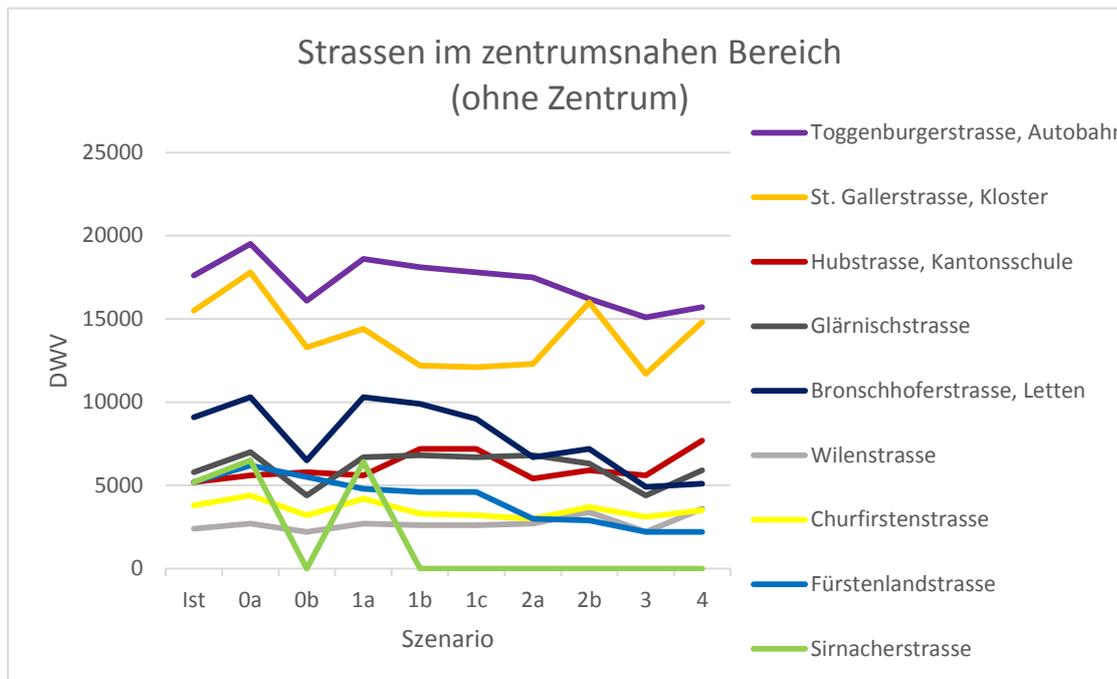


Abbildung 35: Prognose Verkehrsbelastungen ausserhalb des übergeordneten Netzes in zentrumsnahen Gebieten von Wil

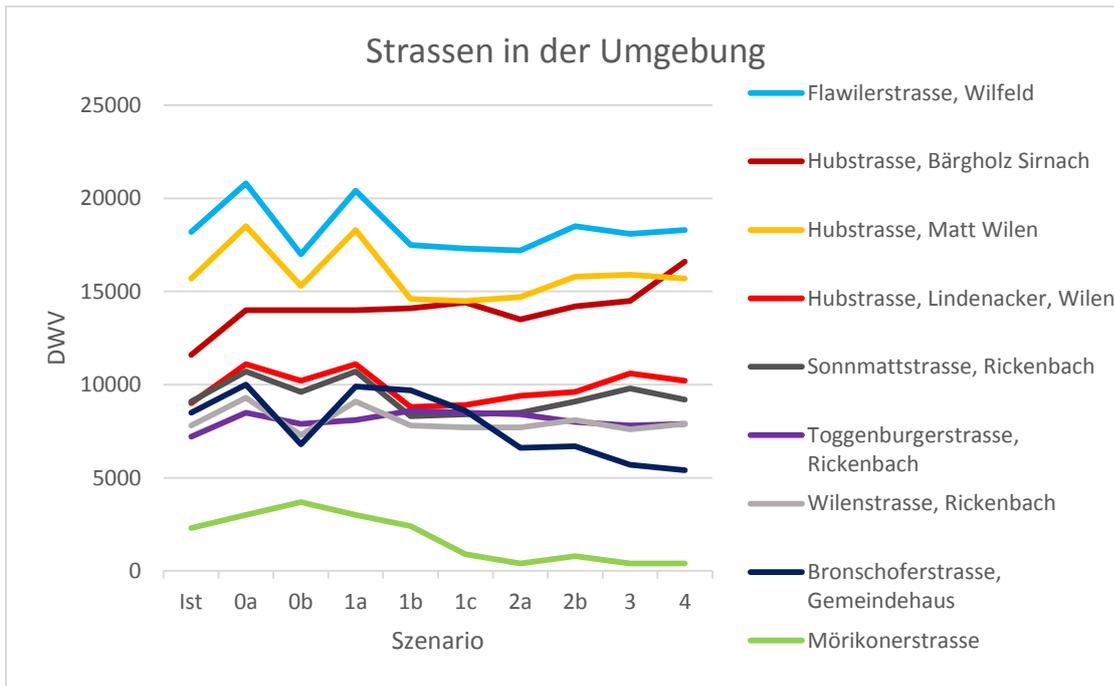


Abbildung 36: Prognose Verkehrsbelastungen ausserhalb des übergeordneten Netzes in der Umgebung von Wil

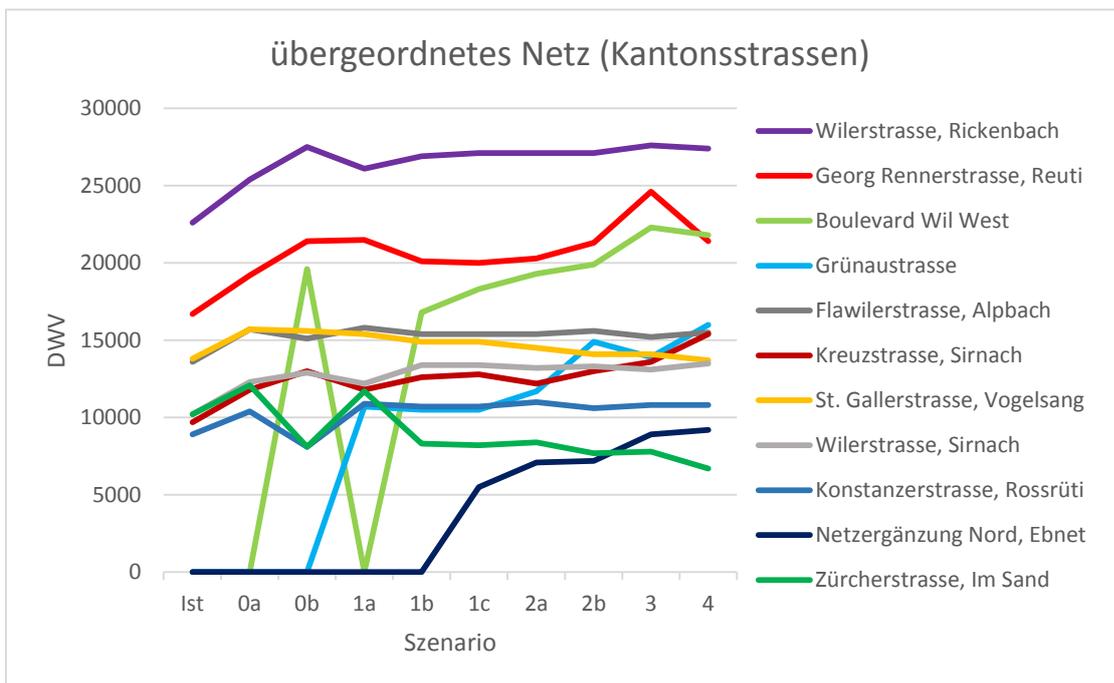


Abbildung 37: Prognose Aufkommen motorisierter Individualverkehr auf dem übergeordneten Netz, Kantonsstrassen

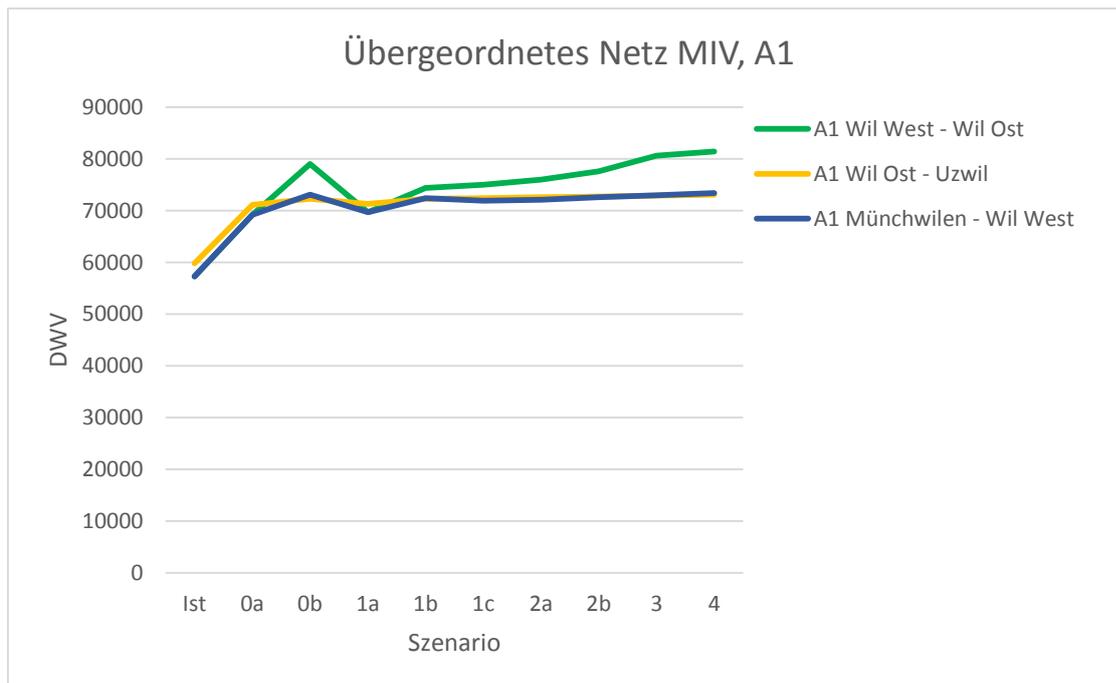


Abbildung 38: Prognose Aufkommen motorisierter Individualverkehr auf dem übergeordneten Netz, Autobahn

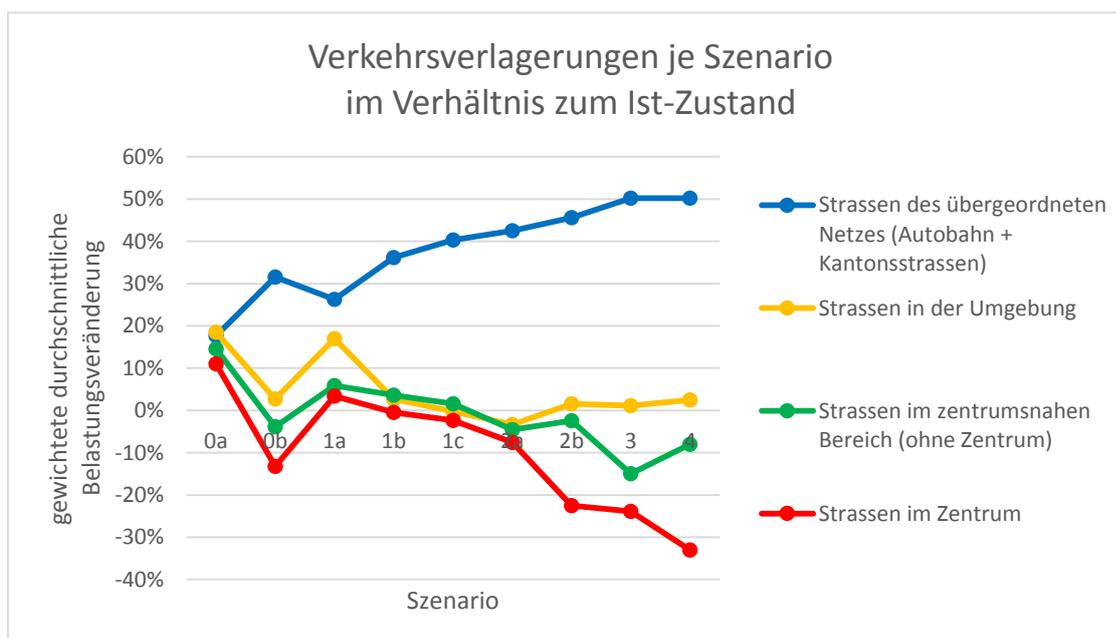


Abbildung 39: Übersicht über die Wirkung für alle Szenarien und Unterszenarien (Ergänzung zu Kap. 5.1)