

11. August 2020

Bericht und Antrag an das Stadtparlament

Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil / Kreditantrag für die Ausarbeitung des Bau- und Auflageprojekts sowie für die Kommunikationsmassnahmen

Anträge

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen folgende Anträge:

1. Für die Ausarbeitung des Bau- und Auflageprojekts "Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil" sei ein Bruttokredit von Fr. 3,627 Mio. zu bewilligen.
2. Der Kredit für die projektbezogene Kommunikation (Ziff. 6 des Berichtes) von Fr. 160'000.-- bis zur Volksabstimmung (Zeitraum 2021 bis 2024) sei zu bewilligen unter der Voraussetzung, dass die Informations- und Dialogmassnahmen "Wil-Vivendo" (gemäss separatem Bericht und Antrag) vom Stadtparlament genehmigt werden.
3. Für den Fall, dass die Informations- und Dialogmassnahmen "Wil-Vivendo" (gemäss separatem Bericht und Antrag) vom Stadtparlament nicht genehmigt werden, sei ein Kredit von Fr. 270'000.-- zu bewilligen.
4. Es sei festzustellen, dass der zustimmende Beschluss zu Ziffer 1. gemäss Art. 7 lit. d der Gemeindeordnung vom 28. Februar 2016 dem fakultativen Referendum untersteht.

Zusammenfassung

Der Bahnhofplatz der Stadt Wil hat durch den laufenden Ausbau des Angebots des öffentlichen Verkehrs (öV) seine Kapazitätsgrenzen erreicht. Die Umsteigebeziehungen werden für die öV-Benutzenden laufend schlechter. Die gegenseitigen Behinderungen aller Verkehrsteilnehmenden führen zu Stau und verpassten Anschlüssen.

Auf der Grundlage des Masterplans "Zukunft Bahnhof Wil" und des Gestaltungswettbewerbs wurde das Vorprojekt "Aufwertung Stadtraum Bahnhof" erarbeitet. Das Gesamtvorhaben ist in die vier Module Bahnhofplatz (Modul 1), Allee (Modul 2), Verschiebung Endhaltestelle FWB (Modul 3) und Erweiterung des Bahnhofparkings (Modul 4, Bauherr Wiler Parkhaus AG (WIPA)) gegliedert.

Der neue Bahnhofplatz mit Bushof bietet zukünftig 9 Haltekanten für Regionalbusse, 8 Haltekanten für Stadtbusse und zwei Haltekanten für Bahnersatz und/oder Fernbusse an. In der unterirdischen Abstellanlage können 117 Motorräder und ca. 550 Velo's (davon 150 in einem gesicherten bzw. abgetrennten Bereich) abgestellt werden.

Das bestehende unterirdische Bahnhofparking der WIPA (heute 317 öffentliche Kurzzeit-Parkplätze) wird um 126 Parkplätze erweitert. Insgesamt erhöht sich die heutige Gesamtanzahl der MIV-Parkplätze im erweiterten Bahnhofbereich von total 802 Parkplätze um 32 Plätze auf neu 834 Parkplätze.

Die Grobkostenschätzung auf der Basis des Vorprojekts geht von einem Gesamtbetrag von Fr. 58,1 Mio. aus. Die Stadt Wil hat abzüglich der zu erwartenden Finanzbeiträge Kosten von ca. Fr. 23,5 Mio. zu tragen.

Das Vorhaben "Aufwertung Stadtraum Bahnhof" ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 4. Generation. Vom Bund ist ein Beitrag von Fr. 12,9 Mio. zu erwarten. Das Bundesparlament wird voraussichtlich Mitte 2023 den Beitrag mit dem Agglomerationsprogramm genehmigen.

In einem nächsten Schritt geht es darum, die Bau- und Auflageprojektphase auszulösen mit dem Ziel, dass der Baukredit Ende 2022 der Stimmbevölkerung unterbreitet werden kann. Für die Erarbeitung des Bau- und Auflageprojekts ist ein Bruttokredit von Fr. 3,627 Mio. zu bewilligen (Bruttokredit Fr. 3'627'000.-- abzüglich Beiträge Dritte von Fr. 627'000.-- = Nettokredit Fr. 3'000'000.--). Die Realisierung ist zwischen 2025 und 2028 vorgesehen.

Weiter ist ein Kredit von Fr. 160'000.-- für die projektbezogene Information und Kommunikation zum Projekt "Stadtraum Bahnhof Wil" bis zur Volksabstimmung zu genehmigen. Diese Massnahmen sind Bestandteil des übergeordneten Informations- und Kommunikationskonzepts "Wil Vivendo". Sollte diese übergeordnete Informations- und Dialogmassnahmen nicht genehmigt werden, erhöhen sich die Kosten für die Kommunikationsmassnahmen auf Fr. 270'000.--.

1. Ausgangslage

Heute zählt Wil rund 24'000 Einwohnerinnen und Einwohner. Zudem stehen über 10'500 Arbeitsplätze zur Verfügung. Die Stadt ist Zentrum einer Region von rund 116'000 Bewohnenden und liegt gleichermassen im Einflussbereich der Stadt St. Gallen wie auch des Metropolitanraumes Zürich. Entsprechend gross ist die Bedeutung des Bahnhofs als Verkehrsdrehscheibe des öffentlichen Verkehrs für die ganze Region.

Bereits 1852 setzte sich die Stadt Wil für kurze Wege ein. So unterstützte der Bürgerrat den Bau der Strecke Winterthur - St. Gallen mit finanziellen Mitteln unter der Bedingung, dass der Standort des Bahnhofs nicht weiter als 1'000 Schritte von der Kirche St. Peter entfernt zu liegen komme, und somit die Bahnstrecke nahe der Altstadt gebaut würde.

Durch den laufenden Ausbau des ÖV-Angebots hat der Bahnhofplatz seine Kapazitätsgrenzen erreicht. Die Umsteigebeziehungen werden für die ÖV-Benutzenden laufend schlechter. Die gegenseitigen Behinderungen aller Verkehrsteilnehmenden führen zu Stau und verpassten Anschlüssen.

Weiter stellen die zentral gelegenen Areale beidseits des Bahnhofs grosse städtebauliche Entwicklungspotentiale dar, die in den nächsten Jahren genutzt werden sollen. Auch als Regionalzentrum soll die Stadt Wil mit einem attraktiven und optimal gestalteten Bahnhofplatz besser positioniert werden.

Im Jahr 2014 wurde in einem ersten Schritt der Masterplan "Zukunft Bahnhof Wil" über das ganze Entwicklungsgebiet Bahnhof West erarbeitet. Dieses Zukunftsbild diente in einem zweiten Schritt als Grundlage für die Durchführung eines Wettbewerbsverfahrens betreffend Betriebs- und Gestaltungskonzept für den neuen Bahnhofplatz Wil. Das Konkurrenzverfahren wurde in der zweiten Hälfte 2017 durchgeführt.

Masterplan "Zukunft Bahnhof Wil"

Die Erarbeitung des Masterplans "Zukunft Bahnhof Wil" wurde als interaktiver Prozess unter Einbezug der Projektpartner Stadt, Kantone St. Gallen und Thurgau, SBB und FW-Bahn auf allen Stufen (Projektsteuerung, Projektleitung und Fachstellen) sowie ausgewählten Bearbeitern und Experten aus den Bereichen Städtebau, Architektur, Landschaft, Immobilienökonomie und Gesamtverkehr konzipiert.

Mit Beschluss des Stadtrats von Wil vom 16. Dezember 2015 konnte der Bericht des Masterplans "Zukunft Bahnhof Wil" unter Berücksichtigung der Ergebnisse der öffentlichen Vernehmlassung genehmigt werden.

Der Masterplan macht Aussagen zu folgenden Themen:

- Städtebauliches Leitbild
- Verkehrskonzept, mit Präzisierungen zum
 - Strassennetz
 - Einbettung des Fuss- und Radwegnetzes
 - Anforderungen an die Haltestelle Frauenfeld-Wil-Bahn (FWB)
 - Anforderungen und Konzeption des Bushofs
 - Arealerschliessung Fuss- und Velo/MIV
 - Taxivorfahrt
 - Anlieferung
- Städtebauliches Konzept mit der
 - kurzfristigen Entwicklung bis 2020
 - mittelfristigen Entwicklung bis 2030
 - langfristigen Entwicklung bis 2050

Weiter macht der Masterplan Aussagen zu folgenden Handlungsfeldern:

- Zuständigkeiten
- Controlling, Monitoring
- Planungshorizonte
- Strategie
- Massnahmenblätter

Für die Umsetzung des Bahnhofplatzes als Verkehrsdrehscheibe ist die Konzeption des Bushofs massgebend. Folgendes Anforderungsprofil wurde im Rahmen des Masterplans abgeleitet:

Haltekanten für Busse:

- Regionalbusse: 10 Haltekanten für Gelenkbusse;
- Stadtbusse: 8 Haltekanten für Standardbusse;
- Reserve: 3 Haltekanten;
- Total 21 Haltekanten: 18 Haltekanten für den Tagesbetrieb plus 3 Haltekanten für Reserve und Bahnersatz.

Verlegung der Haltestelle der Frauenfeld-Wil-Bahn:

Die heute bestehende Haltestelle der FWB muss 85m nach Westen verschoben werden.

Erweiterung des WIPA-Parkings:

Das bestehende WIPA-Parking soll unter dem neuen Bahnhofplatz um 130 Parkplätze erweitert werden. In dieser Erweiterung sind auch 150 Parkplätze für Motofahräder anzubieten.

Zweiradparking:

Im Untergeschoss des erweiterten WIPA-Parking sind auch 400 Abstellplätze für Velos zu erstellen.

Die vorgesehene Konzeption des neuen Bahnhofplatzes ist in der folgenden Abbildung ersichtlich:



Abbildung 1: Konzeption des Bushofs mit Anordnung der Haltekanten, Fussgängerbereichen und Verkehrsflächen

Wettbewerb

Im Sommer 2017 hat die Stadt Wil einen Projektwettbewerb "Gestaltung Stadtraum Bahnhofplatz / Allee" im selektiven Verfahren durchgeführt.

Folgende Vorschläge wurden von den Wettbewerbsteilnehmenden erwartet:

- Einen Vorschlag für ein stimmiges Gesamtkonzept für den Stadtraum Bahnhofplatz / Allee mit einem funktionierenden Verkehrsknoten, der gestalterisch so zu überzeugen vermag, dass dieser Stadtraum als attraktive öffentliche Adresse wahrgenommen wird und zum Aufenthalt und zum Treffen einlädt.
- Einen Vorschlag, der den Bereich der Allee auch weiterhin zu einem Ort der Identifikation von Wil macht.
- Einen Vorschlag, der die Gestaltung des Stadtraumes Bahnhofplatz / Allee mit unterschiedlichen Stimmungen und Aufenthaltsqualitäten, der öffentliche, halböffentliche und private Bereiche so zu vereinen vermag, dass dadurch Belebung und Aufenthalt generiert wird.
- Einen Vorschlag für Verkehrsanlagen – insbesondere für den Langsamverkehr – und Einrichtungen, die trotz der erforderlichen Funktionalität auch architektonisch-gestalterisch überzeugen und so zur Erscheinung und Identität des Stadtraumes Bahnhofplatz / Allee wesentlich beitragen.

Als Sieger ging der Gestaltungsvorschlag "AMICI" vom Team Hager & Partner aus dem Wettbewerb hervor. Im Rahmen des Vorprojekts wurde auf Basis der Masterplanung und des Siegerprojektes die technische und gestalterische Machbarkeit in Abstimmung mit der Erweiterung des Bahnhof-Parkings und der Verlegung der Haltestelle der FWB geklärt.

2. Beschreibung des Vorprojekts

Anfangs November 2018 hatte der Stadtrat die Vorprojektphase für das Vorprojekt mit einem Gesamtbudget von Fr. 524'000.-- und Beiträgen Dritter von Fr. 74'000.-- freigegeben.

In einer ersten Projektphase musste das Haltestellenkonzept sowie die Haltekantenhöhe gegenüber den Ergebnissen aus der Masterplanphase überarbeitet werden. Dabei wurde festgelegt, dass 17 Haltekanten für die Regio- und Stadtbusse mit einer Haltekantenhöhe von 22 cm zu erstellen sind, die so den gesetzlichen Vorgaben des Behinderten Gleichstellungsgesetz (BehiG) entsprechen. Zwei Haltekanten sollen für den Bahnersatz sowie die Fernbusse mit einer Haltekantenhöhe von 16 cm ausgeführt werden. Die Anpassung der Haltekantenhöhe hatte zur Folge, dass die Sägezahnordnung der Bushalte gemäss Masterplan nicht mehr umgesetzt werden kann. Neufahren die Busse an eine gerade Haltekanten (Fließkante). Im Mai 2019 hat der Stadtrat das neue Haltestellenkonzept genehmigt.

Das Projekt "Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil" umfasst die beiden Projektbereiche "Bahnhofplatz mit Bushof" sowie "Obere Bahnhofstrasse/Allee" mit folgenden Modulen (Details vgl. Technischer Bericht in der Beilage):

Modul 1, Bahnhofplatz:

- 1.1 Platzgestaltung
- 1.2.1 Dächer
- 1.2.2 Photovoltaik-Anlage
- 1.3 2-Rad-Parking unterirdisch
- 1.4 Anbindung an die bestehende SBB-Personen-Unterführung West
- 1.5 Werkleitungen

Modul 2, Allee:

- 2.1 Strassenraumgestaltung
- 2.2 Werkleitungen

Modul 3, Verschiebung Endhaltestelle Frauenfeld-Wil-Bahn (FWB):

- 3.1.1 Gleisanlage und Perrons
- 3.1.2 Fahrleitungen
- 3.1.3 Sicherungsanlagen
- 3.2.1 FWB: Dächer
- 3.2.2 FWB: Photovoltaik-Anlage

Modul 4, Erweiterung Bahnhof-Parking:

- 4.1 Parking
- 4.2 Werkleitungen

Gestaltung Bahnhofplatz

Bahnhofplatz Ost:

Der offene Platz zwischen Rondelle, Derby und Stadtsaal markiert den Treffpunkt und die Drehscheibe am östlichen Bereich des Bahnhofplatzes. Hier laufen die wichtigen Fuss- und Velo-Verbindungen zusammen, hier kommen die meisten Reisenden an. Auf Blickhöhe wird der Platz bereinigt, dies schafft Übersicht und Sicherheit. Im Randbereich bespielen locker platzierte Baumgruppen den Platz und bilden damit einen Gegensatz zu den regelmässigen Baumreihen der zulaufenden Strassenräume (Allee der Oberen Bahnhofstrasse). Gegen Westen folgt das elegant wirkende zentrale Dach des Busbahnhofs, welches zu den Umsteigemöglichkeiten auf Taxi, Bus und der Frauenfeld-Wil-Bahn überleitet. Der durchgehende Ortsbetonbelag markiert den stärker befahrenen Bereich des Busbahnhofs mit den 22 cm hohen Bus-Haltekanten und setzt sich von den umgebenden Asphaltflächen ab.

Das markante Dach im Zentrum des Busbahnhofs bildet durch seine Schlichtheit und durch die skulpturale Erscheinung einen starken prägenden Ort. Die monolithische Betonkonstruktion der Überdachung wird in diagonale Rippen aufgelöst. Die dadurch entstehenden Hohlräume in den Stützen und der Dachkonstruktion dienen als Installationszone für die Regenwasserführung, Licht- und Elektroinstallationen. Die Untersicht erhält eine offene Verkleidung. Der Bahnhofplatz wird durch das parallel zum Bahnhofsgebäude verlaufende Längsdach und die einzelnen Dächer entlang der südlichen und nördlichen Haltekante räumlich gefasst und funktional komplettiert.

Bahnhofplatz West:

Durch das Zusammenfügen und Überhöhen der Perrondächer beim Bahnzugangsbereich wird ein räumlicher Akzent geschaffen. Für die Frauenfeld-Wil-Bahn entsteht dadurch die Möglichkeit eines adäquaten Auftritts, welcher sich durch eine Material- und Farbgebung deutlich vom Busbahnhof unterscheidet. So sind die Untersichtflächen der Perrondächer aus Holzlamellen, was eine sinnliche Verbindung zu den Destinationen in der Landschaft evoziert. Die Tragelemente hingegen sind aus Stahl und mit dunklem Eisenglimmer belegt und nehmen die gewohnten Bilder von Bahnanlagen auf.

Im westlichen, ebenfalls offenen und gut überschaubaren Platzbereich finden sich die individuellen Umsteigezonen sowie die Haltestelle der Frauenfeld-Wil-Bahn. Der Kiss&Ride-Bereich und die Taxi-Vorfahrt sind nahe bei der westlichen Personenunterführung platziert und gut einsehbar, die Taxis erhalten komfortable Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten unter dem neuen Ergänzungsvordach beim Bahnhofsgebäude.

Die Vorfahrt ist im Einrichtungsverkehr, das Wenden über eine kreiselähnliche Verkehrsführung gegeben. Das Velo kann an verschiedenen zentralen Orten abgestellt werden, wobei die unterirdischen Abstellanlagen im Osten und Westen anzahlmässig einen Schwerpunkt bilden. Die Rampe zur Velostation West ist nördlich der Frauenfeld-Wil Bahn angeordnet. Die Rampe ist aus der West-Winkelriedstrasse und vom Bahnhofplatz gut erkennbar, gleichzeitig kommen sich so Velofahrende und Autos im Bereich der Vorfahrt nicht mehr in die Quere. Die Personenunterführung West wird beim Hausperron so umgestaltet, dass eine grosszügige Vorhalle entsteht. Von hier aus können das Parking für MIV und Velos sowie die zentrale Toilettenanlage übersichtlich erschlossen werden.

Dächer mit Photovoltaik-Anlage (PV-Anlage)

Das 120 m lange und 10 m breite Dach über dem Bus-Mittelperron bildet das visuelle Zentrum des neuen Bahnhofplatzes. Die formschöne Gestaltung sowie die hybride Beton-Holzkonstruktion verleihen dem grossen Dach entsprechende Präsenz im städtischen Raum. Die monolithische Bauweise der zentralen Abstützungen wird an der

Untersicht in schirmartige Arme aufgelöst, welche im Zwischenraum mit lichtspendenden Holzfüllungen ausgefacht sind. Es entstehen beim Betrachter Assoziationen von aneinandergereihten Marktständen. Die Grösse des Daches wird dadurch angenehm rhythmisiert.

Auf den Dächern ist die Installation einer Photovoltaik-Anlage der Technischen Betriebe Wil (TBW) geplant. Flankiert wird das zentrale Dach von vier lateralen Dächern bei den beiden Perron A und B Seite SBB wie auch bei Perrons E und F auf der Stadtsaal-Seite, die sich in der Höhe und Ausformulierung dem Hauptdach unterordnen. Diese sind rein aus monolithischem Beton mit formgebenden Rippen in der Untersicht konstruiert.

Konzept Bushof

Das Haltestellenkonzept des neuen Bushofs geht von einem Mittelperron (Perron C und D) mit Flieskante (gerade Haltekante; der Masterplan sah eine Sägezahnordnung vor) und mit beidseitig je fünf Haltekanten bei einer Kantenhöhe von 22 cm aus. Auf der Seite des Stadtsaals (Perrons E, F und G) sind ebenfalls fünf Haltekanten (Flieskanten) angedacht, wobei die beiden westlichen Kanten (Perron G) für den Bahnersatz sowie für Fernbusse genutzt werden sollen und nur eine Haltekantenhöhe von 16 cm aufweisen.

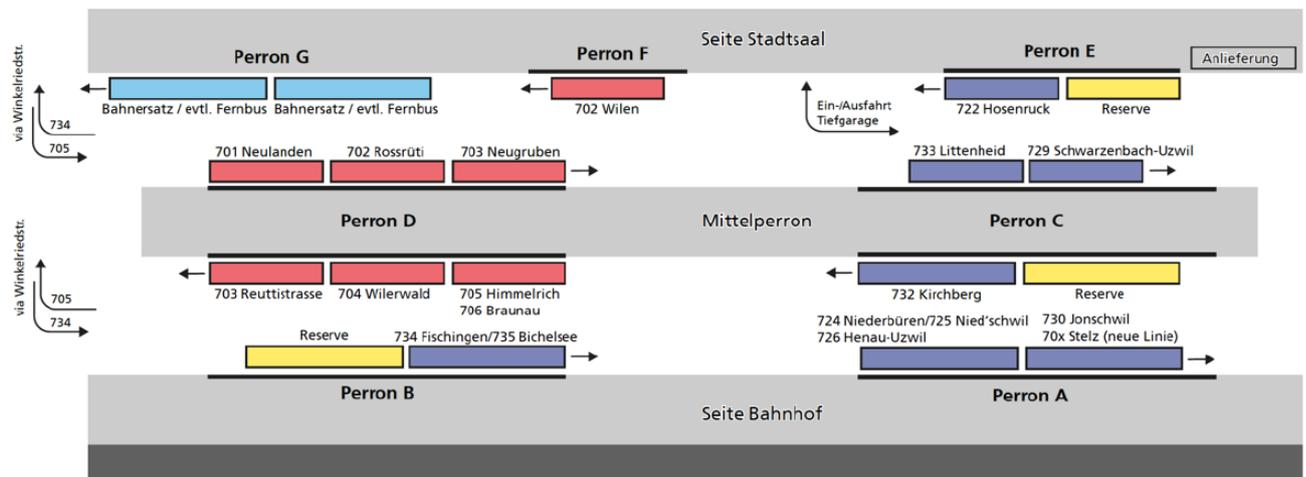


Abbildung 2: Schema, mögliche Neuordnung der Haltekanten im Zustand 2021

Das Busperron auf der Bahnseite (Perron A und B) bietet Platz für vier Busse und ist ebenfalls 22 cm hoch. Auf dem neuen Bahnhofplatz können für den Zielhorizont 2030 als maximales Angebot total 19 Haltekanten (17 Haltekanten für Stadt- oder Regionalbusse plus 2 Reserve-Haltekanten für den Bahnersatz oder Fernbusse) angeordnet werden. Die Verifizierung des Busangebots im Jahre 2030 sowie die dazu notwendigen Haltekanten sind in einem separaten Bericht der Firma asa, Rapperswil, beschrieben. Die Haltestellen-Anordnung ist wie folgt strukturiert:

- 9 Haltekanten für Regionalbusse (3 x 2 Haltestellen Gelenkbusse, 1 x 1 Haltestellen Gelenkbus, 1 x 2 Haltestellen Standardbus) → Flieskantenregime (= Bushalt ohne fixe Zuteilung) mit Paketbildung;
- 8 Haltekanten für Stadtbusse (2 x 3 Haltestellen Standardbus, 1 x 2 Gelenkbus & Standardbus) → Flieskantenregime mit Paketbildung;
- 2 Haltekanten Bahnersatz oder Fernbus → Flieskante mit Paketbildung (keine Kombination Bahnersatz-Bus mit Fernbus möglich)

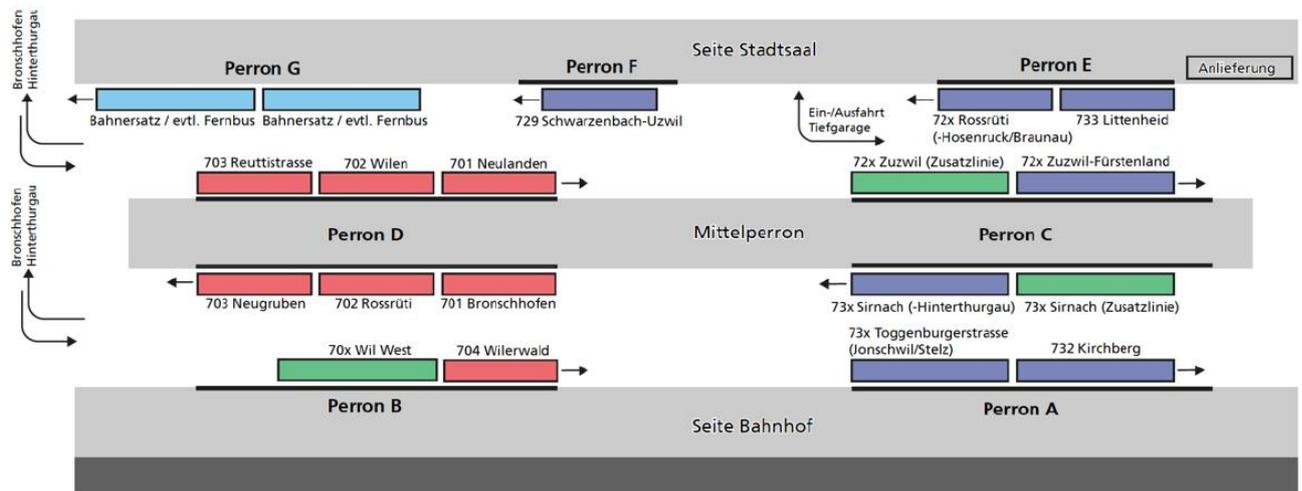


Abbildung 3: Schema, mögliche Neuordnung der Halteketten im Zustand 2030

Es besteht die Möglichkeit, dass die Nachttaxis ebenfalls auf dem Bushof an zwei separaten Halteketten (Perron B und D) anhalten können. Die Nachttaxis fahren erst nach Betriebsschluss der Stadtbusse und einzelnen Regionalbuslinien (ausgedünntes Betriebsangebot).

Verkehrsführung

Die Obere- und Untere Bahnhofstrasse werden als siedlungsorientierte Strassen mit Velostreifen in beide Richtungen sowie abschnittsweise mit einem Mehrzweckstreifen ausgebildet. Der Strassenraum wird für Geschwindigkeiten von 30 km/h dimensioniert, wobei der Strassenraum kompatibel zum heutigen Verkehrsregime (50 km/h) bleibt. Die Hauptzufahrt zum Bahnhofplatz für Autos (Anlieferung, Kurzeitparkplätze, Bahnhofvorfahrt) und Taxis sowie Lastwagen (Freiverlad) führt über die Winkelriedstrasse. Die Durchfahrt über den Bahnhofplatz wird für den motorisierten Individualverkehr gesperrt. Das Bahnhof-Parking wird über die östliche Weststrasse über den Knoten Weststrasse/Obere Bahnhofstrasse erschlossen. Die Zu- und Wegfahrt zum Migros-Parking bleibt unverändert via Obere Bahnhofstrasse.



Abbildung 4: Verkehrsführung auf dem neuen Bahnhofplatz (Verkehrs- bzw. Temporegime, Bus, MIV/Anlieferung sowie Fuss- und Veloverkehr

ÖV

Die Zufahrt der Busse erfolgt über die Obere bzw. Untere Bahnhofstrasse sowie via Winkelriedstrasse. Die beiden Fahrgassen auf dem Bahnhofplatz sind in beide Richtungen für Busse befahrbar. An den beiden Anschlussknoten Obere Bahnhofstrasse sind alle Abbiegebeziehungen für Busse gewährleistet.

Fussverkehr

Grundsätzlich ist ein flächiges Queren auf dem Bahnhofplatz sowie auf der Unteren Bahnhofstrasse vorgesehen. Die Gestaltung zielt auf eine Gleichberechtigung und gegenseitige Rücksichtnahme (Koexistenz-Prinzip) aller Verkehrsteilnehmenden ab. Es ist vorgesehen den geplanten Mehrzweckstreifen der Unteren Bahnhofstrasse bis in den Kurvenbereich beim Derby zu verlängern. Im Bereich der beiden Bahnhofzufahrten erleichtern mittige, taktile Stützpunkte das Queren. So wird das flächige Queren Richtung Obere Bahnhofstrasse gefördert.

Veloverkehr

Das Velo kann an verschiedenen zentralen Orten abgestellt werden, wobei die Veloabstellanlage im Westen und Osten anzahlmässig den Schwerpunkt bilden. Die Zu- und Wegfahrt ist über den Bahnhofplatz zugelassen. Ab dem Schwanen-Kreisel bis Höhe Migros-Einfahrt sind Velostreifen in beide Richtungen vorgesehen. Anschliessend wird das Velo im Mischverkehr via Untere Bahnhofstrasse bis zum Ilgen-Kreisel geführt.

Anlieferung

Der Anlieferstandort für die unterirdischen Geschäfte in der Bahnhofpassage wird an der nordwestlichen Ecke des Knotens Weststrasse/Obere Bahnhofstrasse platziert. Die Zufahrt erfolgt über die Obere Bahnhofstrasse. Die Wegfahrt ist über den Knoten Weststrasse/Obere Bahnhofstrasse vorgesehen. Die Wegfahrt via Bahnhofplatz ist nicht gestattet.

Taxis/Nachttaxis

Die Taxis erhalten einen Wartebereich und einen Taxi-Stand im Westteil des Bahnhofplatzes. Ob die Taxis über den Bahnhofplatz zu ihren Standplätzen fahren können, ist aktuell in Abklärung. Das Nachttaxi wird auf dem Busbahnhof angeordnet. Auf Wunsch der Taxibetreiber wird momentan geprüft ob allenfalls im östlichen Bereich des Bahnhofes, in der bestehenden Tiefgarage des Bahnhof-Parking, Taxistandplätze eingerichtet werden können.

Obere Bahnhofstrasse/Allee

Die Allee wird vor dem Schulhaus zu einer offenen, chaussierten Promenade. Auf der Ostseite der Strasse wird eine dritte Baumreihe ergänzt, um vor den Geschäften einen angenehmen und komfortablen Trottoirbereich zu etablieren, der gegen Norden am Schwanenkreisel möglichst direkt in die Fussgängerzone der Oberen Bahnhofstrasse mündet. Die Fahrbahn wird dazu geringfügig nach Westen verschoben. Während die heutige Allee aus Rosskastanien besteht, wird im Sinne einer geringeren Anfälligkeit und einer ökologischen Vielfalt vorgeschlagen, künftig mehrere Baumarten mit einem ähnlichen Habitus zu pflanzen, also neben Kastanie (*Aesculus hippocastanum*, ‚Baumannii‘) z.B. Spitzahorn wie in der Oberen Bahnhofstrasse (*Acer platanoides*, ‚Cleveland‘) sowie Linden (*Tilia cordata*, ‚Greenspire‘).

Unter dem Baumdach laden verankerte oder auch frei verstellbare Stühle und ein Brunnen in der Nähe des Bahnhofs zum Innehalten und Verweilen ein. Wo sinnvoll können die Flächen teilweise den angrenzenden Liegenschaften etwa für Aussengastronomie zur Verfügung gestellt werden oder sie weisen Veloparkplätze auf. Dies trägt zu einer Belebung und zur sozialen Kontrolle bei.

Mit der Verlegung der Fahrbahn wird auch vor der Migros bzw. dem Derby am Bahnhofplatz eine grosszügige Vorzone für Aussengastronomie und Kunden-Veloparkplätze freigespielt. Ebenso wird der Platzbereich vor dem Stadtsaal mit Baumgruppen und einem Brunnen aufgewertet, die gleichzeitig eine subtile Gliederung zwischen Anlieferungs- und Durchgangsbereich schaffen.

Der Vorplatz des Alleeschulhauses wird durch eine niedere Sitzmauer abgegrenzt und zu einem Teil des Pausenplatzes. Vor dem Schwanenkreisel setzt sich der Vorbereich gleichsam als Stadtgarten mit durch niedere Hecken gegliederte Gartenkarrees mit Staudenbepflanzung, Kleinbäumen und Sitzmöglichkeiten fort. Die privaten Zufahrten zu den Anliegern sind weiterhin gewährleistet und das ehemalige WC könnte künftig zu einer willkommenen Espresso-Bar auf dem Weg zum Bahnhof umgebaut werden.

Unterirdische 2-Rad-Abstellung

Das unterirdische 2-Rad-Parking liegt westlich angrenzend an die Erweiterung des Bahnhof-Parkings und ist folglich ein vollständiges unterirdisches Bauwerk. Es ist funktional in einen Velo- und in einen Mofa-Abstellbereich gegliedert. Der Velo-Abstellbereich wird über eine Rampe vom Bahnhofplatz erschlossen und die Mofas erhalten

über die Einstellhalle ihre Zufahrt. Beide Bereiche münden in eine Vorhalle mit sanitären Anlagen, von welcher eine Treppen- und Liftanlage zum Bahnhofplatz, respektive zum Hausperron des Bahnhof SBB und zur FWB führt. Durch die klar gegliederte Anlage wird Übersicht geschaffen und die inneren Wege sind effizient angeordnet. Ein ansprechendes Farbkonzept, Offenheit und gute Sichtbezüge sowie eine hochwertige Beleuchtung lassen die unterirdische Zweiradanlage zu einem angenehmen Ort des täglichen oder gelegentlichen Transits werden.

Gemäss Projekt können insgesamt folgende Abstellplätze realisiert werden:

- 117 Motorradparkplätze
- 150 Veloparkplätze abtrennbar (einstöckig)
- 396 Veloabstellplätze (zweistöckig)

Werkleitungsarbeiten

Im Rahmen des Aufwertungsprojekts und der Erweiterung des Bahnhofparkings ist die bestehende Mischwasserleitung zu verlegen und zu vergrössern. Weiter sollen die Gas- und Wasserleitungen der Technischen Betriebe Wil (TBW) saniert werden.

Erweiterung Bahnhof-Parking

Die bestehende, zweistöckige Parkgarage "Bahnhofparking" wird im Rahmen der Aufwertung des Stadtraums Bahnhofs erweitert.

	PP heute	PP Abschätzung Masterplan	PP gemäss Vor- projekt
Parkhaus Migros	168	168	168
SBB vermietet (privat)	49	49	49
P+R SBB	90	50	50
P+R Parkhaus Bahnhof (WIPA) bestehend	100	100	100
Öffentliche PP: Kurzzeitparkplätze Parkhaus Bahnhof (WIPA) bestehend	317	317	317
Erweiterung Bahnhof-Parking (WIPA) öffentli- che PP, Kurzzeit PP und Mobility		130	126 (davon 4 IV)
Kurzzeitparkplätze 30'/'60' oberirdisch	47	12	14
Behindertenparkplätze oberirdisch	4	2	2
Taxistandplätze	11	8	8
Feuerwehr, Mobility oberirdisch	8	0	in Abklärung
Untere Bahnhofstrasse oberirdisch	8	0	0
Total öffentliche Parkplätze	802	836	834

Tabelle 1: Übersicht über öffentliche Parkplätze im Bereich des Bahnhofs

Die Gesamtanzahl der MIV-Parkplätze gemäss dem Vorprojekt liegt somit um 32 Parkplätze über dem heutigen Parkplatzbestand.

Der Parking-Bestandesbau ist an die SBB, den Stadtsaal sowie das Einkaufs- und Dienstleistungsgebäude Derby angebunden. Aktuell liegen in der bestehenden Tiefgarage 417 Parkplätze vor, wobei deren 7 Invalidenparkplätze sind. Eigentümerin der Parkgarage ist die Wiler Parkhaus AG (WIPA). Die Parking-Erweiterung wird westlich des

Bestandesbaus angeordnet und umfasst ein Stockwerk mit 122 Parkplätzen sowie 4 Invalidenparkplätzen. Die Erschliessung der neuen projektierten Parkgarage erfolgt über die bestehende Zu- und Wegfahrt beim Bahnhofplatz.

Verschiebung der Endhaltestelle der FWB

Gleisprojekt

Durch die steigende Anzahl der Buslinien am Bahnhof Wil ist der bestehende Bahnhofplatz zu klein, um für alle 17 Haltekanten plus 2 Reservekanten eine behindertengerechte Einsteigesituation anzubieten.

Bereits in der Masterplanung wurde aufgezeigt, dass als einzige Lösung zur Unterbringung der geforderten Anzahl Bus-Haltekanten die Erweiterung des Bahnhofplatzes Richtung Westen notwendig ist. Die Haltestelle der FWB wird rund 85 m westlich der heutigen Lage neu erstellt.

Die FWB hat in der Zwischenzeit das Vorprojekt für die Verschiebung der Endhaltestelle erarbeitet. Die Geschäftsleitung der FWB hat am 10. Dezember 2019 dem FWB-Projekt zugestimmt.

Dächer mit PV-Anlage

Die neue Station der Frauenfeld-Wil-Bahn schliesst den neuen Bahnhofplatz westlich ab und erhält dadurch eine stadträumliche Bedeutung. Diesem Anspruch wird durch ein zur Fahrrichtung quergestelltes markantes Dach entsprochen. Zugleich ist es ein Schutzdach für diverse Bahnfunktionen beim Zugang zu den Perrons der Frauenfeld-Wil-Bahn. Die Bahnbenutzer der Gleise 1 und 2 werden durch ein der Geometrie der erhöhten Perrons folgenden Daches vor der Witterung geschützt. Die beiden Perrondächer erhalten seitlich im oberen Bereich einen geschlossenen Wandbereich, so dass ein optimaler Wetterschutz erreicht werden kann. Die Gestaltung der Überdachungen ist gegenüber der Busanlage autonom und lehnt sich an die Klassik der Perronüberdachungen für Bahnanlagen an. Das sichtbare Tragwerk besteht aus einer dunklen Stahlkonstruktion und die Unterschichten sind in Holz ausgefacht. Eine in der Untersicht integrierte Beleuchtung sorgt für die zielgerechte Ausleuchtung der Perronflächen. Auf den Dachflächen der FWB könnte ebenfalls eine Photovoltaik-Anlage durch TBW erstellt werden.

Abstimmung mit Drittprojekten sowie SBB-Vorhaben

Das Projekt Aufwertung Stadtraum Bahnhof/Allee ist mit folgenden Drittprojekten abgestimmt:

- Stadtquerung Mitte/ Umnutzung des Posttunnels;
- Entwicklung des Landhausareals (Untere Bahnhofstasse 1-11) mit der neuen Velostation Ost;
- Nutzungsstudie Bahnhofs-Aufnahmegebäude SBB;
- ZEB Wil - SBB Infrastruktur, Ertüchtigung Bahninfrastruktur inkl. Perronverlängerung

3. Projektablauf und Termine

Der weitere Projektablauf ist wie folgt geplant.

Zuständigkeit, Projekt	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Erarbeitung Vorprojekt light										
Genehmigung Kredit für Ausarbeitung des Bau- und Auflageprojekt										
Ausarbeitung des Bau- und Auflageprojekt										
Genehmigung Baukredit Durchführung Baubewilligungsverfahren										
Ausschreibung und Vergabe, Erarbeitung Ausführungsprojekt										
Realisierung										
Beschlüsse										
		Stadt-Parlament		Volks-Abstimmung						

Abbildung 5: Projektablauf und Termine

4. Grobkostenschätzung, Kostenteiler und Finanzierung für die Realisierung

Die Grob-Kostenschätzung per 29. November 2019 rechnet mit folgenden Aufwendungen (Genauigkeit +/- 35%, Angaben in Fr. Mio.):

	in Fr. Mio.
Modul 1, Bahnhofplatz	27,2
Modul 2, Allee	4,7
Modul 3, Verschiebung FWB	13,7
Modul 4, Erweiterung Bahnhof-Parking	12,5
Gesamttotal Aufwertung Stadtraum Bahnhof	58,1

Aufgrund der bisherigen Verhandlungen sind folgende Finanzierungsbeiträge zu erwarten (Angaben in Fr. Mio.):

	Modul 1 in Fr. Mio.	Modul 2 in Fr. Mio.	Modul 3 in Fr. Mio.	Modul 4 in Fr. Mio.	Total in Fr. Mio.
Agglomerationsprogramm 4. Generation, Anteil Bund ca. 30% (Annahme) an den Modulen 1, 2 und 3 von Fr. Mio. 45,6					
- Modul 1: Bahnhofplatz	8,2				8,2
- Modul 2: Allee		1,4			1,4
- Modul 3: Verschiebung FWB ¹			3,3		3,3
Zwischentotal Bund					12,9
ÖV-Beitrag des Kanton St. Gallen (Modul 1)	4,0				4,0
Photovoltaik (Technische Betriebe Wil, Modul 1)	1,7				1,7
Werkleitungen (Abwasser: Spezialfinanzierungen, Modul 1)	0,8				0,8
Zwischentotal					19,4
Ohnehinkosten FWB (Modul 3)			2,7		2,7
WIPA (Erweiterung Bahnhof-Parking, Modul 4)				12,5	12,5
Gesamttotal Finanzierungsbeiträge	14,7	1,4	6,0	12,5	34,6

	Gesamtkosten in Fr. Mio.	Beiträge Dritte in Fr. Mio.	Kosten zu Lasten Stadt in Fr. Mio.
Modul 1, Bahnhofplatz	27,2	14,7	12,5
Modul 2, Allee	4,7	1,4	3,3
Modul 3, Verschiebung FWB	13,7	6,0	7,7
Modul 4, Erweiterung Bahnhof-Parking	12,5	12,5	0,0
Gesamttotal Aufwertung Stadtraum Bahnhof	58,1	34,6	23,5

Das Vorhaben "Aufwertung Stadtraum Bahnhof" ist aktuell Bestandteil des Agglomerationsprogramm der 2. Generation. Diese Generation der Agglomerationsprogramme wurde Mitte 2012 beim Bund eingereicht und 2012/2013 vom Bund bewertet. Am 16. September 2014 wurden die Bundesmittel für die Etappe ab 2015 vom Bundesparlament freigegeben.

Das damals eingereichte Projekt "Aufwertung Bahnhof Wil" ging von Gesamtkosten von Fr. 15 Mio. für die Umgestaltung des Bahnhofplatzes aus. Der Bund hat einen Maximalbetrag Fr. 5,05 Mio. (Preisstand: Oktober 2005, Beitragssatz: 40%) bewilligt. In diesen Kosten ist die Verlegung der FWB nicht berücksichtigt. Die Weiterbearbeitung des Projekts "Aufwertung Stadtraum Bahnhof" mit Masterplan und Vorprojekt zeigte sich, dass die Gesamtkosten und auch der Kostenanteil für die Stadt Wil viel höher ausfallen als im 2012 geplant.

¹ Bei den beitragsberechtigten Kosten des Moduls 3, Verschiebung FWB, sind die Ohnehinkosten im Betrag von Fr. 2,7 Mio. abzuziehen, d.h. Fr. 13,7 Mio. minus Fr. 2,7 Mio. = Fr. 11 Mio.

Die Stadt hat in mehreren Verhandlungen versucht, zusätzliche Kostenbeiträge für den Bushof bzw. die Verlegung der FWB vom Kanton St. Gallen und auch von der FWB bzw. vom Bund (BAV) zu erhalten. Diese Verhandlungen waren nicht erfolgreich.

Deshalb hat die Stadt zusammen mit der Regio Wil entschieden, von der Massnahme im 2. Agglomerationsprogramm Abstand zu nehmen und das Gesamtvorhaben "Aufwertung Stadtraum Bahnhof" mit Verlegung der Haltestelle FWB neu im Agglomerationsprogramm der 4. Generation nochmals im Sinne einer attraktiven multimodalen Drehscheibe am Bahnhof Wil anzumelden. Gemäss ersten Gesprächen mit dem zuständigen Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) sind die Gesamtkosten der Module 1, 2 und 3 als Agglomerationsmassnahmen anzumelden und nochmals bewilligen zu lassen. D.h. die anrechenbaren Kosten belaufen sich neu auf Fr. 45,6 Mio. (Module 1, 2 und 3). Bei einer Mitfinanzierung von 30% könnte die Stadt Wil einen Bundesbeitrag von Fr. 12,9 Mio. erwarten.

Die Agglomerationsmassnahmen der 4. Generation müssen bis Sommer 2021 beim Bund eingereicht werden. Die Genehmigung durch das Bundesparlament ist voraussichtlich Mitte 2023 zu erwarten. D.h. die Stadt Wil hat inklusive weiterer Beiträge des Kantons St. Gallen und den Werken Kosten von rund Fr. 23,5 Mio. für die Aufwertung des Stadtraums Bahnhof zu tragen

5. Information und Dialog

Ausgangslage

Grössere Infrastrukturprojekte im überbauten Siedlungsraum sind politisch und verfahrenstechnisch besonders anspruchsvoll. Solche Projekte lassen sich selten realisieren, ohne dass es direktbetroffene Grundeigentümer gibt, die bei einer neuen Lösung entweder Land abtreten müssen, eine Veränderung bei der Erschliessung erfahren oder durch neue Emissionen belastet werden. Dass sich Bürgerinnen und Bürger lautstark für ihre persönlichen Interessen einsetzen ist legitim. Opponenten solcher Infrastrukturprojekte nutzen nicht nur die Instrumente im politischen und verfahrenstechnischen Prozess; ihnen steht heutzutage mit den digitalen und sozialen Medien ein schlagkräftiges Instrumentarium zur Verfügung, um sich Gehör bei den Stimmberechtigten zu verschaffen. Entsprechend sind seitens der Behörden die Informations- und Dialogmassnahmen für die öffentlichen Anliegen ebenfalls konzentriert einzusetzen.

Vor allem im politischen Prozess kommt der Kommunikation der übergeordneten Projektziele eine entscheidende Bedeutung zu. Mit der klaren inhaltlichen Trennung der Bereiche "Ziele" (warum machen wir das?) und "Lösung" (wie wollen wir die Ziele erreichen?) schafft der Stadtrat die Basis für einen sachgerechten Diskurs mit allen Beteiligten.

Mit einem kaskadenartigen Aufbau der Informationselemente ermöglicht die Stadt Wil, die Informationsbedürfnisse der unterschiedlichen Zielgruppen zu befriedigen. Dabei ist wichtig, dass das WARUM auf jeder Informationsstufe das nötige Gewicht/den nötigen Platz erhält.

Die politischen Entscheidungsträger – bei diesem Projekt in einer ersten Phase alle Mitglieder des Stadtrats und des Stadtparlaments – sollen vor allem als BotschafterInnen für das WARUM (emotional) wirken. Die WIE-Ebene (rational) kann durch verwaltungsinterne oder externe Fachexperten erläutert werden.

Nach Abschluss der Ausarbeitung des Bauprojektes werden sowohl das Parlament als auch die Stimmberechtigten an der Urne über die Realisierung des Projektes abstimmen.

Synergien mit "Wil Vivendo"

Das Projekt "Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil" ist als Massnahme 13a Teil der flankierenden Massnahmen (FlaMa), welche im Agglomerationsprogramm zur optimierten Verkehrsführung entwickelt wurden. Auch wenn das Projekt unabhängig von den anderen Massnahmen umgesetzt werden kann, soll den Stimmberechtigten immer bewusst sein, dass die einzelnen Massnahmen Teil eines ganzheitlichen Gesamtkonzeptes mit einem mehrjährigen Realisierungshorizont sind, welches den Verkehr in der Stadt und der Region neu organisieren und damit Raum schaffen soll, für die zukünftige Entwicklung des Zentrums und der Quartiere der Stadt Wil.

Das Parlament wird zeitgleich über den Antrag zum Kredit "Informations- und Dialogmassnahmen Wil Vivendo" entscheiden, welcher Massnahmen auf der Stufe Dachkommunikation Wil Vivendo über vier Jahre vorsieht. Die Dachkommunikation Wil Vivendo schafft Kommunikationsmittel/-gefässe (wie z.B. Info-Container, Broschüren, Tools zur Mitwirkung und Akzeptanzmessung, quartierbezogene Interaktionsmöglichkeiten), welche für die Kommunikation auf Stufe Einzelprojekt (wie hier die Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil) genutzt werden können. Dank diesem synergistischen Kommunikationsansatz sind auf Stufe Einzelprojekt schwerpunktmässig nur noch Inhalte zu erarbeiten. Die Kommunikation dieser Inhalte erfolgt über die gemeinschaftlichen Gefässe/Kommunikationsmittel. Dies schafft Effizienz, verhindert Doppelspurigkeiten und stellt gleichzeitig sicher, dass die Einzelprojekte immer im Zusammenhang mit dem Gesamtkonzept wahrgenommen werden.

Sollte das Parlament dem Kredit "Informations- und Dialogmassnahmen Wil Vivendo" nicht zustimmen, so wären jeweils für jedes Einzelprojekt entsprechende Kommunikationsmittel/-gefässe separat zu realisieren. Entsprechend sind in diesem Bericht zwei Budgetvarianten dargelegt.

Basisbotschaften/Haus der Botschaften

Der Stadtrat fasst die politischen Zielsetzungen (WARUM?) des Projektes "Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil" in den folgenden Basisbotschaften zusammen:

UNSER RÜCKGRAT STÄRKEN!

WEICHEN STELLEN FÜR DIE NÄCHSTEN GENERATIONEN

Mit dem Projekt "Bahnhof/Allee" stärken wir das Rückgrat unserer Stadt. Der Stadtraum rund um den Bahnhof ist Stadtportal und Verbindung des Zentrums mit den Quartieren zugleich. Dank der Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr und der optimalen Abstimmung von Auto und Langsamverkehr fördern wir einen zukunftsgerichteten Mobilitätsmix. Die Neugestaltung ist zudem eine Investition in einen selbstbewussten Auftritt an zentraler Lage. Sie erschliesst neue Potenziale für das gesellschaftliche Leben im urbanen Herzen der Region. Auch für die nächsten Generationen.

Pendeln erleichtern

Wil ist der regionale Lebensnerv für den öffentlichen Verkehr (ÖV). Der geplante Busbahnhof erleichtert den Umstieg und schafft sichere Anschlussverbindungen nach nah und fern. Gleichzeitig schaffen wir höheren Komfort bei jedem Wetter und reduzieren die Hürden für Menschen mit Handicap. Damit steigern wir die Attraktivität des ÖV spürbar für alle und erfüllen neu alle gesetzlichen Vorgaben.

Autos willkommen

Wil setzt beim Bahnhof auf ein attraktives Parkplatzangebot für Pendler, Einkaufende und das Gewerbe. Unser Projekt stellt sicher, dass der Stadtraum mit PKW, Taxi und Lieferwagen gut erreichbar bleibt. Das erweiterte Parkhaus Bahnhof ist Bestandteil eines zukunftsgerichteten Mobilitätsmix. Massgabe ist dabei die rücksichtsvolle Abstimmung aller Verkehrsträger – ob Auto, Bahn, Bus, Velo oder zu Fuss.

Selbstbewusst auftreten

Wil soll sich rund um den Bahnhof selbstbewusster präsentieren. An unserem Stadtportal beginnen und enden Reisen bequem und sicher. Unser Projekt schafft attraktive Aussenräume mit bester Erreichbarkeit und hoher Besucherfrequenz. Dank der durchgehenden Flaniermeile vom Bahnhof bis zur Altstadt werden wir diesen zentralen Stadtraum auf und stärken das Rückgrat unserer Stadt.

Gesellschaft leben

Wil ist das urbane Herz der Region. In den Quartieren rund um den Bahnhof pocht es dank einer engagierten Wohnbevölkerung, Beschäftigten verschiedenster Branchen sowie Kundschaft und Gästen von überall. Wer hier wohnt, arbeitet, einkauft oder Freizeit verbringt, schätzt den lebhaften, vielfältigen Charakter des Stadtraums. Unser Projekt fördert das gesellschaftlich wichtige innerstädtische Leben.

Weitsichtig investieren

Wil setzt mit diesem Projekt ein starkes, identifikationsstiftendes Zeichen rund um den Bahnhof. Dazu braucht es mutige Schritte und Anpassungen, wie die Verschiebung der Frauenfeld-Wil-Bahn oder die Neuinterpretation der Allee. Sie schaffen den notwendigen Raum für Veränderungen und erschliessen neue Potenziale am Rückgrat unserer Stadt. Gerade auch für die nächsten Generationen.

Aufwandschätzung Kommunikation:

Die Aufwandschätzung für die Information und Kommunikation als Begleitmassnahme zur Erarbeitung des Bau- und Auflageprojekt bis zur Volksabstimmung (Zeitraum 2021 bis 2024) geht von folgenden Kosten aus:

Variante MIT Dachkommunikation "Wil Vivendo" und entsprechender Synergien*

	Jahr 1 in Fr.	Jahr 2 in Fr.	Jahr 3 in Fr.	Jahr 4 in Fr.	Total in Fr.
Informationsgefässe*	0.--	0.--	0.--	0.--	0.--
Dialoggefässe*	0.--	0.--	0.--	0.--	0.--
Akzeptanzmonitoring*	0.--	0.--	0.--	0.--	0.--
Inhalte entwickeln, adaptieren und medien- gerecht aufbereiten: <ul style="list-style-type: none"> • Ebenen Projekt und Quartiere • Grafische Umsetzungen, Visualisierungen, Bild-/Bewegtbild • Für Kommunikationsmittel/-gefässe, Veranstaltungen, Medien 	32'000.--	18'000.--	18'000.--	18'000.--	86'000.--
Medienarbeit	7'000.--	7'000.--	7'000.--	7'000.--	28'000.--
Koordination und Moderation	8'000.--	8'000.--	8'000.--	8'000.--	32'000.--
Total Kredit	47'000.--	33'000.--	33'000.--	33'000.--	146'000.--
				MwSt. und Rundung	14'000.--
					160'000.--

Variante OHNE Dachkommunikation "Wil Vivendo" und ohne Synergien

	Jahr 1 in Fr.	Jahr 2 in Fr.	Jahr 3 in Fr.	Jahr 4 in Fr.	Total in Fr.
Informationsgefässe	70'000.--	0.--	0.--	0.--	70'000.--
Dialoggefässe	0.--	30'000.--	0.--	0.--	30'000.--
Akzeptanzmonitoring	Nicht vorgesehen				
Inhalte entwickeln, adaptieren und mediengereicht aufbereiten: <ul style="list-style-type: none"> • Ebenen Projekt und Quartiere • Grafische Umsetzungen, Visualisierungen, Bild-/Bewegtbild • Für Kommunikationsmittel/-gefässe, Veranstaltungen, Medien 	32'000.--	18'000.--	18'000.--	18'000.--	86'000.--
Medienarbeit	7'000.--	7'000.--	7'000.--	7'000.--	28'000.--
Koordination und Moderation	8'000.--	8'000.--	8'000.--	8'000.--	32'000.--
Total Kredit	117'000.--	63'000.--	33'000.--	33'000.--	246'000.--
				MwSt. und Rundung	24'000.--
					270'000.--

6. Kosten Ausarbeitung Bau- und Auflageprojekt

Projektierungskredit für Phase Bau- und Auflageprojekt (SIA-Phasen 32 und 33)

Auf der Grundlage der Vorprojektergebnisse wurde der Aufwand für die Projektierung für das Bau- und Auflageprojekt ermittelt. Grundlage bildeten die Ergebnisse der Beschaffungsverfahren für die Planer- und Ingenieurleistungen sowie die Resultate des Wettbewerbsverfahrens für die Gestaltung des Bahnhofplatzes. Alle Kostenangaben beinhalten die Nebenkosten wie auch 7.7% Mehrwertsteuer.

Aufwand nach Positionen:

Pos. 1: Übergeordnete Kosten, alle Teilprojekte in Fr.

Projektkoordination, Unterstützung Projektleitung	113'000.--
Recht, Verfahren	23'000.--
Unvorhergesehenes, Rundung (ca. 15%)	20'000.--

TOTAL Übergeordnete Kosten	156'000.--
-----------------------------------	-------------------

Pos. 2: Kosten Umgestaltung Bahnhofplatz und Allee (Module 1 und 2) in Fr.

Planerteam

– Gesamtleitung Planerteam	123'000.--
– Architektur für Dächer	413'000.--
– Tiefbau-Ingenieur	721'000.--

– Hochbau-Ingenieur	122'000.--	
– Landschaftsarchitektur	450'000.--	
– Gebäudetechnik	74'000.--	
ZWISCHEN-TOTAL Planerteam		1'903'000.--
<u>Fachplaner</u>		
– Verkehrsplanung	38'000.--	
– Verkehrsmodellberechnungen	28'000.--	
– Lichtplaner	38'000.--	
– Signaletik	28'000.--	
– Bauphysik	17'000.--	
– Brandschutz	23'000.--	
– Geologie	45'000.--	
– Vermessung	45'000.--	
– Umwelt	28'000.--	
ZWISCHEN-TOTAL Fachplaner		290'000.--
Unvorhergesehenes (ca. 15%)		330'000.--
TOTAL Planerleistungen Bahnhofplatz und Allee		2'523'000.--
Pos. 3: Kosten Verschiebung Haltestelle FWB (Modul 3) in Fr.		
Bearbeitung Projekt Verlegung FWB (inkl. Sicherungsanlagen)		373'000.--
Unvorhergesehenes, Rundung (ca. 15%)		60'000.--
TOTAL Verschiebung Haltestelle FWB		433'000.--
Pos. 4: Kosten Erweiterung Bahnhof-Parking (Modul 4) in Fr.		
Tiefbau-Ingenieur		394'000.--
Gebäudetechnik		51'000.--
Unvorhergesehenes, Rundung (ca. 15%)		70'000.--
TOTAL Erweiterung Bahnhof-Parking		515'000.--
Gesamttotal in Fr.		
Pos. 1: Übergeordnete Kosten, alle Teilprojekte		156'000.--
Pos. 2: Kosten Umgestaltung Bahnhofplatz und Allee (Module 1 und 2)		2'523'000.--
Pos. 3: Kosten Verschiebung Haltestelle FWB (Modul 3)		433'000.--
Pos. 4: Kosten Erweiterung Bahnhof-Parking (Modul 4)		515'000.--
GESAMTTOTAL KOSTEN BAU- UND AUFLAGEPROJEKT		3'627'000.--

Folgende Beiträge sind vereinbart (in Fr.):

Pos. 4: Kosten Erweiterung Bahnhof-Parking (Modul 4)	Wiler Parkhaus AG (WIPA)	515'000.--
Beiträge an übergeordnete und Fachplanerleistungen ²	Wiler Parkhaus AG (WIPA)	112'000.--
Total Beiträge		627'000.--

Der Projektierungskredit für das Bau- und Auflageprojekt beträgt brutto Fr. 3,627. Mio. abzüglich der Beiträge der Wiler Parkhaus AG in der Höhe von Fr. 627'000.--. D.h. die Stadt Wil hat netto Fr. 3,0 Mio.- für die Phase Bau- und Auflageprojekt zu bewilligen.

Stadt Wil



Daniel Meili
Stadtpräsident a. i.



Hansjörg Baumberger
Stadtschreiber

Beilagen:

- Masterplan "Zukunft Bahnhof Wil"
- Kommunikation: Haus der Botschaften
- Kurzargumentarium im Format A3

² Beiträge sind mit WIPA zu klären