



Projektwettbewerb der Stadt Wil

«Gestaltung Stadtraum Bahnhofplatz / Allee»

Projektwettbewerb im selektiven Verfahren mit offener Dossierselektion



Bericht des Preisgerichts

5. Februar 2018

Impressum

Auftraggeber

Stadt Wil
Departement Bau, Umwelt und Verkehr
Hauptstrasse 20, Postfach 56
9552 Bronschhofen

Kontaktperson

Bettina Anderau-Latzer, Projektleiterin Verkehr
+41 71 914 47 22

Bearbeitung

Stauffer & Studach AG
Alexanderstrasse 38, CH-7000 Chur
www.stauffer-studach.ch

Beat Aliesch
+41 81 258 34 47

Erstellung

Dezember 2017 / Januar 2018

Bearbeitungsstand

5. Februar 2018

Inhalt

1 Anlass und Gegenstand des Projektwettbewerbs	4
1.1 Anlass	4
1.2 Gegenstand	5
2 Am Projektwettbewerb Beteiligte	5
2.1 Preisgericht	5
2.2 Wettbewerbssekretariat	6
2.3 Zugelassene Teilnehmende	6
3 Verfahren, Ablauf	7
3.1 Verfahren	7
3.2 Begehung, Fragenbeantwortung	7
3.3 Einreichung	7
3.4 Jurierung	7
3.5 Mutationen und Anwesenheiten Gremium	7
4 Beurteilung – Technische Vorprüfung / Zulassung	8
4.1 Vorprüfungen	8
4.2 Formelle Prüfung	8
4.3 Materielle Prüfung	8
5 Beurteilung – Jurierung	9
5.1 Erster Jurytag	9
5.2 Zweiter Jurytag	10
5.3 Würdigung	14
6 Genehmigung	15
7 Beschriebe / Dokumentation	16
Rangierte Projekte	17
Projekte 2. Runde	41
Projekte 1. Runde	49

1 Anlass und Gegenstand des Projektwettbewerbs

1.1 Anlass

Die Stadt Wil zählt rund 23'500 Einwohnerinnen und Einwohner und knapp 14'000 Beschäftigte. Sie liegt im Zentrum einer Region mit rund 110'000 Bewohnenden und im Einflussbereich sowohl der Stadt St. Gallen sowohl als auch des Metropolraumes Zürich. Entsprechend bedeutend ist der Bahnhof als Verkehrsdrehscheibe des öffentlichen Verkehrs (öV) für die gesamte Region. Der Bahnhof Wil als Verkehrsknotenpunkt und Drehscheibe des öV kann heute seine Funktion zunehmend weniger gut wahrnehmen und er entspricht auch in baulicher Hinsicht nicht mehr den heutigen Ansprüchen. Will die Stadt ihre Rolle als attraktives Regionalzentrum weiter wahrnehmen ist ein funktionierender und attraktiv gestalteter Bahnhofplatz eine wichtige Voraussetzung.

Masterplan «Zukunft Bahnhof Wil»

Der Masterplan «Zukunft Bahnhof Wil» wurde unter Einbezug verschiedener Projektpartner¹ erarbeitet und vom Stadtrat am 16. Dezember 2015 beschlossen. Der Masterplan baut auf dem Stadtentwicklungskonzept 2009, dem kommunalen Richtplan 2010 sowie dem Agglomerationsprogramm 2. Generation (2015 / 18) auf.

Dem Masterplan liegt ein Entwicklungskonzept zugrunde, wonach der Bahnhof Wil ein städtebaulich gelungener Ort, eine attraktive Adresse für Stadt und Region und ein urbaner, in das Stadtzentrum integrierter Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs ist. Übergeordnet ist der Stadtraum Bahnhofplatz / Allee ein Element einer Abfolge zentraler miteinander verbundener Stadträume von Altstadt – Fussgängerzone – Allee – Bahnhof – Wilerstrasse – Sportpark Bergholz.



Abb. 1: Stadtraum Bahnhofplatz / Allee als Element einer Abfolge wichtiger Stadträume

¹Stadt Wil, Kantone St. Gallen und Thurgau, Regio Wil, SBB, Frauenfeld-Wil-Bahn (FWB), Regiobus, PostAuto, WilMobil und der Wiler Parkhaus AG (WIPA)

1.2 Gegenstand

Gegenstand des Verfahrens ist die Ausarbeitung eines Projektvorschlags für die Neugestaltung des Stadtraumes Bahnhofplatz/Allee. Der Vergabegegenstand umfasst im Rahmen dieses Ausschreibungsverfahrens die Dienstleistungen für Landschaftsarchitektinnen und Landschaftsarchitekten nach SIA 105, die Dienstleistungen für Architektinnen und Architekten nach SIA 102 sowie die Dienstleistungen für die Verkehrsplanerinnen bzw. Verkehrsplaner für

- die Neugestaltung des Stadtraumes Bahnhofplatz / Allee (Gesamtkonzept);
- die Hochbauten im Zusammenhang mit den Verkehrseinrichtungen auf dem Bahnhofplatz soweit diese Teil des Lösungsvorschlags sind;
- die unterirdischen öffentlichen Bauten soweit sie Teil der Aufgabenstellung sind.

2 Am Projektwettbewerb Beteiligte

2.1 Preisgericht

Sachpreisgericht	Susanne Hartmann, Stadtpräsidentin Wil (Vorsitz) Daniel Stutz, Stadtrat Wil, Dep. Bau, Umwelt und Verkehr Martin Hitz, Verwaltungsrat Wipa AG Hanspeter Steiner, SBB Immobilien Thomas Baumgartner, Direktor Frauenfeld-Wil Bahn
Fachpreisgericht	Matthias Wehrlin, Städtebau SIA, FSU SWB, Wünnewil und Flawil (Präsident) Simon Schöni, Landschaftsarchitekt FH BSLA SIA, Bern René Haefeli, Landschaftsarchitekt FH, Raumplaner NDS, Wilen Rolf Mühlethaler, Architekt BSA SIA, Bern Patrick Gartmann, dipl. Bauing. FH SIA, dipl. Arch. FH SIA, Chur Fritz Kobi, Verkehrsplaner, dipl. Bauingenieur ETH/SIA/SVI, Münsingen
Ersatzpreisgericht	Felicitas Zehnder, Vertreterin STWE Stadtsaal (Sachpreisgericht) Bettina Anderau-Latzer, Projektleiterin Verkehr Stadt Wil (Fachpreisrichter)
ExpertInnen*	Renato Tamburlini, Leiter Hochbau Stadt Wil Marcel Frei, Leiter Tiefbau Verkehr Stadt Wil Andreas Dobler, Sicherheitsverbund Region Wil, Stadt Wil Markus Schait, Amt für öffentlichen Verkehr SG Thomas Keller, SBB AG Fahrplan und Netzdesign Roland Steingruber, Leiter Infrastruktur Frauenfeld-Wil Bahn AG Andreas Deterling, BUS Ostschweiz AG

Die städtische Planungskommission ist mit Expertenstatus anwesend und in die Beratungen einbezogen. Die Kommissionsmitglieder unterliegen von Amtes wegen der Schweigepflicht sowie betreffend Befangenheit und Ausstandsgründe dem anwendbaren Vergaberecht und den Anforderungen der Wegleitung zur Ordnung SIA 142 (2009).

2.2 Wettbewerbssekretariat

Stauffer & Studach, Raumentwicklung Chur, vertreten durch Beat Aliesch, Alexanderstrasse 38, CH-7000 Chur.

2.3 Zugelassene Teilnehmende

Aufgrund der Wettbewerbsausschreibung vom 3. April 2017 sind im Rahmen der Dossierselektion 23 Bewerbungen eingegangen. Als Teilnehmer selektioniert worden sind 9 Bewerbungen. Es sind dies (in alphabetischer Reihenfolge):

Teilnehmer	Ort
Team: Appert Zwahlen Partner AG, Cham / Thomas K. Keller Architekten, St. Gallen / bhateam Ingenieure AG, Frauenfeld	Cham
Team: Balliana Schubert Landschaftsarchitekten AG, Zürich / Haerle Hubacher Architekten BSA GmbH, Zürich / ewp AG, Effretikon	Zürich
Team: bbz bern gmbh, Bern / LEISMANN AG; Biel / Emch+Berger Verkehrsplanung AG, Bern	Bern
Team: Hager Partner AG, Zürich / Cometti Truffer Architekten AG, Luzern / Basler & Hofmann AG, Zürich	Zürich
Team: LORENZ EUGSTER Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH, Zürich / weber brunner architekten ag, Zürich / mrs partner ag, Zürich	Zürich
Team: planikum GmbH, Landschaftsarchitektur und Umweltplanung, Zürich / plan b architekten, Zürich / Gruner Wepf AG, St. Gallen	Zürich
Team: S2L GmbH Landschaftsarchitekten BSLA SIA, Zürich / Dürig Architekten AG, Zürich / WAM Planer und Ingenieure AG, Solothurn	Zürich
Team: vetschpartner Landschaftsarchitekten AG, Zürich / ARGE Ruprecht Architekten GmbH & Blue Architects AG, Zürich /IBV Hüsler AG, Zürich	Zürich
1) Nachgerücktes Team: Westpol Landschaftsarchitektur, Basel / camponova baumgartner architekten, Zürich /Transitec beratende Ingenieure AG, Bern	Basel

1) Das selektionierte Team Studio Vulkan Landschaftsarchitektur GmbH, Zürich / Tom Munz GmbH, St. Gallen / Kontextplan AG, Zürich zog seine Teilnahme zurück. Es wurde ersetzt durch das Team Westpol Landschaftsarchitektur, Basel / camponova baumgartner architekten, Zürich /Transitec beratende Ingenieure AG, Bern

3 Verfahren, Ablauf

3.1 Verfahren

Das Verfahren wird auf der Grundlage des GATT/WTO-Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen als Projektwettbewerb im selektiven Verfahren mit einer offenen Dossierpräqualifikation nach Art. 24 der Verordnung über das öffentliche Beschaffungswesen (VöB) bzw. Art. 12 lit. b) der interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB) durchgeführt. Subsidiär gilt die SIA-Ordnung 142 (2009).

3.2 Begehung, Fragenbeantwortung

Anlässlich der Gebietsbegehung vom Montag, den 21. August 2017 wurden den Teilnehmenden die Zielsetzungen und Aufgabenstellungen erläutert sowie die Modelle abgegeben. Fragen zum Programm waren bis Freitag, den 15. September 2017 zu stellen. Die Fragenbeantwortung erfolgte schriftlich am Freitag, den 22. September 2017.

3.3 Einreichung

Die Projektepläne waren bis am Freitag, den 17. November 2017, die Modelle bis am Freitag, den 27. November 2017 bei der Stadtkanzlei der Stadt Wil einzureichen oder abzugeben.

3.4 Jurierung

Das Preisgericht tagte am Freitag, den 1. Dezember und am Freitag, den 15. Dezember 2017 in Räumlichkeiten des ehemaligen Feuerwehrdepots in Wil sowie am Mittwoch, den 31. Januar 2018 im Stadtsaal in Wil.

3.5 Mutationen und Anwesenheiten Gremium

Herr Andreas Dobler (Experte), Sicherheitsverbund Region Wil, Stadt Wil konnte an der Beurteilung nicht teilnehmen. Anstelle von Herrn Andreas Deterling (Experte), BUS Ostschweiz AG, nimmt Herr Hans-Ruedi Kuhn, BUS Ostschweiz AG als Experte Einsitz im Preisgericht. Weitere Mutationen im Gremium gibt es keine. Alle Abstimmungen erfolgen am ersten Tag bei Stimmenvollzähligkeit.

Am zweiten Tag wird Herr Thomas Baumgartner (Sachpreisrichter), Direktor Frauenfeld-Wil Bahn am Nachmittag durch Frau Felicitas Zehnder (Ersatz Sachpreisrichter), Vertreterin STWE Stadtsaal, vertreten. Alle Abstimmungen erfolgen bei Stimmenvollzähligkeit.

Bei Fortsetzung der Jurierung am 31. 1. 2018 sind alle Preisrichter mit Stimmrecht vollzählig anwesend. Alle formellen Abstimmungen erfolgen bei Stimmenvollzähligkeit.

4 Beurteilung – Technische Vorprüfung / Zulassung

4.1 Vorprüfungen

4.1.1 Technische Vorprüfung

Die technische Vorprüfung erfolgte durch das Wettbewerbssekretariat. Sie umfasste eine wertungsfreie Prüfung hinsichtlich der Erfüllung der Programmbestimmungen und der Einhaltung der Randbedingungen gemäss Wettbewerbsprogramm vom 30. Juni 2017 und der Fragenbeantwortung vom 22. September 2017.

4.1.2 Fachprüfung Verkehr

Zuhanden des ersten Jurytages wurden die Aspekte des Verkehrs durch einen Fachplaner spezifisch vorgeprüft und die Ergebnisse eingangs der Beratungen dem Preisgericht erläutert. Weitergehend und zuhanden des zweiten Tages vertieft fachgeprüft wurden die Projekte der engeren Wahl.

4.2 Formelle Prüfung

Alle neun Projektvorschläge wurden termingerecht, anonym und in den Unterlagen vollständig eingereicht. Formell zur Beurteilung zugelassen wurden alle neun eingereichten Projektvorschläge mit folgenden Kennwörtern:

CIVIC	AMICI	Jim & Lukas
drei-drei-klein	ALADIN	unter den kastanien
CORSO	Abakus	PROMENADE

4.3 Materielle Prüfung

Die Resultate der technischen Vorprüfung wurden schriftlich festgehalten und dem Preisgericht erläutert. Nach Kenntnisnahme diskutiert das Preisgericht die festgestellten Abweichungen und Verstösse. Namentlich diskutiert werden die Abweichungen im Zusammenhang mit dem Verkehrsregime der Busses auf dem Bahnhofplatz sowie hinsichtlich der Verkehrsführung Obere Bahnhofstrasse – Untere Bahnhofstrasse. Das Preisgericht hält fest, dass Abweichungen und Verstösse im Grundsatz soweit toleriert werden, wenn:

- ... diese nicht offensichtlich zu einem Wettbewerbsvorteil führen oder
- ... die Aufgabenstellung nach wie vor als gelöst betrachtet werden kann.

Nach Abschluss einer ausführlichen Sichtung der Projekte beschliesst das Preisgericht die festgestellten Abweichungen und Verstösse zu akzeptieren und alle neun Projekte materiell und somit zur Preiserteilung zuzulassen.

5 Beurteilung – Jurierung

5.1 Erster Jurytag

5.1.1 Allgemein

Die Beurteilung der Projekte erfolgt nach den Kriterien gemäss Wettbewerbsprogramm. Diese werden vom Preisgericht vorgängig der Beurteilung nochmals reflektiert und bestätigt. Zuhanden der ersten Beurteilung wurde festgehalten, dass vor allem die Frage des grundsätzlichen Dispositivs auf dem Bahnhofplatz, die Gesamtlösung Allee / Bahnhofplatz sowie die Funktionalität des Verkehrs zentral sind.

5.1.2 Erster Rundgang

Im ersten Rundgang werden die Projekte in Gruppen, geleitet von einem Fachpreisrichter die Projekte gesichtet und einer ersten Bewertung unterzogen. Im Anschluss diskutiert das Preisgericht vor den Projekten die Erstbeurteilung der Gruppen. Alle Projekte werden einem Quervergleich unterzogen.

Darauf werden aufgrund von Defiziten hinsichtlich der Gesamtlösung oder einzelner sehr zentraler Bereiche im Verkehr und / oder der städtebaulichen Wirkung des Bahnhofplatzes folgende vier Projekte im ersten Rundgang einstimmig ausgeschieden:

drei-drei-klein	Abakus
CORSO	PROMENADE

5.1.3 Zweiter Rundgang

Das Preisgericht diskutierte die verbleibenden Projekte. Insbesondere beurteilte es im Quervergleich die verschiedenen Ansätze im Bereich des Bahnhofplatzes und im Bereich der Allee, die Qualität des Beitrages in Bezug auf seine Strahlkraft sowie die Stabilität und Langfristigkeit des Ansatzes. Das Preisgericht kommt nach eingehender Diskussion einstimmig zum Schluss, folgenden Beitrag nicht weiter zu verfolgen und im zweiten Rundgang auszuschneiden:

CIVIC

5.1.4 Zu vertiefende Projekte

Das Preisgericht sichtet nochmals die verbleibenden vier Projekte und entscheidet nach Diskussion alle vier Beiträge zuhanden des zweiten Jurytages weiterzuverfolgen und vertieft zu beurteilen. Die verbleibenden vier Beiträge stehen auch für verschiedene Grunddispositive und unterschiedliche Haltungen in Bezug auf die Gestaltung. Die vertieft zu beurteilenden Projekte sind:

AMICI	Jim & Lukas
ALADIN	unter den kastanien

5.2 Zweiter Jurytag

5.2.1 Rückblick 1. Jurytag

Die Entscheide des ersten Tages werden resümiert und bestätigt. Es werden keine Rückkommensanträge gestellt. Es wird festgehalten, dass der Vorschlag «unter den kastanien» einzig aufgrund seines Beitrages im Bereich der Allee und nicht aufgrund seiner Gesamtlösung weiterverfolgt wird. Daraufhin entscheidet das Preisgericht über die Frage der Auszeichnung mit Preisen nach der weiteren Beratung zu befinden.

5.2.2 Fachprüfungen

Die vier verbleibenden Projekte wurden einer detaillierten Kosten- und Wirtschaftlichkeitsprüfung unterzogen. Das Preisgericht nimmt die Ergebnisse zur Kenntnis. Es hält fest, dass die Informationen zu den Kosten wertvoll sind und eine gute Grundlage für die weitere Beurteilung darstellen. Weiter hält das Preisgericht fest, dass durch die in der Fachprüfung ausgemachten Kostenunterschiede zum jetzigen Zeitpunkt bei keinem der Projekte entscheidende Vor- oder Nachteile entstehen.

5.2.3 Lesung

Es findet eine Lesung vor den verbleibenden vier Projekten statt. Die Beschriebe der Fachpreisrichter und die detaillierte Prüfung im Bereich des Verkehrs dienen zusammen mit den Beurteilungen der Fachexperten als Grundlage für die Beratung.

Vertieft diskutiert werden die mit den vier Vorschlägen verbundenen unterschiedlich gut funktionierenden Verkehrslösungen, die Stimmungen auf dem Bahnhofplatz sowie die verschiedene Ausgestaltung der Allee und des Übergang Allee-Bahnhofplatz. Die vier Beiträge stehen für ganz verschiedene Grundhaltungen.

Nach der Beratung beschliesst das Preisgericht einstimmig, die beiden Projekte «ALADIN» und «unter den kastanien» nicht mehr weiterzuverfolgen.

5.2.4 Schlussgegenüberstellung

In der Schlussgegenüberstellung werden die zwei Projekte «AMICI» und «Jim & Lukas» nochmals detailliert gesichtet und diskutiert. Insbesondere diskutiert und beurteilt werden im Quervergleich die verkehrlichen Aspekte im Bereich des Bahnhofplatzes, die mit der Gestaltung der Hochbauten verbundene Stimmung sowie der unterschiedliche Lösungsansatz im Bereich der Allee.

Nach intensiver Diskussion und nochmaliger Gegenüberstellung beschliesst das Preisgericht einstimmig die Beratungen zu unterbrechen und den Unterbruch bis zur Wiederaufnahme der Jurierung zu nutzen, um die Auswirkungen einer Bereinigung der erkannten Schwächen auf den Vorschlag in der Zwischenzeit vertiefter zu prüfen. Die Jurierung wird unterbrochen.

5.2.5 Fortsetzung der Jurierung

Die Mitglieder des Preisgerichtes mit Stimmrecht setzen am 31. Januar 2018 die Beratung des zweiten Tages fort.

Das Preisgericht reflektiert die spezifischen Vorzüge und Schwächen der beiden Beiträge. Es hält fest, dass das Projekt «AMICI» besondere konzeptionelle Stärken aufweist und vor allem im Bereich des Verkehrs und bei der Setzung der Hochbauten sehr überzeugt. Wegen der rein funktional wirkenden Betondächer gibt es hingegen Bedenken hinsichtlich der sehr technisch und kalt anmutenden Atmosphäre auf dem Bahnhofplatz. Auf der anderen Seite verfügt das Projekt «Jim & Lukas» wohl über eine sehr atmosphärische Wirkung, weist aber grössere funktionale Schwächen insbesondere im Bereich des Langsamverkehrs auf.

Das Preisgericht hält in der Diskussion weiter fest, dass die beiden Vorschläge im Bereich des Bahnhofplatzes für zwei grundsätzlich verschiedene Lösungsansätze stehen. Das Schaffen eines offenen und durchlässigen Platzes an diesem Ort wird als die bessere Haltung betrachtet, als das Schaffen engerer und durch Dächer mit tiefgezogenen Hauben formulierter langgezogener Einzelräume. In einer Gesamtabwägung wird aus funktionalen Gründen und wegen der auf diesem Platz erforderlichen Transparenz dem Projekt «AMICI» der Vorzug gegeben.

Das Preisgericht befasste sich zudem nochmals vertieft mit den Lösungsansätzen für den Bereich der Allee. Das Preisgericht kommt zur Feststellung, dass bislang kein Projekt vorliegt, welches eine Neudisposition zulasten der bestehenden, geschützten Allee rechtfertigen würde, und dass diese Erkenntnis zuhanden der Weiterbearbeitung sehr wichtig ist.

5.2.6 Kontrolldurchgang, Rückkommensanträge

Es findet ein Kontrolldurchgang zu allen Projekten statt. Das Preisgericht hält fest, dass aufgrund der gewonnen Erkenntnisse auch die am ersten Tag ausgeschiedenen Projekte nochmals gut zu reflektieren sind.

Nach Sichtung aller Projekte wird der Rückkommensantrag gestellt, das Projekt «CORSO» aufgrund seines städtebaulichen Beitrages mit einem Preis auszuzeichnen. Dem Antrag wird zugestimmt. Es wird der Antrag gestellt, das Projekt «ALADIN» nicht mit einem Preis auszuzeichnen und in der zweiten Runde auszuschneiden. Dem Antrag wird zugestimmt.

5.2.7 Schlussabstimmung

Das Preisgericht beschliesst einstimmig das Projekt «AMICI» im ersten Rang zu rangieren und dem Vorschlag «Jim & Lukas» gegenüber den Vorzug zu geben.

5.2.8 Preiserteilung, Rangfolge, Preise und Ankäufe

Das Preisgericht entscheidet einstimmig, die Projekte der engeren Wahl wie folgt zu rangieren und mit Preisen zu prämiieren (exkl. MwSt.):

1. Rang, 1. Preis	AMICI	CHF	35'000.-
2. Rang, 2. Preis	Jim & Lukas	CHF	28'000.-
3. Rang, 3. Preis	CORSO	CHF	12'000.-
4. Rang, 4. Preis	unter den kastanien	CHF	8'000.-

Ankäufe werden keine gemacht. Alle neun Teilnehmende erhalten die Pauschalentschädigung von CHF 8'000.- exkl. MwSt.

5.2.9 Empfehlung

Das Preisgericht empfiehlt das Projekt mit dem Kennwort «AMICI» zur Weiterbearbeitung. Dies unter Berücksichtigung der nachstehenden Empfehlungen des Preisgerichtes sowie des Beschriebs. Bei der Weiterbearbeitung zu überprüfen und zu bearbeiten sind insbesondere:

Bereich Bahnhofplatz

- Die durch das vorgeschlagene Dach erzeugte Stimmung und Atmosphäre auf dem Platz ist zu ändern. Zu prüfen sind in diesem Zusammenhang die Form- und Farbgebung sowie die Materialisierung der Dächer. Die Dachaufsicht ist als 5. Fassade zu verstehen. Die Stützenausbildung und die Dimensionierung der Stützen sind zu überprüfen.
- Die Dachanschlüsse an das Bahnhofgebäude sind zu verfeinern und gestalterisch und konstruktiv überzeugender zu lösen.
- Der Schriftzug am Kopf des FWB-Bahnhofes ist hinsichtlich seiner gestalterischen Wirkung zu hinterfragen, es sind Alternativen dazu zu prüfen.
- Die Ausstattung mit den Einrichtungen für die Fahrgastinformation ist aufzuzeigen, ebenso die Beleuchtung bei Dunkelheit.

Bereich Allee / Obere Bahnhofstrasse

- Der Querschnitt, die Dimensionierung und Anordnung der Allee sind zu überarbeiten. Auf die Führung des motorisierten Individualverkehrs durch die Mitte der Allee ist zu verzichten, eine Führung östlich der Mittelachse ist vorzuziehen.
- Die bestehende Allee ist als Referenz zu betrachten. Die Neukonzeption der Allee ist zusammen mit der Denkmalpflege unter Berücksichtigung des ISOS weiterzuentwickeln. Eine symmetrische Anordnung der durch die Baumreihen gebildeten Räume ist zu prüfen.
- Die Baumgruppe am Ende des Mitteldocks ist ein Risiko bezüglich Verkehrssicherheit und Übersichtlichkeit. Die Lage und Notwendigkeit dieser Baugruppe ist zu überprüfen, ebenso die Lage und Notwendigkeit der Baumgruppe im südwestlichen Bereich des Bahnhofplatzes.

- Die Dimensionierung der östlichen Vorzone vor den Geschäften ist in der übergeordneten Stadtbetrachtung (Bahnhof – Fussgängerzone – Altstadt) zu verifizieren, eine Redimensionierung der Vorzone und Reduktion der halböffentlichen Nutzung ist zu prüfen.
- Die westliche Vorzone ist als öffentlicher und offener Raum zu gestalten.
- Im Bereich Derby / Migros und Zufahrt zum Bushof sind die Abbiegemanöver für die Busse so zu organisieren, dass die Gegenfahrbahn nicht überschleppt wird. Es wird empfohlen, zur Optimierung der Situation einen Mittelzonenbereich prüfen.

Der Vorschlag «AMICI» ist in einem nächsten Schritt in einem iterativen Prozess mit Vertretern des Sach- und des Fachpreisgerichts weiter zu bearbeiten und der Vertretung nochmals vorzulegen. Bei der Weiterbearbeitung sind die Anliegen der Bauherrschaft zu berücksichtigen.

5.2.10 Reihenfolge, Projekte, Verfasser

Rang	Kennwort	Verfasser, Ort
1. Rang	AMICI	Team: Hager Partner AG, Zürich / Cometti Truffer Architekten AG, Luzern / Basler & Hofmann AG, Zürich
2. Rang	Jim & Lukas	Team: Balliana Schubert Landschaftsarchitekten AG, Zürich / Haerle Hubacher Architekten BSA GmbH, Zürich / ewp AG, Effretikon
3. Rang	CORSO	Team: Westpol Landschaftsarchitektur, Basel / camponovo baumgartner architekten, Zürich / Transitec beratende Ingenieure AG, Bern
4. Rang	unter den kastanien	Team: LORENZ EUGSTER Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH, Zürich / weber brunner architekten ag, Zürich / mrs partner ag, Zürich
2. Runde	ALADIN	Team: planikum GmbH, Landschaftsarchitektur und Umweltplanung, Zürich / plan b architekten, Zürich / Gruner Wepf AG, St. Gallen
	CIVIC	Team: Appert Zwahlen Partner AG, Cham / Thomas K. Keller Architekten, St. Gallen / bhateam Ingenieure AG, Frauenfeld
1. Runde	drei-drei-klein	Team: S2L GmbH Landschaftsarchitekten BSLA SIA, Zürich / Dürig Architekten AG, Zürich / WAM Planer und Ingenieure AG, Solothurn
	Abakus	Team: vetschpartner Landschaftsarchitekten AG, Zürich / ARGE Ruprecht Architekten GmbH & Blue Architects AG, Zürich / IBV Hüsler AG, Zürich
	PROMENADE	Team: bbz bern gmbh, Bern / LEISMANN AG; Biel / Emch+Berger Verkehrsplanung AG, Bern

5.3 Würdigung

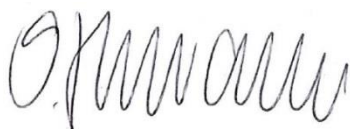
Die Aufgabenstellung mit den unterschiedlichen inhaltlichen Aspekten und den vielschichtigen funktionalen sowie auch gestalterischen Anforderungen kombiniert mit einer Vielzahl an Rahmenbedingungen war eine sehr grosse Herausforderung. Hinzu kam, dass mit dem Bahnhofplatz und der Allee / Oberen Bahnhofstrasse zwei Stadträume mit inhaltlich unterschiedlichen Schwerpunkten zu bearbeiten waren. Dies alles machte die Aufgabe äusserst anspruchsvoll.

Das Preisgericht dankt allen Teilnehmenden für die sehr engagierte Auseinandersetzung mit dieser schwierigen Aufgabenstellung. Das Preisgericht hält fest, dass vielfältige und profund ausgearbeitete Beiträge beurteilt werden konnten, dank deren neue Erkenntnisse für die langfristige Organisation und Gestaltung dieses Stadtraumes gewonnen werden konnten. Das Preisgericht dankt hierfür mit grosser Anerkennung.

6 Genehmigung

Mitglieder des Beurteilungsgremiums mit Stimmrecht

Susanne Hartmann (Vorsitz)



Matthias Wehrlin



Daniel Stutz



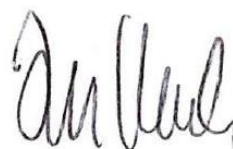
Simon Schöni



Martin Hitz



René Haefeli



Hanspeter Steiner



Rolf Mühlethaler



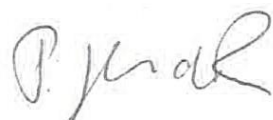
Thomas Baumgartner



Patrick Gartmann



Felicitas Zehnder
(Ersatz)



Fritz Kobi



Bettina Anderau-Latzer
(Ersatz)



7 Beschriebe / Dokumentation

Übersicht Projekte

1.Rang Kennwort Amici



2. Rang Kennwort Jim & Lukas



3. Rang Kennwort CORSO



4. Rang Kennwort unter den kastanien



2. Runde Kennwort CIVIC



2. Runde Kennwort Aladin



1. Runde Kennwort drei-drei-klein



1. Runde Kennwort Abakus



1. Runde Kennwort PROMENADE



Rangierte Projekte

1. Rang Kennwort AMICI (1. Preis)

Landschaftsarchitektur: Hager Partner AG; Zürich
Mitarbeit: Patrick Altermatt, Monika Schenk, Karol Kruk, Isabelle Garcia, Jennifer Bolliger, Manuel Frehner

Architektur: Cometti Truffer Architekten AG, Luzern
Mitarbeit: Hans Cometti, Norbert Truffer, Henriett Halmi

Verkehrsplanung: Basler & Hofmann AG, Zürich
Mitarbeit: Manuel Oertle

Gesamtlösung /
Städtebauliches Konzept

Ein Bahnhofplatz als Platz vor dem Bahnhof: Die prägenden Konzeptelemente sind ein Witterungsschutz aus Beton bei den Bushaltestellen, die zurückhaltenden lockeren Baumbepflanzung v.a. im Bereich des nördlichen Platzrandes sowie ein attraktiver Flanierbereich vor der östlichen Häuserzeile entlang der oberen Bahnhofstrasse durch das Verlegen der Strassenfahrbahn Richtung Westen in die Allee hinein. Der Kopf der Frauenfeld-Wil-Bahn bildet den westlichen Platzabschluss. Die Puzzlesteine sind geschickt zu einem in seinem Auftritt komprimierten Ganzen zusammengefügt.

Bahnhofplatz / Verkehr

Auf dem Bahnhofplatz gewährleisten das Dach der zentralen Bushaltestelle und die für die Schutzwände in den Wartebereichen eingesetzten transparenten Materialien den Witterungsschutz und den Durchblick in geeigneter Weise. Bei den nördlichen Haltekanten sind analoge Perrondächer in angemessener Weise eingesetzt. Ausgestaltung und Architektur des Witterungsschutzes, d.h. der Stützen und des Dachs, vermögen an diesem Ort nicht zu überzeugen, entsprechen nicht den hohen gestalterischen Anforderungen bezüglich Atmosphäre und Imagebildung. Dies gilt auch für den an das Bahnhofsgebäude angebauten Witterungsschutz bei den unmittelbar davor liegenden Bushaltestellen.

Solange keine Busse warten, sorgen auf dem Bahnhofplatz die weite Offenheit und der Durchblick für ein hohes Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum; wenn die Busse warten, ist dies durch die Anwesenheit der Chauffeure sowie der Fahrgäste gewährleistet. Zusammen mit der dem Masterplan entsprechenden, jedoch optimierten Anordnung der Bushaltestellen, den zwei Ein- und Ausfahrten in die resp. aus der obere(n) Bahnhofstrasse, der Höhe der Busperrons und den Busperronaufgängen auf einer zentralen Fussgängerachse ist eine sehr gute Funktionalität sichergestellt. Die Anordnung der Vorfahrt und des Standplatzes für die Taxis und für „Kiss and Ride“ überzeugt durch die sicheren Zu- und Wegfahrten ohne Rückwärtsfahrmanöver. Von der Winkelriedstrasse und der Station der Frauenfeld-Wil-Bahn her kommend, ist der Blick auf den Bahnhofzugang freigehalten, der Bahnhof wird räumlich spürbar. Eine ausreichende Zahl Veloparkplätze ist in den westlichen und östlichen Platzbereichen vorgesehen. Eine Restfläche zwischen der FWB und der Weststrasse im Westen ist für „Urban Gardening“ vorgeschlagen und bringt ein wenig Leben in dieses Gebiet.

Die lockere Baumbepflanzung unterstützt die angestrebte hohe Aufenthaltsqualität. Vor dem Derby / Migros wird eine grosszügige Vorzone grösstenteils ohne Baumpflanzungen angeboten, was als sehr vorteilhaft betrachtet wird. Zu vereinzelt über dem Parkhaus positionierten Bäumen müssen Fragezeichen gesetzt werden

Über die Länge des Bahnhofgebäudes betont der Betonbelag den Haltestellenbereich und stellt eine unterhaltsfreundliche Lösung dar. Für die Zufahrt zum Parkhaus ist eine zurückhaltende Kennzeichnung angedeutet, ganz im Gegenteil zur überzeichneten Anschrift

„FRAUENFELD-WIL-BAHN“ am Kopf der Station. Für die übrigen Fahrbahnbereiche ist ein Asphaltbelag vorgesehen, was die unterschiedlichen Funktionen kennzeichnet. Die Funktionalität der Verkehrsanlagen ist für alle Verkehrsteilnehmenden sichergestellt, ohne dabei aufdringlich oder dominant zu wirken. Insgesamt entsteht ein Platz mit einer hohen Aufenthaltsqualität.

Bereich Allee

Mit der vorgeschlagenen Verlegung der Oberen Bahnhofstrasse erhalten die Liegenschaften attraktive Vorbereiche, die zum Flanieren einladen und beste Voraussetzungen für kundenorientierte Nutzungen zumindest im Erdgeschoss schaffen. Die Verfassenden reagieren damit konsequent auf die Beobachtungen, dass die meisten Fussgängerinnen vom / zum Bahnhof den Weg über diese Strassenseite wählen, auch wenn sie von und zum Bahnhof die Strassenseite wechseln müssen. Das vorgeschlagene Tempo 30 trägt diesem Verhalten der FussgängerInnen Rechnung: Es führt zu einer Verstetigung des Verkehrs und einer hohen Verkehrssicherheit. Dass in diesem wichtigen Querungsbereich keine physische Querungshilfe vorgeschlagen wird steht im Widerspruch zur angestrebten Führung des Fussverkehrs. Die überlange Fussgängerschutzinsel müsste den Querungsbedürfnissen entsprechend als Mehrzweckstreifen in Strassenmitte mindestens bis zum Beginn der Allee vorgesehen werden, dies auch unter Berücksichtigung guter Zu- und Wegfahrtsverhältnisse für die Busse. Fraglich ist auch, ob eine Kernfahrbahn auf der wichtigsten Zu- und Wegfahrt für die Busse und Velofahrenden bei den vielen Begegnungen der Busse und der angestrebten Koexistenz die richtige Lösung ist.

Die Allee wurde gleichzeitig mit dem Bahnhofquartier angelegt. Sie ist stadtprägend und über einhundert Jahre alt. Im Laufe der Zeit hat sie mehrere Eingriffe „überlebt“. Ihre axiale Lage, die ebenfalls axial angeordneten Denkmäler usw. sowie der gut beschattete Fussweg in der Mitte schaffen Identität. Die Allee ist Teil der kollektiven Erinnerung, gehört zum Stadtbild, bietet ein vertrautes Bild bei der Ankunft am Bahnhof und gehört zu Wil. Trotz den positiven Aspekten des Projektvorschlages mit der Verlegung der Strasse in die Allee hinein überwiegen die Nachteile.

Fazit

Die Verfassenden haben Wil grundsätzlich richtig gelesen und interpretiert. Was stark ist wird gestärkt, wo Verbesserungen nötig sind werden solche ins Konzept integriert. Ein Puzzle wo jeder Puzzlestein einen Beitrag leistet. Sowohl auf dem Bahnhofplatz als auch vor allem im Bereich der Allee werden kreativ und ortsgerecht Mehrwerte bezüglich Urbanität, Aufenthaltsqualität und Wirtschaft geschaffen. Dies bei gleichzeitiger Wahrung der Funktionalität der Verkehrsanlagen für alle Verkehrsteilnehmenden, des öffentlichen Verkehrs, des Autoverkehrs inkl. Anlieferung sowie des Fuss- und Veloverkehrs, und zwar ohne aufdringlich oder dominant zu wirken.

Das Projekt weist trotz der hohen Anforderungen und der gegebenen Komplexität einen hohen Reifegrad aus und wirkt über weite Strecken aus einem Guss. Wie erwähnt, besteht bei den Dächern auf dem Bahnhofplatz und der Allee Verbesserungsbedarf, der innerhalb der robusten Grundkonzeption aufgefangen werden kann.

Situation



Impression Allee – Bahnhofplatz



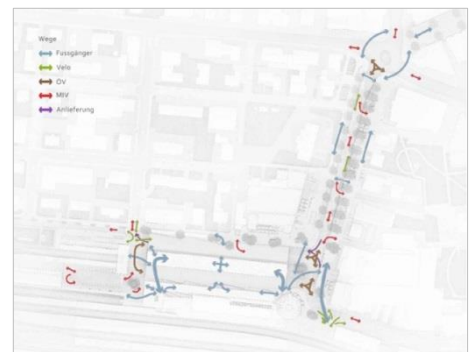
Allee



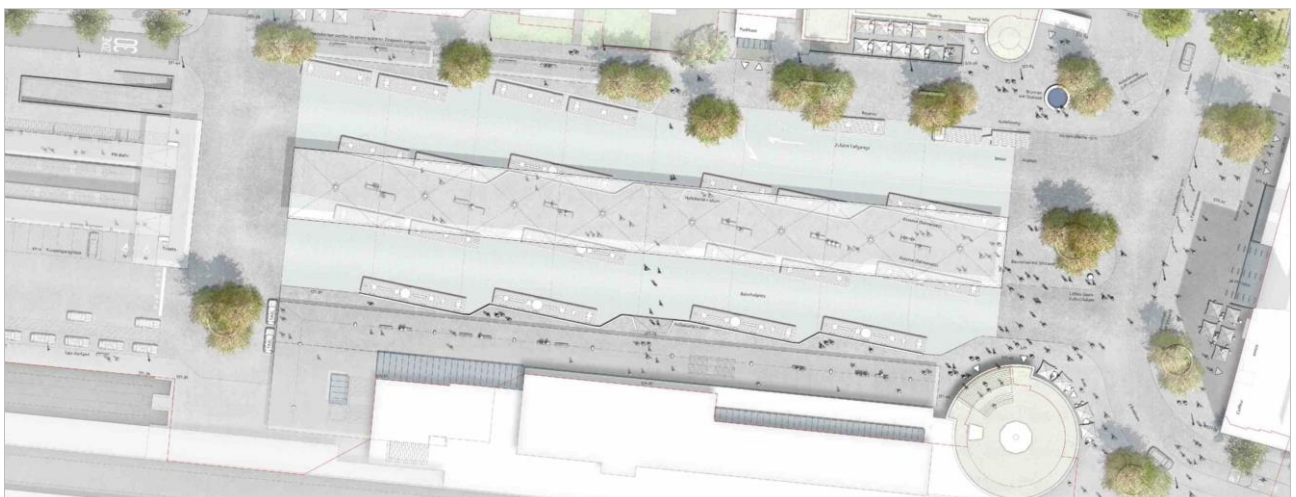
Baumkonzept



Verkehrsregime



Bahnhofplatz



2. Rang Kennwort Jim & Lukas (2. Preis)

Landschaftsarchitektur: Balliana Schubert Landschaftsarchitekten, Zürich
Mitarbeit: Sandro Balliana, Christoph Schubert, Jasmin Truk, Johannes Hesse, Claudia Ernst

Architektur: Haerle Hubacher Architekten BSA GmbH, Zürich
Mitarbeit: Chirstoph Haerle

Verkehrsplanung: ewp AG, Effretikon
Mitarbeit: Thomas Aellig

Bauingenieur: tbf-marti AG, Schwanden; Mitarbeit: Urs Marti

Gesamtlösung / Städtebauliches Konzept

Der offene und weitgehend ohne räumliche Fassung bestehende Bahnhofplatz gewinnt durch eine neue starke Mitte an Identität. Schwebende Dachhauben verleihen dem Ort Prägnanz und Ruhe. Es entsteht ein ruhiger, funktionaler Ort mit hoher atmosphärischer Wertigkeit, ein Refugium, das den Reisenden Schutz und Geborgenheit im öffentlichen Raum bietet.

Allee, Bahnhofplatz und FWB-Bahnhof stehen miteinander in einem räumlichen Dialog und bilden einen städtebaulichen Dreiklang zu ihren Nachbarn. Einfache Formen und wiederkehrende Elemente verknüpfen die Orte miteinander: Baumhallen und Wartehallen sind die Primäreinheiten und werden durch Ausstattungselemente und verschiedene Bodenbeläge angereichert.

Im Osten des Bahnhofplatzes, vor dem neuen FWB-Gebäude, entsteht ein grosszügiger und übersichtlicher Aussenraum, der die Attraktivitätssteigerung der Winkelriedstrasse als zweiten Bahnhofszugang klar stärkt.

Bahnhofplatz / Verkehr

Die Heterogenität des Bahnhofplatzes wird mit präzise gesetzten Dächern als schwebende Dachhauben und Bauten für die FWB-Bahn neu definiert. Es entsteht ein Platz mit einer klaren Gliederung und Zonierung, einerseits für den öffentlichen Verkehr mit Ort betonbelägen, andererseits für die Fussgänger mit Asphaltbelägen. Die Beläge sind in Bezug auf die Funktion optimal gewählt.

Die vorgeschlagenen Dachhauben werden in Blech verkleidet, die Dächer für den Busbahnhof in Messing und diejenigen für den Bahnhof in Kupfer. Die metallene Haut verleiht den Dächern ein einzigartiges Erscheinungsbild und übernimmt die Tradition, Infrastrukturbauten neben ihrer primären Funktionalität auch etwas Schönheit zu verleihen. Die gesamte Konstruktion der Dachhauben wird in Holzbauweise erstellt. Mit den heutigen Ingenieurskenntnissen kann eine langzeitige Wertigkeit des Materials Holz garantiert werden.

Gestalterisch wird das Holz auf der Innenseite der Dachhauben mit Ölfarbe gestrichen. Die Busdächer in einem tiefen Petrol, das Bahnhofdach in einem schweren, dunklen Rot. Die Oblichter erhehlen mit Tageslicht das Innere der schwebenden Dachhauben, was mit den farbigen Innenflächen ein faszinierendes Wechselspiel von Licht und Schatten, ähnlich der lebendigen Atmosphäre unter der flirrenden Baumhalle, erzeugt. Die vorgefertigten Tragstützen aus Brettschichtholz werden in dunklem Anthrazit gehalten. Durch das Wechselspiel der Tragstützen in Quer- und Längsrichtung werden die Dachhauben gegen horizontale Einwirkungen stabilisiert. Aus konstruktiver Sicht wäre es sinnvoll, die vorgefertigten Stützen aus Holz auf einen allseitig flächenbündigen Betonsockel zu stellen, um einerseits Wasser abzuhalten und andererseits gegen mechanische Einwirkungen im Sockelbereich vorzubeugen.

Die tiefgezogenen, umlaufenden Seiten der Bedachung schränken die Transparenz des Platzraumes stark ein. Die Segmentierung des Platzes in einzelne, durch die Dächer getrennte Bereiche liegt nicht im Interesse einer grosszügigen Gesamtlösung. Als weitere Kritikpunkte können die eher hohen Unterhaltskosten für die Reinigung der Oberlichter der Dachgauben und die Einschränkung für Sehbehinderte durch die schrägen Stützen erwähnt werden. Zudem sammelt die Aussenhaut der Dachhauben bei Regen das Wasser, das dann unkontrolliert auf die Nutzer tropfen kann.

Das Verkehrskonzept des Masterplans wird vollumfänglich umgesetzt. Die Bewegungsführung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer ist einfach und direkt, um neben einer hohen Frequenz auch eine gute Orientierung zu gewährleisten.

Für die Radfahrer werden aus allen Richtungen geeignete Anbindungen angeboten. Über den Bahnhofplatz fahren die Radfahrer zusammen mit dem öffentlichen Verkehr im Mischregime.

Die Drehscheibe für alle Verkehrsteilnehmenden ist der Übergangsbereich Bushof zur Bahnhofstrasse. Abbiegemanöver und Fahrbahnquerungen obere Bahnhofstrasse – Bushof – Weststrasse sind eng und zum Teil kritisch. Ausfahrmanöver vom Bushof in die Bahnhofstrasse beanspruchen die gesamte Gegenfahrbahn und gefährden bei 13'000 DTV ein stabiles Fahrtenregime. Die Priorisierung des Fussverkehrs wird mit breiten Fussgängerstreifen signalisiert. Der Strassenraum der unteren Bahnhofstrasse wird mit dem Weiterziehen der Baumhalle einbezogen. Eine allfällige spätere Temporeduktion kann ohne weitere Umbaumassnahmen des Strassenquerschnitts umgesetzt werden.

Die vorgeschlagene Velostation bietet mit den sich im Umfeld des FWB-Bahnhofes befindenden Stellplätzen total über 600 Zweiradabstellplätze. Die grosszügige Halle der Velostation wird über die vorgesehene Rampe des Masterplans erschlossen. Über die zukünftige Tiefgarage wird der Anlageteil für die Motorroller erschlossen, der auch mit der Fussgängerunterführung verbunden wird. Die Stell- und Wartepplätze für den Taxibetrieb führen in ihrer Funktionalität zu erheblichen Konflikten.

Bereich Allee

Die historische Baumallee wandelt sich in eine zeitgemässe Baumhalle um und verunklärt diese, dient den heutigen Bewegungsmustern, die netzartig und nicht mehr linear verlaufen und generiert einen öffentlichen Raum, der nicht hierarchisch gegliedert ist, jedoch einladend wirkt.

Die mineralischen Oberflächen der Beläge aus Chaussierung und Asphalt sind in alle Richtungen hin frei begeh- und bespielbar. Es entsteht eine gewollte Zonierung aus schnellen und langsamen Oberflächen.

Die Aufenthaltsqualität unter der neuen Baumhalle wirkt leicht und heiter, ermöglicht Sozialkontakte unter einem Wechselspiel von Licht und Schatten und übertrifft diese Stimmung mit einer prächtigen Herbstfärbung.

Das bestehende Alleensystem wird längerfristig in das vorgeschlagene Hallensystem transformiert, indem regelmässig kranke und nicht erhaltenswerte Bäume gefällt und durch neue ersetzt werden. Die krankheitsanfälligen Rosskastanien werden durch robuste Zelkoven ersetzt, die mit ihrem ausladenden Wuchs den hallenartigen Charakter unterstützen.

Die vorgeschlagenen Bepflanzungen mit Bäumen im Bereich der Fahrleitungen der Bahn, über der Tiefgarage und bei der Erschliessung des Bahnhofplatzes können aber sowohl städtebaulich, wie auch in der Umsetzung, zu Schwierigkeiten führen.

Fazit

Die vorgeschlagene Arbeit erfüllt die schwierigen und anspruchsvollen Anforderungen an den Städtebau, den Bahnhofplatz, die Allee, an den Verkehr und die gewünschten Aufenthaltsqualitäten auf sehr spezifische Weise. Die Idee der starken Mitte bringt dem Ort Identität. Allerdings wird eine Stimmung generiert, die wohl gefällig auch etwas introvertiert wirkt, aber nicht zentral dem Anliegen, einen urbanen Raum als Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs zu schaffen. Dem wirkt die Grundhaltung in Bezug auf die Schaffung einer spezifischen räumlichen Zonierung des Bahnhofplatzes eher entgegen. Die Dimensionierung der Dächer im Vergleich zur Platzrandbebauung wird als zu prägend bewertet. Noch nicht gelöst sind bei genauer Betrachtung verschiedene Schnittstellen im Bereich des Verkehrs.

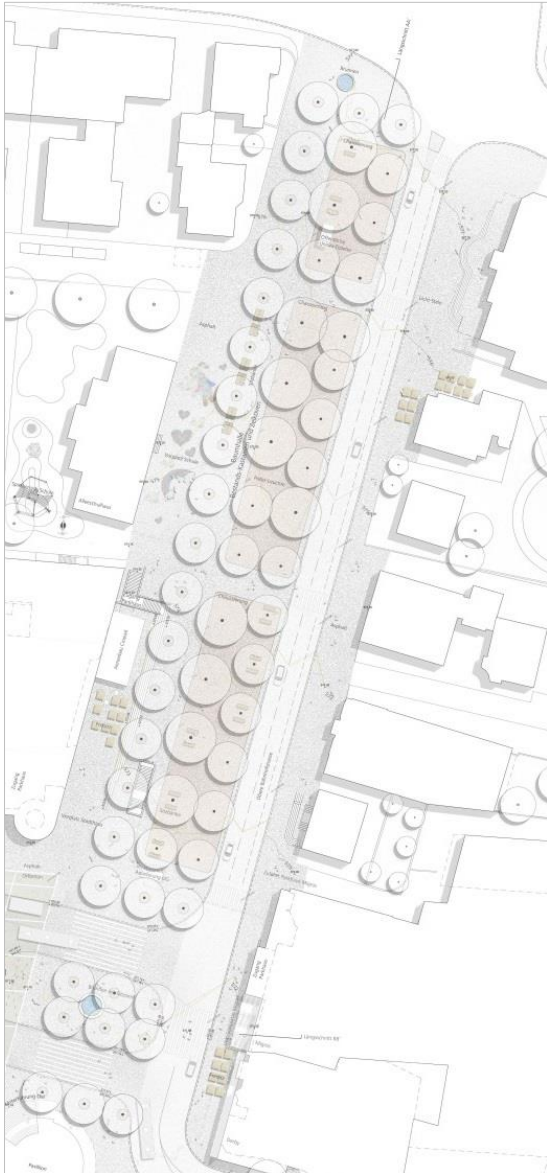
Situation



Impression Allee – Bahnhofplatz



Allee



Baumkonzept



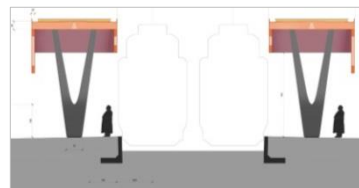
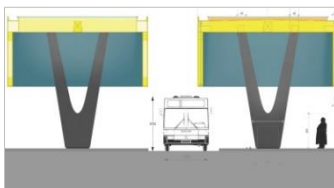
Verkehrsregime MIV



Bahnhofplatz



Schnitte



Modellfoto



3. Rang Kennwort CORSO (3. Preis)

Landschaftsarchitektur: Westpol Landschaftsarchitektur GmbH | BSLA, Basel
Mitarbeit: Andy Schönholzer, Luisa Walterbusch

Architektur: camponovo baumgartner architekten GmbH | SIA, Zürich
Mitarbeit: Marianne Baumgartner, Luca Camponovo, Petra Klima, Gino Guntli

Verkehrsplanung: transitec beratende Ingenieure AG | SVI | SIA | VSS, Bern
Mitarbeit: Aline Renard, Pauline Katz, Nicolas Michel

Lichtdesign: artlight GmbH, St. Gallen; Mitarbeit: Mario Rechsteiner, Maren Schmermund

Gesamtlösung /
Städtebauliches Konzept

Der neue Bahnhofplatz generiert mit starker Präsenz einen öffentlichen städtischen Raum im bestehenden Stadtgefüge. Als wichtige Adresse für Wil wird der Platz zu einem attraktiven und lebendigen Ort. Der neu organisierte Kreisel obere Bahnhofstrasse/ Zürcherstrasse und die Wasserspiele südlich der Allee verbinden die verschiedenen Freiräume miteinander. Die oberirdische Verbindung für Radfahrer und Fussgänger von der oberen Bahnhofstrasse zum Bahnhof durch die Allee wird mit den vorgeschlagenen verkehrstechnischen Massnahmen attraktiver, da der Durchgangsverkehr unterbunden wird.

Bahnhofplatz /
Verkehr

Das grosszügige Bushaltesdach, über dem Mittelperron der Bushaltestelle, gliedert und dominiert den öffentlichen Raum des Bahnhofplatzes und schafft dadurch eine neue Mitte. Die übersichtliche Platzsituation wird mit einem neuen, zusammenhängenden Vordach am bestehenden Bahnhofsgebäude und im Westen durch das neue Frauenfeld-Wil-Bahn-Gebäude als Kopfbau gefasst. Architektonisch wird mit den neuen, halbkreisförmigen Dachabschlüssen des Bushaltesdachs zwischen dem bestehenden Rondell und dem kreisförmigen «Eingangsturm» des Stadtsaals vermittelt und eine räumliche Zusammengehörigkeit gesucht.

Das Wasserspiel und mobile Pflanzgefässe mit Sitzgelegenheiten lassen einen angenehmen Aufenthalt erwarten.

Die wunderbare Grosszügigkeit des Bahnhofplatzes im Osten endet jedoch im Westen mit dem langen Bushaltesdach und dem Kopfbahnhof der Frauenfeld-Wil-Bahn in engen Platzverhältnissen. Die Möglichkeit zur Attraktivitätssteigerung der Winkelriedstrasse als zweiter Bahnhofzugang wird zu wenig genutzt.

Das neue Verkehrskonzept verbindet den Bahnhof mit der oberen Bahnhofstrasse und der Altstadt mit einer Entflechtung der diversen Verkehrsteilnehmer durch ein Einbahnregime, das um die Allee geführt wird. Die Durchfahrt der oberen- zur unteren Bahnhofstrasse wird für den motorisierten Individualverkehr unterbunden zur Aufwertung des Bahnhofplatzes. Das Parkhaus am Bahnhof wird ausschliesslich über die obere Bahnhofstrasse erschlossen. Die untere Bahnhofstrasse dient dem Bus- und Langsamverkehr.

Das vorgeschlagene Verkehrskonzept «Corso» verlagert dadurch 13000 Fahrzeuge pro Tag in die angrenzenden Quartiere. Diese Lösung mit der Verlagerung des Verkehrs in die umliegenden Quartiere ist in der Stadt Wil nicht möglich und lösbar.

Die eine Hälfte der Haltekanten für den Busbetrieb besitzt keinen Witterungsschutz, die andere Hälfte der Haltekanten wird stellenweise durch die Stützenstellung des Bushaltesdachs in ihrer Funktion beeinträchtigt.

Bereich Allee

Die Gestaltung und die Aufenthaltsqualität im Bereich der Allee werden durch den fehlenden Durchgangsverkehr aufgewertet. Die grosszügigen Trottoirs für Fussgänger, die Möglichkeit zur erleichterten Querung der oberen Bahnhofstrasse dank Einbahnverkehr sowie die schattenspendenden Bäume lassen angenehme Aufenthaltsbereiche entstehen.

Der Umgang mit der historischen Allee ist sorgfältig und respektvoll. Die neue Gestaltung und Möblierung lässt mit dem vorgeschlagenen Kiosk und Stehcafé eine Attraktivitätssteigerung und Belebung erwarten.

Fazit

Die sehr schöne Idee der neuen Verkehrsführung als sogenannter «Corso» und der Mut zur Lücke wird durch die Verlagerung des Verkehrs für die Stadt Wil schwierig, bzw nicht lösbar.

Der Umgang und die Akzeptanz der im ISOS erwähnten historischen Allee, ohne zusätzlichen Baumreihen im Vergleich zu andern Vorschlägen, kann an dieser Stelle gewürdigt werden.

Das grosszügige, lineare Bushaltesdach generiert einen Bahnhofplatz mit starker Präsenz, überzeugt jedoch funktionell an verschiedenen Orten nicht.

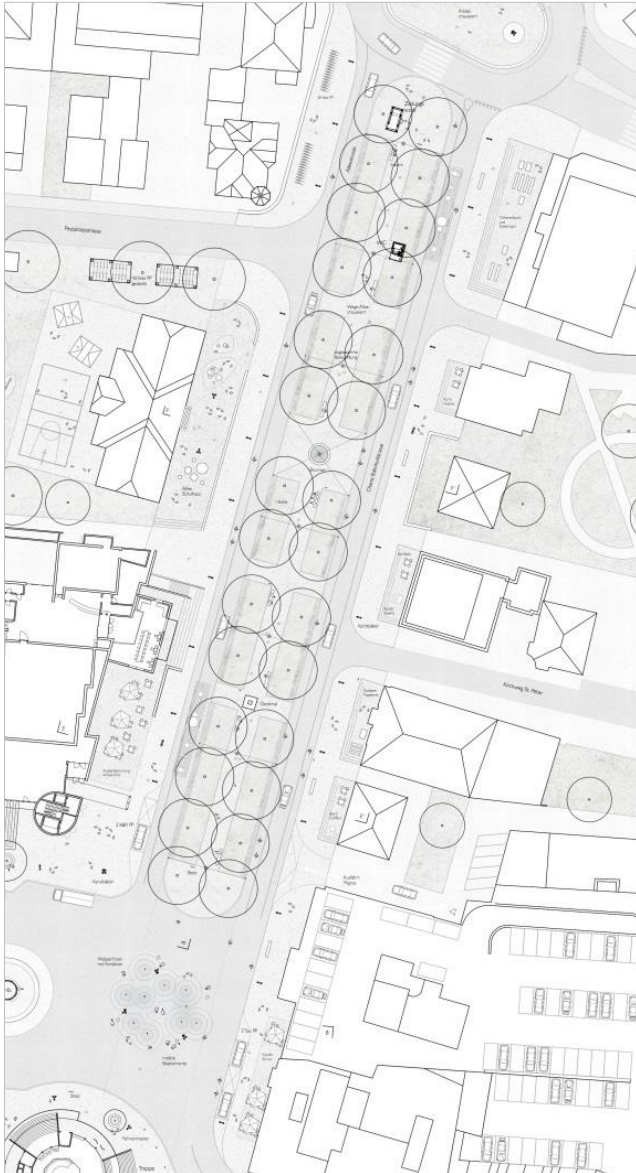
Situation



Impressionen Allee- Bahnhofplatz



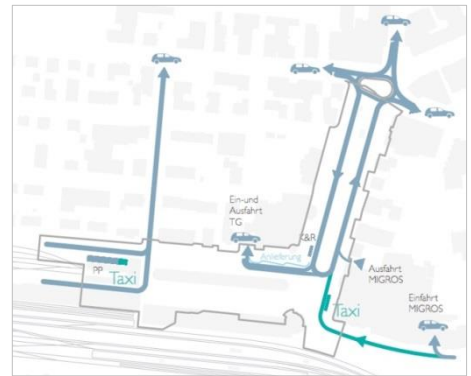
Allee



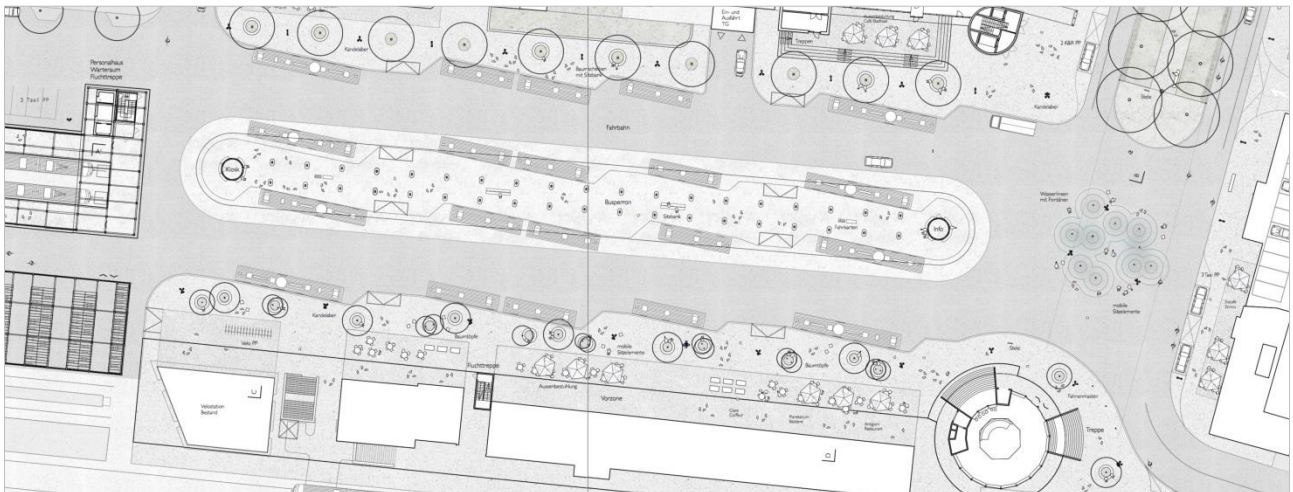
Baumkonzept



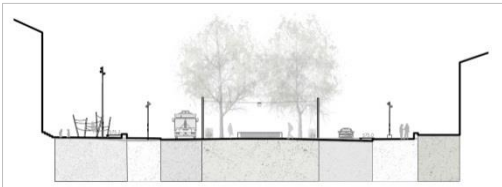
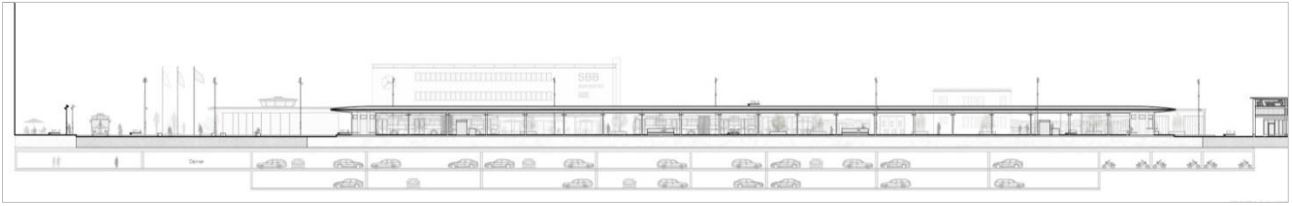
Verkehrsregime MIV und Taxi



Bahnhofplatz



Schnitte



Modellfoto



4. Rang Kennwort unter den Kastanien (4. Preis)

Landschaftsarchitektur: LORENZ EUGSTER Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH, Zürich
Mitarbeit: Lorenz Eugster, Iulia Dobrovie, Valerie Klein, Alexander Schuech, Bernd Schulze zur Verth, Katharina Udod
Architektur: weberbrunner architekten ag, Zürich
Mitarbeit: Laurent Baumgartner, Paola Falconi, Jure Korosec
Verkehrsplanung: mrs partner ag, Zürich
Mitarbeit: Simon Seger, Pascal Stolz

Gesamtlösung /
Städtebauliches Konzept

Bei den zentralen Bushaltestellen sich an die skulpturale Kunst anlehrender Pilze als Witterungsschutz und Baumgruppen im nördlichen und südlichen Randbereich sollen zukünftig den Bahnhofplatz unverwechselbar kennzeichnen. Ergänzt wird dies durch eine als Betonintarsie bezeichnete freie Figur rund um die zentralen Bushaltestellen und jenen in den Randbereichen. Das Verlegen der heutigen Allee Richtung Westen mit dem Ziel des Schaffens von mehr Platz für die Obere Bahnhofstrasse mit einem Mehrzweckstreifen und grösseren Vorplatzbereichen ist das kennzeichnende Merkmal für diese wichtige Zu- und Wegfahrtsachse zum Bahnhof.

Bahnhofplatz /
Verkehr

Auf dem Bahnhofplatz sind die pilzförmigen Dächer unverwechselbare Merkmale, wirken jedoch an diesem Ort zu sehr inszeniert. Sie gewährleisten zwar den freien Durchblick im Platzbereich, vermögen jedoch an diesem wichtigsten Ein-, Aus- und Umsteigeort Wils keinen ausreichenden Witterungsschutz zu gewährleisten und stehen quer zu den Bedürfnissen der Busfahrgäste. Die einreihigen Baumgruppen am nördlichen und die zweireihigen Baumgruppen im südlichen Bereich grenzen wohl den Platz ab, wirken jedoch etwas hart. Es fragt sich auch, ob das Verstecken des Bahnhofgebäudes hinter Bäumen im Einklang mit dessen Funktionen steht. Der westliche Platzabschluss ist wenig gefasst. Daran vermag die spezielle Aufhängung der Fahrleitungen nichts zu ändern.

Der Bahnhofplatz setzt sich aus einzelnen hervorstechenden interessanten Elementen zusammen, die jedoch in ihrem Zusammenwirken und auch in jenem mit den angrenzenden Bebauungen keinen gesamtheitlichen stimmigen Platz zu bilden vermögen. Die Haltekannten für die Busse sind entsprechen dem Masterplan. Die Eigenständigkeit der Figur der sie umfassenden Betonintarsie ist wenig situationsgerecht und wegen den durch die schweren Busfahrzeuge permanent überfahrenen Fugen zwischen Belag und Beton auch unterhaltsintensiv. Die östliche „Zunge“ genügt wegen der Überfahrbarkeit durch Fahrzeuge den Vorgaben des hindernisfreien Bauens nicht. Zudem vermag sie aus demselben Grund auch die angedachte Schutzfunktion für jene FussgängerInnen, welche die obere Bahnhofstrasse im Bereich der Haltestellen queren wollen, nicht wahrzunehmen. Im Bereich des westlichen Perronzugangs sind die Bahnhofvorfahrt für den Autoverkehr und die Taxis funktional gut angeordnet. In wie weit sich die Taxistandplätze mit den in unmittelbarer Nähe vorgesehenen Velo- und Mofa-PP vertragen, müsste noch geprüft werden.

Mit der vorgeschlagenen Lösung für die obere Bahnhofstrasse reagieren die Verfassenden auf die Beobachtungen, dass die meisten FussgängerInnen vom / zum Bahnhof heute den Weg über die östliche Strassenseite wählen. Die Liegenschaften am östlichen Strassenrand mit ihren kundenorientierten Nutzungen im Erdgeschoss erhalten attraktivere Vorbeiräume als heute, die noch bessere Voraussetzungen für kundenorientierte Nutzungen schaffen. Andererseits wird diese „Flaniermeile“ (zu?) stark konkurrenziert durch die an

sich attraktive Fussgängerachse in der Allee „unter den Kastanien“. Daraus resultiert ein Widerspruch zwischen der angestrebten Attraktivität der Allee und dem „Flanierbereich“ vor der östlichen Häuserzeile. Den dispersen Querungs- und Abbiegebedürfnissen entsprechend ist auf der ganzen Länge der Oberen Bahnhofstrasse situationsgerecht ein Mehrzweckstreifen mit punktuellen physischen Schutzeinrichtungen und Tempo 30 vorgesehen. Massnahmen, die zu einer Verstetigung des Verkehrsablaufs führen.

Bereich Allee

Die Allee ist eine alte Allee, über einhundert Jahre alt. Im Laufe der Zeit hat sie mehrere Eingriffe „überlebt“. Ihre axiale Lage und der alleinige gut beschattete Fussweg in der Allee schaffen Identität. Die Allee gehört zum Bild beim Betreten der Stadt vom Bahnhof her, gehört zu Wil. Trotz den positiven Aspekten des Projektvorschlages mit dem Verlegen der Allee aus der Achse stellt sich deshalb die Frage, ob nicht ein zu grosses Opfer erbracht werden muss, ob ein derartiger Eingriff in die gewachsene Struktur hinein verhältnismässig ist und ob nicht auch andere Lösungen zum Ziel führen können.

Fazit

Die sich an die skulpturale Kunst anlehrenden pilzförmigen Dächer als Witterungsschutz setzen ein interessantes und unverwechselbares Zeichen. Ergänzung finden diese in den Baumgruppen und den Betonintarsien. In ihrer Gesamtwirkung vermögen diese Elemente jedoch kein identitätsstiftendes gesamtheitliches Platzbild zu schaffen und überzeugen deshalb nicht. Das grosse Fragezeichen ist, ob der für die Obere Bahnhofstrasse vorgeschlagene Eingriff mit dem Verlegen der Allee zwingend nötig ist oder ob nicht auch andere Lösungen ohne Abstriche an der Aufenthaltsqualität und Funktionalität zum Ziel führen können.

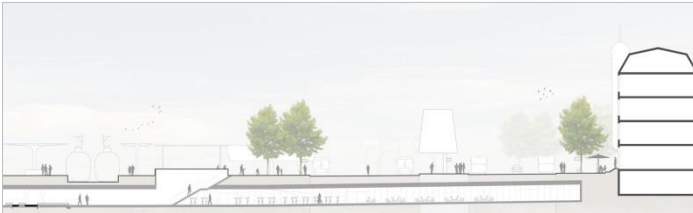
Situation



Impressionen Allee - Bahnhofplatz



Schnitte



Modellfoto



Projekte 2. Runde

Kennwort CIVIC

Landschaftsarchitektur: Appert Zwahlen Partner AG, Cham

Mitarbeit: Karin Meissle, Benjamin Gorzawski, Aleksandra Ilic, Nicolas Vogel

Architektur: Thomas K. Keller Architekten, St. Gallen

Mitarbeit: Thomas K. Keller, Christoph Hiestand, Julian Trachsel

Verkehrsplanung: bhateam ingenieure ag, Frauenfeld

Mitarbeit: Christian Hermann, Martin Berther, Eduard Schmid

Lichtplanung: mosersidler AG für Lichtplanung, Zürich; Mitarbeit: Uli Sidler

Das Projekt CIVIC «bürgerlich» besticht auf den ersten Blick durch sein klares städtebauliches Konzept. Zum einen mit dem Bahnhofplatz, welcher durch die Dächer für Bus und Bahn auf seiner ganzen Länge okkupiert wird. Zum anderen durch die Kastanienallee «Brosche», welche durch die Reduktion des Strassenquerschnittes in ihrer Wichtigkeit als Verbindung zur Altstadt an Bedeutung gewinnen soll. Die Dächer auf dem Bahnhofplatz wirken in ihrer Erscheinung filigran und beschützend. Jedoch überdecken sie verhältnismässig einen zu grossen Teil des Bahnhofplatzes. Nordseitig wirkt das Dach wie die dahinterliegende Baumreihe, welche die Weststrasse begleitet, zu hermetisch. Der Stadtsaal bleibt aussen vor. Im Westen findet der Platz keinen räumlichen Abschluss und mündet unerwünscht im Geleise-See.

Verkehrlich weist das Projekt einige Mängel auf. Der Verkehrsfluss der Ein- und Ausfahrt auf die obere Bahnhofstrasse ist in dieser Form kaum zu bewältigen. Die Zufahrt in die Einstellhalle des Stadtsaalparkhauses, welches ~~durch eine Begegnungszone~~ über den Vorplatz führt, ist in dieser Form nicht erwünscht. Die Ein- und Ausstiegsbereiche in den Busbuchten sind zum Teil durch die Stützen des Daches verstellt.

Der Beitrag wird in seinen Grundzügen gewürdigt. Die filigranen Dächer mögen dem Ort zu Identität zu verhelfen. Jedoch vermag das Projekt in seinem zum Teil etwas plakativen und unsensiblen Verhalten nicht zu überzeugen.

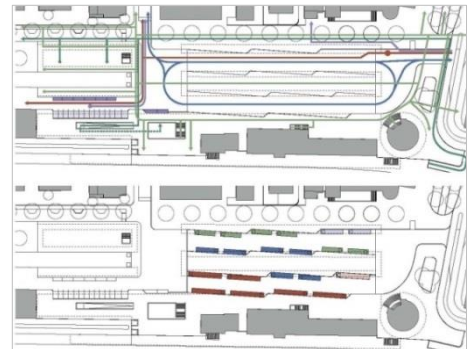
Allee



Freiraumkonzept



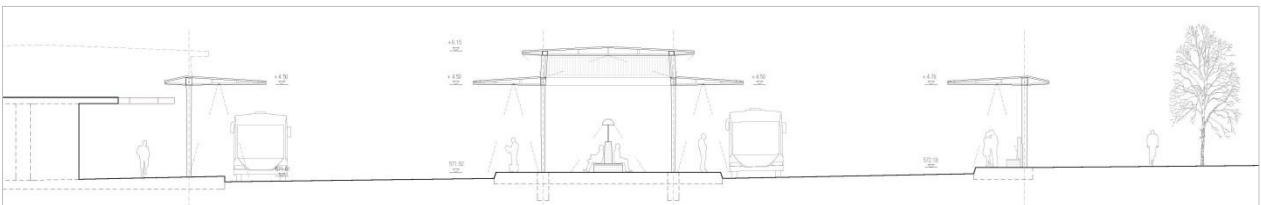
Verkehrsregime



Bahnhofplatz



Schnitte



Modellfoto



Kennwort ALADIN

Landschaftsarchitektur: planikum GmbH, Zürich

Mitarbeit: Sophia Bilger, Florian Glowatz-Frei, Daniela Hitzler, Gerlinde Hlatky, Andreas Käser, Jasmin Rötheli, Oliver Vogel

Architektur: plan b architekten, Zürich

Mitarbeit: Nicole Bühler, Markus Bühler

Verkehrsplanung: Gruner Wepf AG, St. Gallen

Mitarbeit: Jens Dreyer, Jasmin Merkel

Lichtplanung: preluce ag, Frauenfeld; Mitarbeit: Roland Tschanz

Visualisierung: gleis 2, Lindenberg (D); Mitarbeit: Margrit Müller

Das Projekt wird aus der Lektüre des Ortes hergeleitet und beruht auf vier in sich nachvollziehbaren Typologien: Dem «Boulevard», welcher aus der Kastanienallee transformiert wird, der «Arkade», des dem Bahnhof vorgesetzten Daches, der «Halle», welcher der FWB-Bahnhof, die Taxis und die Velostation einverleibt werden, sowie dem freien «Platz», dem Bahnhofsplatz.

Der Bahnhofsplatz wird räumlich durch das Arkaden-Dach und die Halle exakt gefasst. Markante Mastleuchten sowie kleine Unterstände stehen auf dem sich aufwölbenden Belagsteppich, auf welchem sich die mittig angeordneten Haltekanten befinden. Der offene Platz und dessen Gestaltung wirken wohltuend und übersichtlich, jedoch vermag der eingefärbte Betonbelag mit den vielen Fugen, welche durch die Busse stark beansprucht werden, sowie die kleinen unpraktischen Unterstände funktional nicht zu überzeugen.

Das prägnante, raumhaltige Dach, welches mit goldfarbigem 3D-Streckmetall überzogen wird, wird zum Merkmal und vielleicht auch zur Sehenswürdigkeit von Wil. Gesamthaft scheint das Dach jedoch etwas autistisch und plakativ im heutigen Bahnhofsgefüge. Das heutige Aufnahmegebäude wird durch das Arkade-Dach radikal und unsensibel überformt. Die Massstäblichkeit zum Westquartier scheint nicht gegeben.

Aus der Kastanienallee soll neu in drei Phasen ein Baumdach geformt werden, welches sich von Fassade zu Fassade über die ganze obere Bahnhofstrasse erstreckt. Sämtliche Kastanien werden schrittweise während der ersten zehn Jahre durch vier nichteinheimische Baumarten ausgetauscht. Durch die quadratischen Raster des Baumdaches wird jedoch die Richtung des linearen Strassenraumes und somit das Raumkontinuum zur Altstadt verunklärt. Gesamthaft wirkt dieser starke Eingriff stadträumlich verunklarend.

Das Projekt Aladin vermag durch die konsequente Umsetzung der vier Typologien auf den ersten Blick zu überzeugen. Im stadträumlichen Kontext verfehlen sie jedoch durch ihre plakative und zum Teil wenig sensiblen Umgang eine städtebauliche Haltung, welche man sich in Wil wünscht.

Situation



Impression Bahnhofplatz



Allee



Baumarten Allee



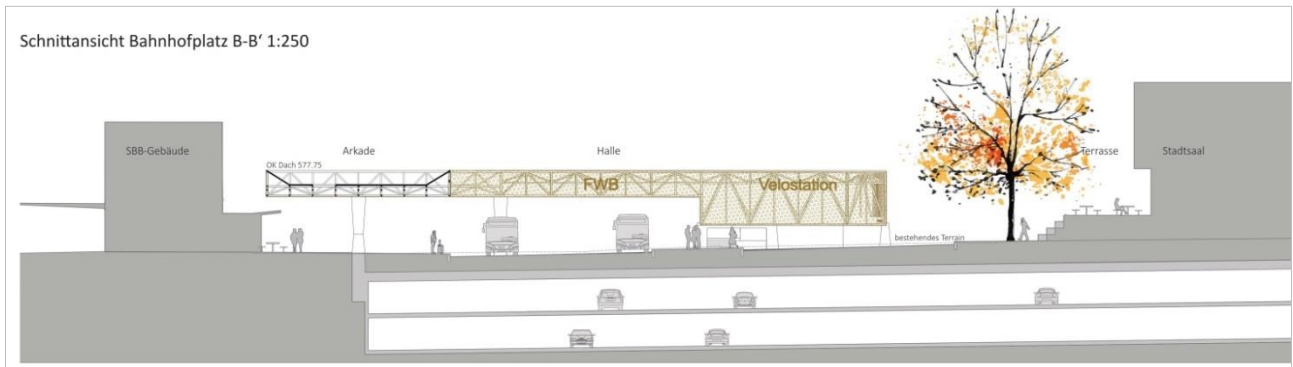
Verkehrsregime



Bahnhofplatz



Schnitte



Modellfoto



Projekte 1. Runde

Kennwort drei-drei-klein

Landschaftsarchitektur: S2L Landschaftsarchitekten BSLA SIA, Zürich

Mitarbeit: Jan Stadelmann, Daia Stutz, Helena Bleiker, Valentin Hofer, Aicha Halder

Architektur: Dürig Architekten AG; Zürich

Mitarbeit: Guillermo Dürig, Jean-Pierre Dürig, Paul Kuhn

Verkehrsplanung: WAM Planer und Ingenieure AG, Solothurn

Mitarbeit: Reto Affolter, Christian Oberli

Beratung Städtebau & Nachhaltige Stadtentwicklung, Prof. Mark Michaeli, Dipl. Arch. ETH SIA, Zürich

Dem "diffusen und heterogenen" Stadtraum wird mit Baumkörpern als stadträumlich übergeordneten Elementen reagiert, welche einen grossen, offenen Raum freispielen. Insbesondere dem Bahnhofhain wird sehr grosse Bedeutung beigemessen, um dem Bahnhofplatz und dem Bahnhof eine identitätsstiftende Ausstrahlung mit mehr Präsenz zu verleihen. Typologisch, aber auch funktional verunklärt der verstellende Bahnhofhain den zirkulationsreichen Vorplatz eher und blendet aus, was den Ort mit seinem Selbstverständnis prägt; den Bahnhof.

Die Allee bleibt in ihrer heutigen Fassung erhalten und wird als wichtiger Teil der angestrebten Stadtachse zwischen dem Südquartier und der Altstadt erkannt. Durch das Weglassen von je zwei Bäumen wird eine Öffnung zur Altstadt und zum Bahnhofplatz angeboten, gleichzeitig aber wird die Kraft der Allee und die angestrebte Stärkung der Stadtachse dadurch geschwächt.

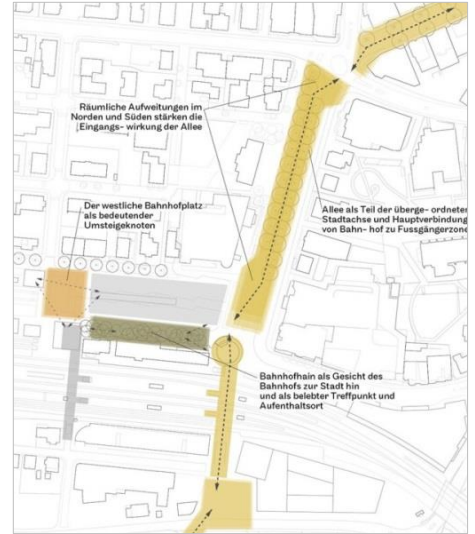
Drei ansprechend gestaltete Pavillons stehen in spannungsvoller, wenn auch fragiler Beziehung zueinander und markieren die wichtigen Umsteigepunkte des Bushofes, der FWB-Haltestelle und des aufgewerteten Westzugangs zur SBB. Die kompositorische Absicht und der Wille zur räumlichen Grosszügigkeit und Offenheit werden positiv gewürdigt. Der minimalistische Ansatz bleibt aber eine Antwort auf die notwendige Perronüberdachung der FWB schuldig. Zwar wird durch den Rückzug des Bushofes der Stadtsaal freigespielt, die Überdachung bietet deswegen und aufgrund ihrer schlanken Ausbildung zu wenig Schutz und Aufenthaltsqualität.

Die angestrebte Grosszügigkeit und der offene Raum finden auf der Ebene der typologischen und funktionalen Massnahmen keine überzeugenden Antworten.

Allee



Stadtstrukturelle Einbindung



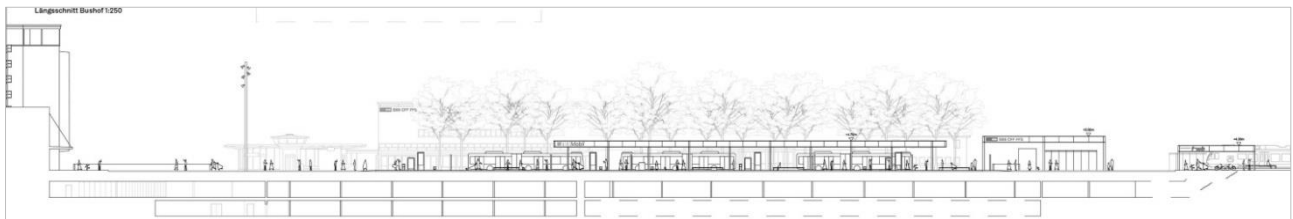
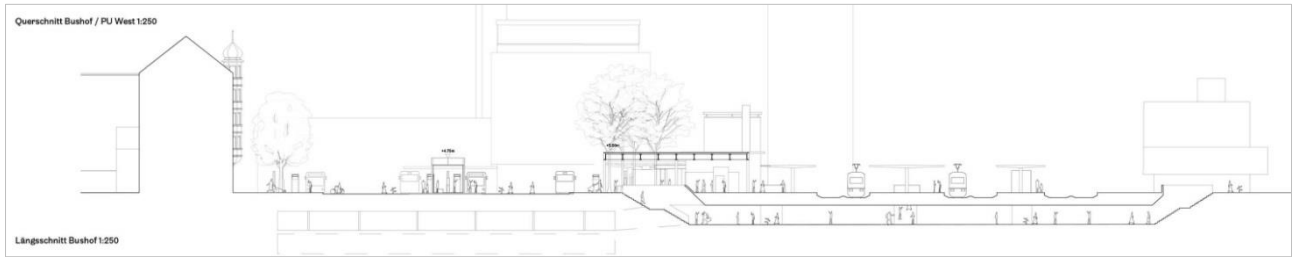
Laufwege und Sichtbeziehungen



Bahnhofplatz



Schnitte



Modellfoto



Kennwort Abakus

Landschaftsarchitektur: vetschpartner Landschaftsarchitekten AG, Zürich

Mitarbeit: Nils Lüpke, Jürg Zollinger, Stefanie Steiner, Carina Habelt

Architektur: ARGE: Ruprecht Architekten GmbH, Zürich und Blue Architects AG, Zürich

Mitarbeit: Rafael Ruprecht, Filip Grebac, Thomas Hildebrand, Kosaku Matsumoto

Verkehrsplanung: IBV Hüsler AG, Zürich

Mitarbeit: Luca Urbani, Andreas Tobler

Die Bedeutung und Gestalt des neuen Bahnhofplatzes manifestiert sich durch einen einheitlichen Platzraum in verwandtem und gleichwertigem Kontext zu den Baumgruppen der FWB-Haltestelle und der Allee. Obwohl jeder der vier identifizierten Räume Bahnhofplatz - Allee - FWB-Haltestelle und Bahnhof für sich einer eigenen Idee folgt, stellt sich dennoch infolge der fließenden, kaum wahrnehmbaren Übergänge die Frage nach der prägenden Raumerfahrung und Orientierung. Im Geflecht und unter dem Dach der Bäume, besonders ausgeprägt auf dem Bahnhofplatz, zusätzlich multipliziert durch die wenig witterungsschützenden, punktuellen Pildächer, ist die Auffindbarkeit der Übergänge in die Stadt, in den Bahnhof, zur FWB-Haltestelle, aber auch zu den angrenzenden Häusern wie zum Beispiel dem Stadtsaal, erschwert.

Dem Prinzip der losen Aufreihung folgen Bäume und Unterstände, bilden sich Fahrgassen und Fussgängerachsen, lassen aber eine grundsätzliche Flexibilität des Busverkehrs vermissen. Durch die Öffnung der Allee, die klare Strassenführung und die einfache und dennoch stimmungsvolle Gestaltung verspricht die Allee als wichtiger Verbindungsraum zwischen dem Bahnhof und der Altstadt schöne Qualitäten.

Das sorgfältig ausgearbeitete und gestalterisch ansprechende Konzept erweist sich beim wichtigsten Teilprojekt, dem Bahnhofplatz, als zu einengendes Korsett. Die Kombination eines hoch bestückten Baumbestandes, notabene auf einer Einstellhalle, mit der intensiven Mobilitäts- und Verkehrsfunktion wird als nicht tragfähig beurteilt.

Situation

Platzraum ein: diese Bebauung manifestiert sich in der Gestalt des Bahnhofplatzes als einheitlicher Platzraum, der zwischen allen Anschlusspunkten gleichermaßen vermittelt. Anschliessende Strassenräume, die Allee und die PWB-Haltestelle werden mit verwandten, einfachen Gestaltungsmitteln in einen gleichwertigen Kontext zum Bahnhofplatz gesetzt. Dem heterogenen baulichen und in Entwicklung stehenden Umfeld des Bahnhofplatzes, wird mit einer in den Stadtboden eingelassenen, präzise ausformulierten Bodenplatte entgegen, die eine in sich funktionierende, unabhängige Platzeinheit bildet.



Impression



Allee



Baumkonzept



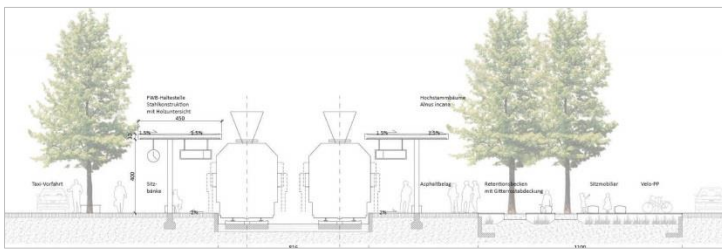
Fuss- und Verkehrsströme



Bahnhofplatz



Schnitte



Modellfoto



Kennwort PROMENADE

Landschaftsarchitektur: bbz bern gmbh, Bern

Mitarbeit: Tino Buchs, Johanna Hofbauer, Vinzenz Gurtner, Aline Wenk, Amina McCarthy, Jolanda Felix

Architektur: ARGE: LEISMANN AG, Bern

Mitarbeit: Stefan Leiseifer, Roman Lehmann, Christos Polymeris

Verkehrsplanung: Emch+Berger Verkehrsplanung AG, Bern

Mitarbeit: Guido Rindsfuser, Irene Reiser, Pronchai Maurer, Christian Zimmermann

Ingenieur: Tschopp Ingenieure GmB, Bern; Mitarbeit: Tschopp Adrian

Ihren Lösungsansatz konzentrieren die Verfasser beim Bahnhofplatz auf einen klar gefassten Rahmen, der mit neuen Baumkörpern gestärkt wird, eine durchgängige und ruhig gestaltete Platzfläche sowie ein den Platz prägendes Perrondach, welches durch seine Höhe die Orientierung im Raum erleichtert. Die Allee wird als Aufenthaltsort mit einer zusätzlichen westlichen Reihe aufgewertet und nutzbarer gemacht.

Die Verlängerung der Allee nach Süden bis zum "Avec" und die Ausgestaltung der "Drehscheibe" zu einem Wartebereich vermag räumlich, gestalterisch und funktionell nicht zu überzeugen. Zudem verhindert der Baumkörper eine gegenüber heute bessere Lösung des Konfliktpunktes bei der Zu- und Wegfahrt vom Bahnhofplatz in die Obere Bahnhofstrasse. Auch die beiden Doppelreihen am westlichen Platzen zusammen mit dem zurückhaltenden, das zentrale Perrondach nicht konkurrenzierenden Bau der FWB Haltestelle überzeugen nicht. Zudem wird die Zufahrt zum Freiverlad insbesondere im Begegnungsfall Lastwagen - Fussgänger problematisch. Dies als Beispiel für verschiedene im Detail nicht gelöste Schwachstellen des Projekts.

Am Mittelperron sind alle Haltekanten für Gelenkbusse ausgelegt, was ein einheitliches Bild ergibt, aber auch eine Verlängerung des Perrons bedingt und zur Folge hat, dass periphere Kanten nicht von allen Fahrzeugen angefahren werden können.

Im Konzept bekommen die sogenannten Vorzonen des Westquartiers eine grosse Bedeutung und werden auch entsprechend der Erdgeschossnutzung ausgestaltet. Mit Ausnahme des Stadtsaals werden diese vom Bahnhofplatz und der Allee durch befremdliche "Gartenmauern" getrennt. Leider fehlen Aussagen zu den östlichen Vorzonen entlang der oberen Bahnhofstrasse sowie zur Gestaltung der Verkehrsfläche. Einzige betriebliche Aussage ist, dass eine Tempo-30-Zone auszuscheiden ist und dass die Fahrräder neu zur Entlastung der Allee auf dieser zu führen sind.

Auch wenn das Konzept grossmassstäblich in wesentlichen Teilen zu überzeugen vermag, so zeigen sich bei genauerer Betrachtung in den Details funktionale, betriebliche und gestalterische Mängel.

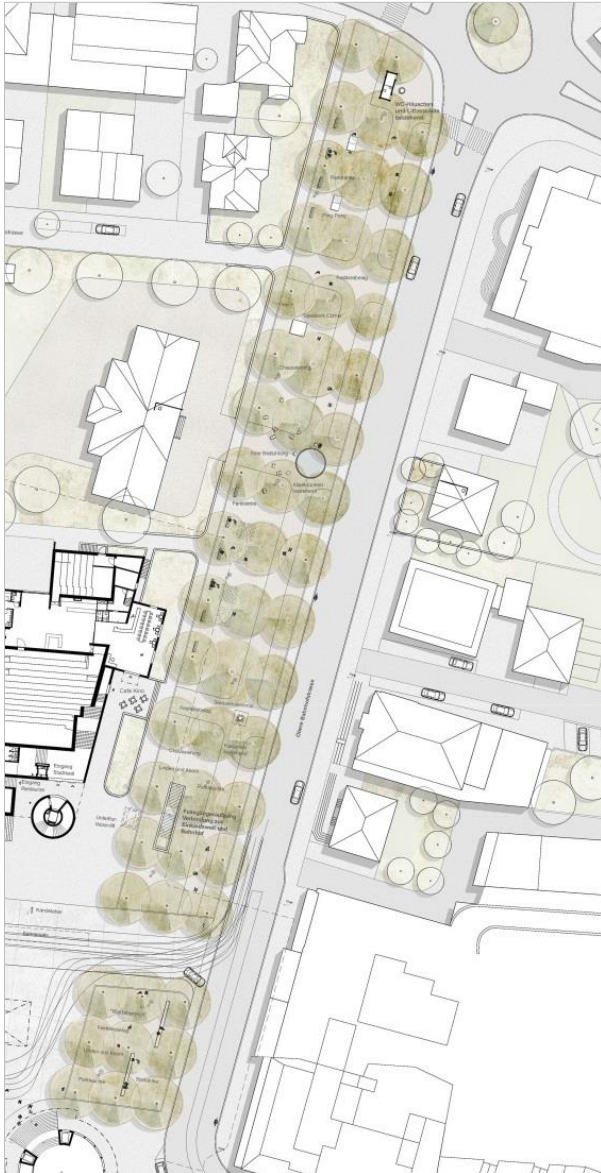
Situation



Impression Allee - Bahnhofplatz



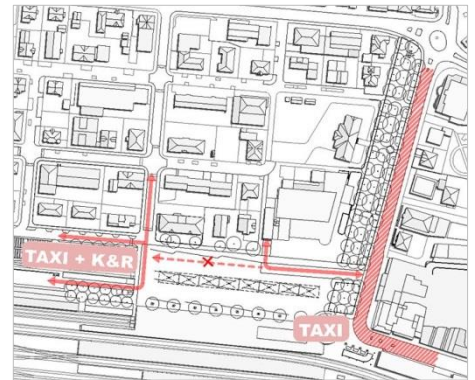
Allee



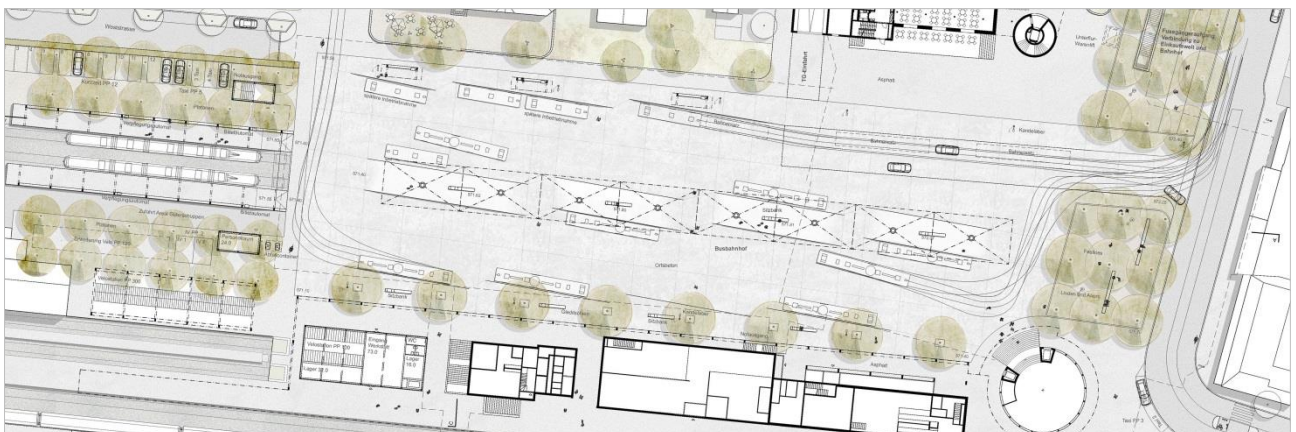
Baumkonzept



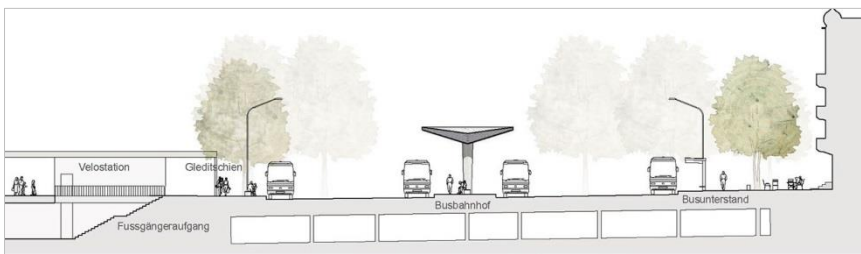
Verkehrsregime MIV



Bahnhofplatz



Schnitte



Modellfoto

