

MD 1.2e Multimodale Drehscheibe Bahnhof Wil, Stadtquerung Mitte, Zielzustand

Priorität AP 4G

- A (2024-2028)
- B (2028-2032)
- C (nach 2031)

Massnahmenhistorie / ARE-Code

Neue Massnahme

Massnahmenart

Einzelmassnahme Verkehr

Massnahmenkategorie

Multimodale Drehscheiben

Federführung

Wil (SG)

Beteiligte

SBB, Private

Beschreibung



Abbildung: Visualisierung Zielzustand Stadtquerung Mitte / Quelle: Visualisierung 10:8 Architekten GmbH, 2020

Ausgangslage

Nebst dem Bahnhofplatz mit dem Bushof auf der Nordseite stehen die Gleisquerungen am Bahnhof im Fokus. Die SBB-Personenunterführung Ost (PU Ost) ist die wichtigste Langsamverkehrsverbindung zwischen den Stadtteilen südlich und nördlich des SBB-Gleiskörpers. Parallel dazu verläuft 1 m tiefer der stillgelegte, nur aus dem Untergeschoss des Postgebäudes von Süden her erschlossene Posttunnel aus dem Jahr 1981. Heute benutzen knapp 20'000 Personen täglich die PU, zwei Drittel davon als Bahnkunden, ein Drittel zur Querung zwischen den Stadtteilen. Mit dem Angebotsausbau der SBB dürfte diese Zahl erheblich wachsen.

Mit dem SBB-Umbauprojekt "ZEB Wil" des Bahnhofs (BehiG / Fahrplanausbau) ist der bis anhin geduldete Veloverkehr in der Personenunterführung Ost nicht mehr gestattet. Da diese Verbindung die einzige innerstädtische Nord-Süd-LV-Verbindung der Kategorie "Sicher" (Velostrategie Wil 2016) darstellt, ist ein Ersatz notwendig. Eine zeitgleiche Realisierung der Stadtquerung Mitte mit dem SBB-Projekt "ZEB Wil" ist nicht möglich, was beträchtliche bautechnische, finanzielle und terminliche Synergien ermöglicht hätte. Das Projekt "ZEB Wil" ersetzt die PU

Ost nicht, sondern stellt sie instand und wird ab 2021 realisiert. Es kann die städtische Planung der Veloquerung nicht abwarten. Deshalb muss vorerst der Zwischenzustand der "Veloquerung Posttunnel" aufwärtskompatibel realisiert werden. Der gemeinsam mit der SBB zu realisierende Zielzustand "Stadtquerung Mitte" wird angegangen, sobald die SBB ihre PU Ost am Ende deren Lebensdauer ersetzt.

In einem ersten Schritt soll der stillgelegte und heute nur aus dem UG des Postgebäudes von Süden her zugängliche Posttunnel als Nord-Süd-Verbindung für den Veloverkehr umgebaut und im Norden und Süden mit neuen Rampen erschlossen werden (mehrjähriger Zwischenzustand MD 1.2a; Zielzustand Stadtquerung Mitte).

Inhalt Massnahme

Im Endausbau soll die Zwischenlösung MD 1.2a Stadtquerung Mitte, Veloquerung Posttunnel in einem Gesamtprojekt mit der Personenunterführung Ost verschmelzen und den Zufussgehenden sowie den Velofahrenden eine komfortable, sichere und ganzheitliche Erschliessung des Bahnhofareals, aber auch die sichere und zentrale Querung der Gleisanlagen zwischen den nördlich und südlich gelegenen Stadtteilen ermöglichen. Während bei der Zwischenlösung 'Posttunnel' lediglich die Funktionalität als Veloquerung realisiert werden kann, kann mit dem Zielzustand 'Stadtquerung Mitte' dem Aspekt der Subjektiven Sicherheit zusätzlich eine höhere Gewichtung gewährleistet werden.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Der Zielzustand "Stadtquerung Mitte" und damit der Zwischenzustand "Veloquerung Posttunnel" ist ein zentrales Element einerseits für die regionale Nord-Süd-Verbindung des Veloverkehrs und andererseits für die Erreichbarkeit der multimodalen Drehscheibe Wil mit dem Velo. Die Massnahme leistet einen gewichtigen Beitrag zur Funktionalität der Drehscheibe, als innerstädtische LV-Haupt-Verbindung und zur kombinierten Mobilität.

Teilstrategie

GV I	Verkehr vernetzen durch Förderung der Intermodalität (attraktive Multimodale Drehscheiben)
GV IV	Verkehr verlagern durch Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Langsamverkehrs
ÖV IV	Umsteigefreundliche ÖV-Haltepunkte
LV I	Vorrangrouten Veloverkehr durch durchgängige Verbindungen schaffen
LV III	Sichere, attraktive LV-Verbindungen
LV V	Wichtige Zielorte gut für den Langsamverkehr erschliessen
MD I	Attraktive Drehscheibe zum optimalen Umsteigen
MD II	Angemessen bemessene und gut gestaltete Verkehrsinfrastruktur

Handlungsbedarf

_ Kombinierte Mobilität	_ Vorrangrouten Velo
_ Mobilitätsmanagement	_ Multimodale Drehscheibe Bahnhof Wil
_ Schwächere Verkehrsteilnehmende schützen	_ Zentrumsentwicklung Wil
_ Angsträume beleben und umgestalten	

Nutzen/Wirkung

- WK 1: Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage (optimale LV-Anbindung des Bahnhofs)
Verbesserung im Langsamverkehr (Sicherstellung Nord-Süd-Verbindung für Veloverkehr)
- WK 3: Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit (optimierte Gestaltung)
- WK 4: Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen (Förderung Veloverkehr)
Reduktion von Lärmemissionen (Förderung Veloverkehr)
Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen (Förderung Veloverkehr)

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen	<input type="checkbox"/>	MD 1.1 Bahnhofplatz Wil
	<input type="checkbox"/>	MD 1.2 Stadtquerung Mitte
	<input type="checkbox"/>	Arealentwicklung Post
	<input type="checkbox"/>	SBB-Projekt ZEB Wil

Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen	Richtplanrelevant		SG	TG
	<input type="checkbox"/> Ja	Kein Stand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	Vororientierung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Festsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Umweltverträglichkeit --

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben (Vgl. MD 1.2a Veloquerung Posttunnel)

Dokumente (Vgl. MD 1.2a Veloquerung Posttunnel)