



POLITISCHE GEMEINDE WIL

Gutachten und Anträge des Gemeinderates

betreffend

Beitragsleistung an die Neugestaltung des Bahnhofes in Wil

Urnenabstimmung vom 24. November 1957

Werte Mitbürger!

Am 22. Juni 1952 haben Sie mit einer sehr überzeugenden Mehrheit der Kreditvorlage betreffend die Umgestaltung des Bahnhofplatzes (Verbreiterung der Fahrbahn, Verlegung der Frauenfeld-Wil-Bahn, Parkplätze, Verkehrsinseln, Verlängerung des Perrons I, Erstellung des neuen Dienstgebäudes mit Abortanlagen, Verbesserung der Zugangsverhältnisse zur Unterführung mit Einbau von Kiosken und Ueberdachung) zugestimmt. Es war dies die erste Etappe in der Neugestaltung unseres Bahnhofes. Die erwähnten Bauarbeiten sind im Jahre 1954 zur allgemeinen Zufriedenheit abgeschlossen worden; eine geordnete Verkehrsabwicklung auf dem Bahnhofplatz wäre heute ohne diese bedeutenden Verbesserungen kaum mehr denkbar.

Inzwischen ist aber die Erstellung eines neuen Bahnhofgebäudes und die Schaffung einer zweiten, westlichen Personen-Unterführung immer dringlicher geworden. Der Gemeinderat schätzt sich deshalb

glücklich, der Bürgerschaft heute, nach langen und oft zähen Verhandlungen mit den verschiedenen zuständigen Organen der Schweiz. Bundesbahnen, nun auch das bereinigte Projekt für die Inangriffnahme der zweiten Bau-Etappe vorlegen zu können.

1. Vorgeschichte

Am 14. Oktober 1955 waren hundert Jahre verflossen, seitdem die erste Eisenbahnlinie von Winterthur nach Wil feierlich in Betrieb genommen wurde; die Aufnahme des durchgehenden Betriebes bis St. Gallen erfolgte im Frühjahr 1856. Bereits 14 Jahre später — 1870 — folgte die Eröffnung der Toggenburger-Bahn (Wil-Wattwil-Ebnat). Im Jahre 1887 nahm die Strassenbahn Frauenfeld-Wil ihren Betrieb auf und im Dezember 1912 wurde die Mittel-Thurgau-Bahn, die Wil mit Weinfelden und der deutschen Grenzstadt Konstanz verbindet, festlich eröffnet. Während und nach dem ersten Weltkrieg entwickelte sich schrittweise auch der Postautomobil-Betrieb, sodass Wil heute Ausgangspunkt von 6 Postauto- und konzessionierten Autobus-Betrieben ist, nämlich der Strecken: Wil-Kirchberg-Gähwil, Wil-Zuzwil-Bischofszell, Wil-Sinach-Fischingen, Wil-Matzingen, Wil-Wuppenau-Weinfelden und Wil-Liffenheid.

Ueber die Entwicklung des Bahnverkehrs geben nachstehende Zahlen berechneten Aufschluss:

Jahr	Personenverkehr Anzahl verkaufter Billette und Abonnemente	Güterverkehr Tonnen	Brutto-Einnahmen
1857	ca. 20 000	5 896	
1901	ca. 80 000	29 222	
1914	118 740	38 357	
1925	134 935	40 090	
1939	131 811	54 162	1 927 915
1951	219 973	73 330	2 717 296
1956	246 051	77 674	3 368 229

Das Total aller Abonnemente betrug im Jahre 1956: 16725. Von den 1885 General- und Netzaabonnementen waren 305 Jahres-Abonnemente. Die Zahl der Arbeiter- und Schüler-Abonnemente betrug letzten Monat

715, wovon 346 in Richtung Zürich, 301 Richtung St. Gallen, 48 Richtung Wattwil, 12 FW und 8 MThB.

Hinsichtlich des Tierverkehrs rangiert Wil von allen schweiz. Bahnhöfen im 4. Rang. (Vieh-Versand 2. Rang, Vieh-Empfang 9. Rang).

Auf dem Bahnhof Wil verkehrten pro 1956 täglich durchschnittlich 124 Züge der SBB und MThB; die Frauenfeld-Wil-Bahn führt regulär 30 Züge pro Tag; total verkehren also täglich über 150 Züge auf dem Bahnhof Wil.

Diese Zahlen legen eindrücklich dar, dass sich Wil im Verlaufe der Jahrzehnte zu einem bedeutenden Verkehrs-Knotenpunkt entwickelt hat. Nach der Inbetriebnahme des heute im Rohbau nahezu vollendeten 18 000 Tonnen fassenden Getreide-Silo-Gebäudes im Bergholz — das als ein imponierendes Bauwerk einen neuen Akzent in das südwestliche Stadtbild trägt — ist mit einer erheblichen Zunahme des Güterverkehrs zu rechnen, sodass Wil binnen kurzem zum Bahnhof erster Klasse aufrücken dürfte.

Es mag auch interessieren, welche Entwicklung die Zahl der Einwohner seit der Eröffnung des Eisenbahnbetriebes in Wil genommen hat. Die Einwohnerzahl betrug:

1850: 1555	1920: 7337
1860: 1940	1930: 7514
1880: 2910	1941: 7626
1900: 4982	1950: 8681
1910: 6955	1956: 10029

Mit dieser Entwicklung haben allerdings die Gebäulichkeiten auf dem Bahnhof Wil keineswegs Schritt gehalten. Das heutige Bahnhofgebäude stammt in seinem Kern noch aus dem Jahre 1855 und ist im Verlaufe der Jahre durch An- und Umbauten zu einem unschönen Baukörper geworden. Schon vor 45 Jahren hat sich der Gemeinderat um eine grundlegende Neugestaltung bemüht und damals ein Projekt ausgearbeitet, das in grosszügiger Weise den Interessen von Bahn und Post gedient hätte. Der Ausbruch des ersten Weltkrieges und die nachfolgenden Krisenjahre haben diese Bemühungen leider jäh zerstört. Was schliesslich nach langwierigen Verhandlungen erreicht wurde, war der westliche Bureau-Anbau und die nördliche Vorkalle, welche beide seit

Jahren wieder viel zu eng und betrieblich unzweckmässig geworden sind. Das im Jahre 1914 erstellte Abortgebäude und die sog. Milchküche bei der Einfahrt in die Winkelriedstrasse — die zugleich ein erhebliches Verkehrshindernis bildete — sind im Zuge der Bahnhofplatz-Sanierung vor einigen Jahren entfernt und durch das neue Dienstgebäude ersetzt worden. Die im Jahre 1917 erfolgte Ueberdachung der Perrons II und III erfüllen ihren Zweck bei den immer länger werdenden Zugs-Kompositionen nur noch teilweise. Da aber eine Verlängerung der nun 40 Jahre alten Ueberdachung im jetzigen Stil nicht mehr in Frage kommt und eine totale Erneuerung und Weiterführung bis zur projektierten zweiten Unterführung nahezu Fr. 400 000.— erheischt, muss dieses Postulat mit einigen anderen Wünschen auf eine spätere Bau-Etappe verschoben werden. Die in den Jahren 1940 und 1944 erfolgte Teil-Renovierung der Wirtschaftsräumlichkeiten war zwar dringend notwendig, hat aber für den bahneigenen Betrieb keine Entlastung gebracht, im Gegenteil: es musste auf dem östlichen Bahnhof-Vorplatz eine unschöne Postbaracke aufgestellt werden, um den immer zunehmenden Transit-Verkehr störungsfrei abwickeln zu können.

Unser Bahnhofgebäude ist seiner Aufgabe in keiner Richtung mehr gewachsen; es erschwert dem Personal den Dienst und der Bahnbenützer muss auf jeden Komfort verzichten. Dank der wohlwollenden und verständnisvollen Einstellung der leitenden Organe der Kreisdirektion III und der Generaldirektion der SBB ist es den unblässigen Bemühungen unserer Behörde nun gelungen, ein Ausbau-Projekt zu gestalten, das den beiderseitigen Interessen auf lange Sicht genügen dürfte.

2. Das Projekt

a) Hochbauten

Das heutige Bauprojekt hat verschiedene Wandlungen durchgemacht. Während noch vor einigen Jahren ein blosser Umbau der Parterre-Räume und eine Aufstockung der eingeschossigen Anbauten geplant war, führte das einlässliche Studium zur Ueberzeugung, dass nur ein Neubau des eigentlichen Aufnahmegebäudes mit entsprechender Anpassung an die Neubauten im Osten und Westen eine auf die Dauer befriedigende Lösung bringen könne. Damit wurde der Architekt na-

mentlich auch in der Gestaltung der Fassaden freier und hatte die Möglichkeit, diese den an der oberen und unteren Bahnhofstrasse entstehenden und teilweise bereits erstandenen Privatbauten (Hotel Bahnhof, Migros-Genossenschaft) anzupassen. Die lange Wartezeit hat nun wenigstens den einen Vorteil, dass die Gebäulichkeiten am Bahnhofplatz aufeinander abgestimmt werden können. Das Bild dieses Platzes erfährt damit eine völlig neue, der heutigen Zeit entsprechende Gestaltung. Selbstverständliche Voraussetzung dazu ist die Entfernung des alten Holzhauses z. Neuschöntal, das heute den flüssigen Verkehr hemmt und den Einblick in die schöne Bahnhof-Allee verwehrt. Der Projekt-Verfasser Arch. Fehr, Chef der Hochbauabteilung des Kreises III, Zürich, führt dazu aus:

»Vom Altbau, der aus dem Jahre 1855 stammt und in den Jahren 1902 und 1915 erweitert wurde, soll nur noch das Kellergeschoss erhalten bleiben. In diesem Kellergeschoss wurden in den letzten Jahren verschiedene Räume ausgebaut (Telephonzentrale, Installationen für die Niederspannungsanlagen und das Fernmeldewesen etc.). Die Verlegung technischer Anlagen in den Keller ermöglichte ein freieres Disponieren der Betriebsräume.

Das Erdgeschoss sieht eine klare Trennung zwischen den Publikumsräumen und den Betriebsräumen vor. Östlich der geräumigen, durchgehenden Schalterhalle sind wiederum 2 Wartsäle vorgesehen und gleich wie heute, das Bahnhofbuffet, bestehend aus den Gaststätten 1. und 2. Klasse. Dazu neu ein Buffetstübl, das vom Buffet 1. Klasse sowie vom Windfang aus zugänglich ist. Westlich der Schalterhalle sind die Betriebsräume so zusammengefasst, dass alle Dienstzweige beieinander liegen, sodass ein rationelles Arbeiten möglich ist. Da sie im 1-geschossigen Baustrakt liegen, können auch die Innenräume gut durch Oberlichter beleuchtet werden.

Für den Reisenden ist von der Schalterhalle aus das Auskunftsbüro, die grosse Schalteranlage der Einnahmerei und auch die Gepäckbefertigung zugänglich. Das Gepäcklokal ist so angeordnet, dass es zudem vom Bahnhofplatz her direkt betreten werden kann und dass auch eine gute Zufahrt für Grossanlieferer möglich ist.

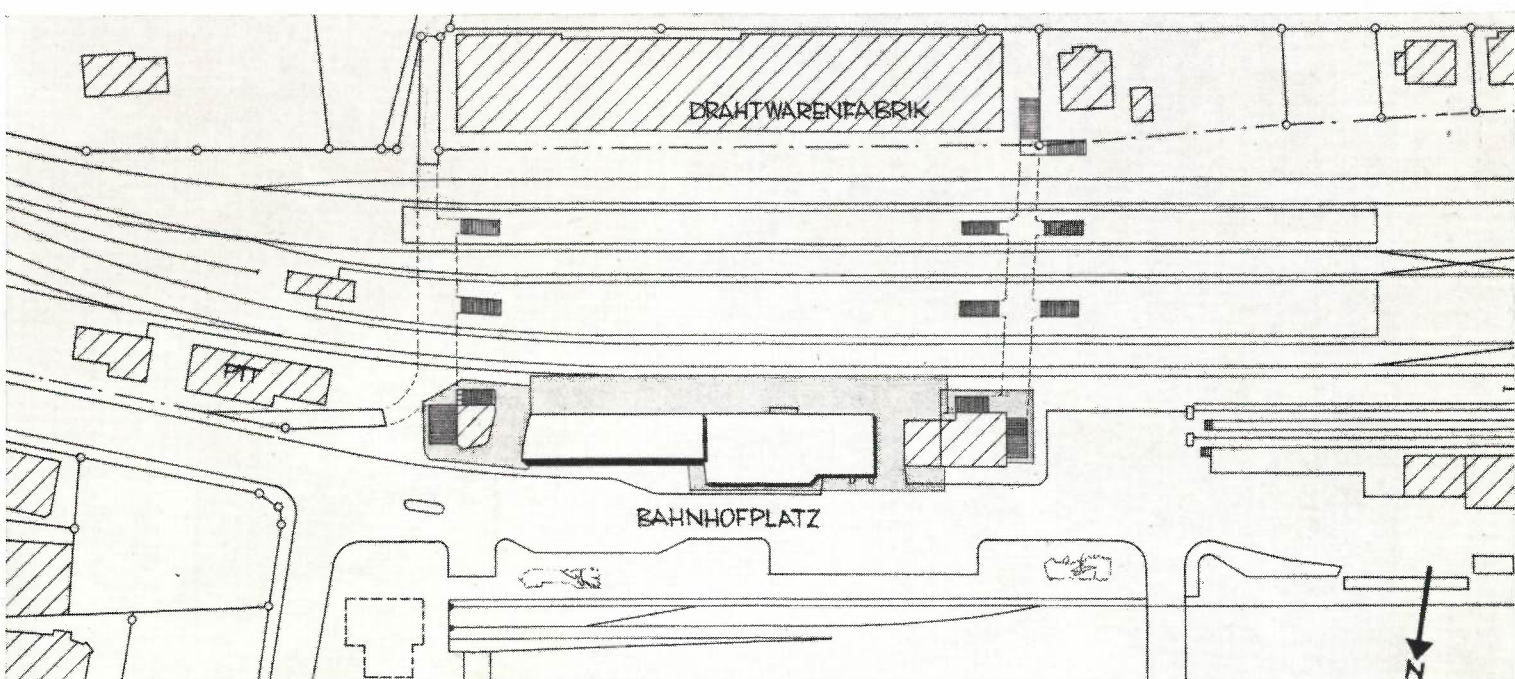
In zwei Obergeschossen sind 3 Dienstwohnungen und eine Wohnung für den Buffetpächter (allenfalls 4. Dienstwohnung) vorgesehen. Dazu die

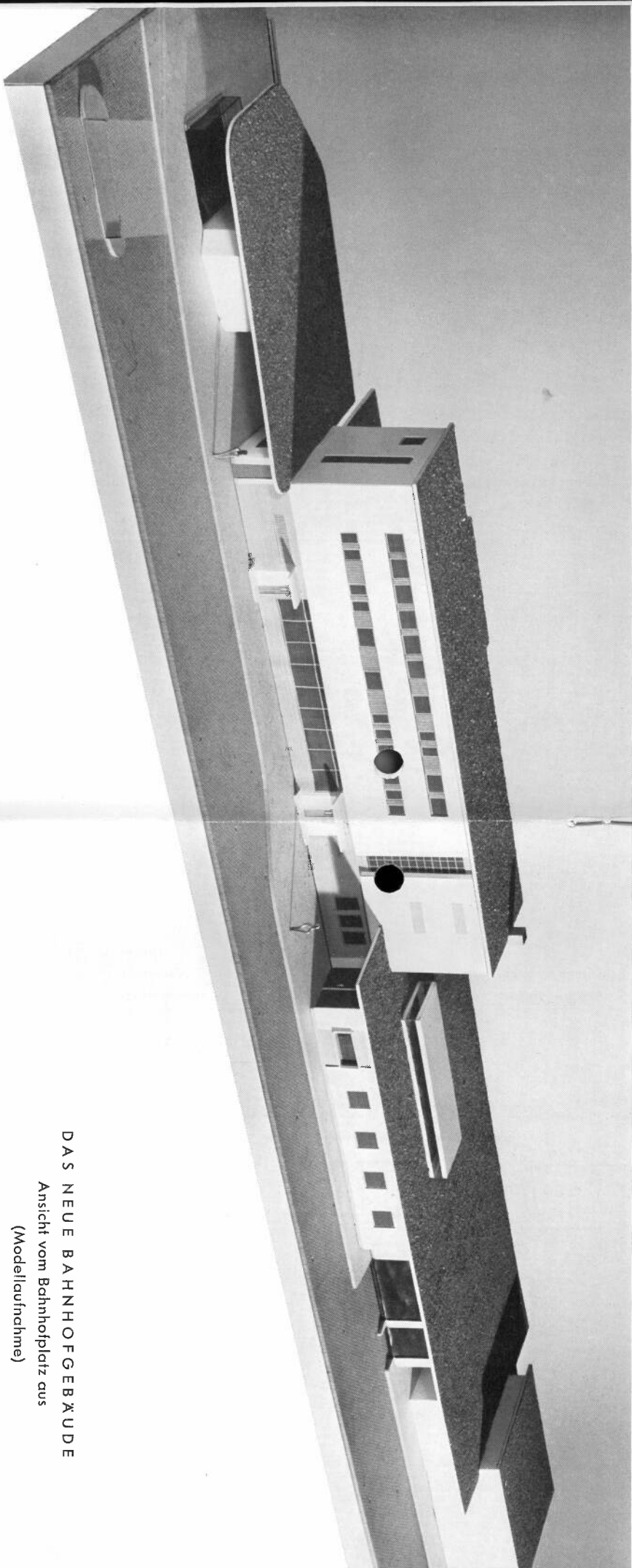
notwendigen Nebenräume und Dienstenzimmer für das Buffpersonal. In architektonischer Hinsicht sei lediglich darauf hingewiesen, dass die langen, eingeschossigen Bauten und die Nebengebäude durch grosse Vordächer mit dem kubisch einfachen, hochgehenden Bauteil zusammengefasst werden, sodass eine grosszügig wirkende Gesamtanlage entsteht, die sich dank ihrer modernen Durchbildung gut ins Bahnhofquartier einfügen wird.«

b) westliche Personen-Unterführung zu den Perrons, mit Durchgang zur Sänftstrasse

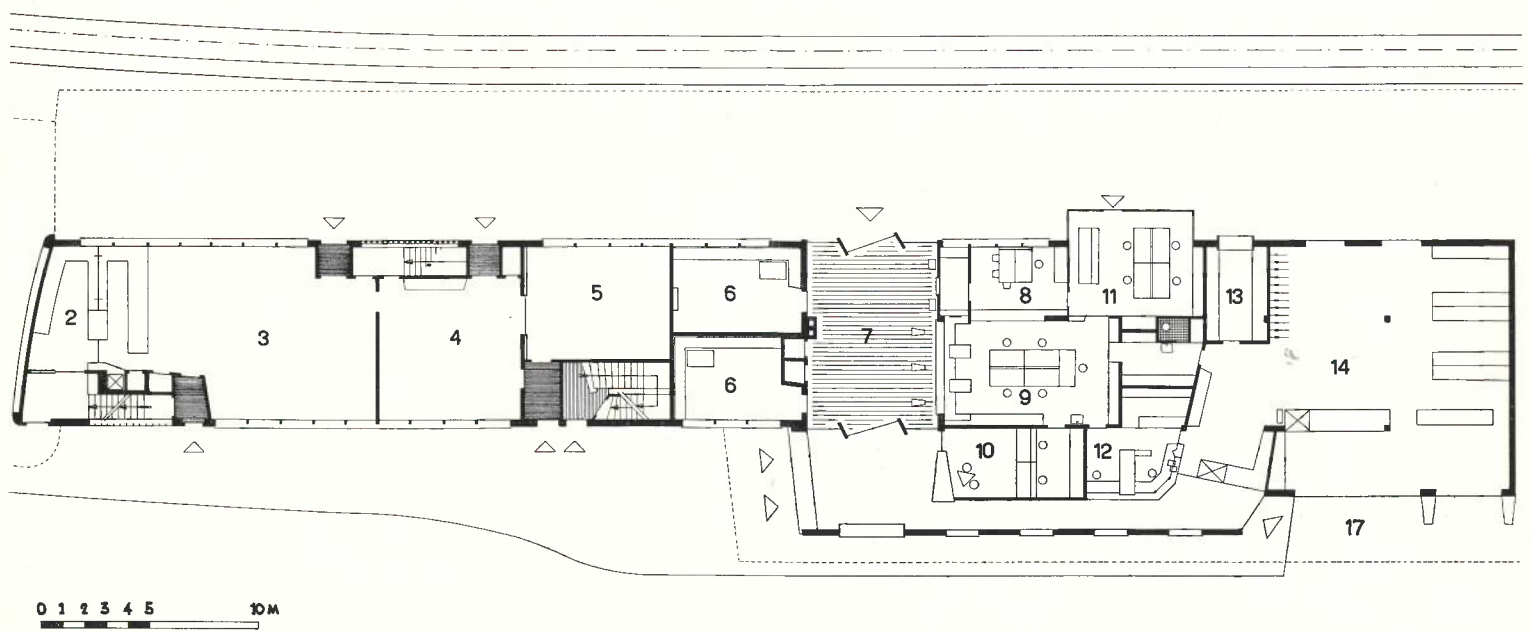
Der Gemeinderat war sich von Anbeginn der Verhandlungen klar darüber, dass eine durchgreifende Sanierung der Verkehrsverhältnisse auf dem Bahnhof Wil nur möglich sei, wenn gleichzeitig mit dem Bau des neuen Aufnahmegebäudes eine zweite Personen-Unterführung zu den einzelnen Perrons erstellt und damit auch eine durchgehende Verbindung zwischen Süd- und Westquartier geschaffen werde. Er musste auf der Erfüllung dieser Forderung umso mehr beharren, als erfahrungsgemäss derartige Postulate — einmal zurückgestellt — jahrzehntelang auf Verwirklichung warten können. Bei der Beurteilung der Notwendigkeit dieser zweiten Unterführung muss man den Charakter unseres Bahnhofes, als eines ausgesprochenen Transit-Bahnhofes berücksichtigen. Jedermann, der auf dem Bahnhof Wil zu tun hat, weiss, dass die heutigen einseitigen Zugänge zu den Perrons sehr oft Störungen in der Abwicklung des normalen Verkehrs und deshalb auch Zugverspätungen mit sich bringen. Der grosse Personen-Umschlag von und zum Toggenburg (Ferien-Reisende, Ski-Fahrer), von und zu den beiden Zubringer-Linien FW und MThB sowie die Verkehrsspitzen an Markttagen, Sonntagen, Einrückungs- und Entlassungstagen der in Wil mobilisierenden Truppendeile, bei besonderen Festanlässen usw., können nie betriebliegend aufgelockert werden, solange diese zweite Unterführung fehlt. Ist diese jedoch vorhanden, wird sich ein grosser Teil der Bahnbenutzer der westlichen Unterführung bedienen, womit erhebliche Betriebsvereinfachungen eintreten.

Einen wesentlichen Vorteil bringt die zweite Unterführung auch für einen grossen Teil der Abonnenten. Allein in Wil werden monatlich über





DAS NEUE BAHNHOFGEBÄUDE
Ansicht vom Bahnhofplatz aus
(Modellaufnahme)



GRUNDRISS DES BAHNHOFGEBÄUDES

- | | | | | |
|-----------------|-----------------|-----------------|-------------------|--------------------|
| 2 Office | 5 Buffetstübli | 8 Vorstand-Büro | 11 Fahrdienstbüro | 14 Gepäcklokal |
| 3 Buffet 2. Kl. | 6 Wartsaal | 9 Einnehmerei | 12 Gepäckannahme | 17 Autoanlieferung |
| 4 Buffet 1. Kl. | 7 Schalterhalle | 10 Auskunft | 13 Handgepäck | |

1000 Abonnemente für die verschiedenen Bahnlinien gelöst; dazu kommt der Transitverkehr aus dem Toggenburg, Thurgau und Fürstentum. Für diese Abonnenten bedeutet es einen täglichen Vorteil, durch die näher liegende Unterführung rascher und direkter zu den Perrons oder von denselben in ihre Arbeits- und Wohnquartiere zu gelangen. Gleichzeitig wird damit die bestehende östliche Unterführung entlastet und aufnahmefähig für den immer zunehmenden Verkehr aus dem nördlichen, östlichen und südöstlichen Stadtgebiet.

Auch der ortsinterne Verkehr wird von der zweiten Unterführung profitieren, indem die westlichen Quartiere südlich und nördlich des Bahnhof-Areals, die in den nächsten Jahren noch eine erhebliche Ausdehnung erfahren werden, eine bessere Verbindung erhalten. Wir weisen hier speziell auf das Personal der Heil- und Pflegeanstalt, die Schüler des Allee-Schulhauses und die in den beidseitig der Bahnanlagen stationierten Industriebetrieben beschäftigten Personen.

Das Projekt sieht nun diese zweite Unterführung vor mit Abgang unmittelbar westlich des neuen Dienstgebäudes, beidseitigem Aufgang zu den Perrons 2 und 3 und Ausgang zur Säntisstrasse. Von dort ist eine direkte Fussgänger-Verbindung über die Kamor-Hub- und Ackerstrasse in das westliche Südquartier vorgesehen.

Bei der späteren Erstellung eines vierten Perrons — eine Erweiterung der Geleise-Anlagen ist betrieblich schon längst erwünscht — kann die Verbindung zur Unterführung ohne grosse Mehrkosten bewerkstelligt werden.

Die projektierte Unterführung weist eine lichte Höhe von 2,5 m bzw. 2,75 m auf und eine Breite von 5 m (Ausgang Säntisstr. 4 m). Die Seitenwände dienen zur Anbringung von Fahrplänen, Plakaten, Schaukasten usw. und werden durch entsprechende Beleuchtung ein freundliches Bild erhalten.

c) Abbruch der Liegenschaft zum »Neuschöntal«

In das Bauprogramm gehört, wie schon erwähnt, der Abbruch des aus dem letzten Jahrhundert stammenden Gebäudes, in dem früher das Restaurant »Neuschöntal« untergebracht war. Die SBB haben sich vertraglich verpflichtet, dieses Gebäude der Gemeinde Wil im Jahre 1960 ohne eine besondere Entschädigung zum Abbruch und den damit frei

werdenden Platz dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung zu stellen. Gleichzeitig hat sich die Kreisdirektion bereit erklärt, den Grünstreifen zwischen den Geleise-Anlagen der FW und der Weststrasse für öffentliche Zwecke frei zu geben. Der Gemeinderat wird auf diesen Zeitpunkt hin ein Projekt über die Neugestaltung des nördlichen Bahnhofplatzes (einschliesslich des jetzigen Spielplatzes südlich des Allee-Schulhauses) ausarbeiten.

3. Kosten und Beitragsleistung

Die Kosten für das neue Aufnahmegebäude wurden mit Fr. 1 366 000.— diejenigen der Unterführung auf

Fr. 334 000.—

Total Fr. 1 700 000.—

errechnet. Dazu kommt der Abbruch der Liegenschaft Neuschöntal und die Freigabe des Platzes für den öffentlichen Verkehr; gesamthaft also sehr wesentliche Aufwendungen.

Man mag sich da und dort fragen, unter welchem Rechtstitel die Schweizerischen Bundes-Bahnen Beiträge der Gemeinden an die Finanzierung von Bahnhofbauten verlangen. Es ist wohl richtig, dass eine Rechtsgrundlage für die Gellendmachung solcher Beitragsleistungen fehlt. Andererseits machen die SBB geltend, dass sie ausserstande seien, den ausserordentlichen technischen und baulichen Nachholbedarf aus eigenen Mitteln zu finanzieren. Es können deshalb nur Bauten ausgeführt werden, die betrieblich absolut notwendig und dringlich seien; beim Begriff Dringlichkeit müsse ein sehr harter Massstab angelegt werden. Bauten, die zwar wünschbar und nützlich, aber betrieblich nicht unerlässlich seien, scheiden hier aus, wenn die beteiligten Gemeinden sich nicht bereit finden, Beiträge hieran zu leisten. Die Kreisdirektion III hat sich denn auch darüber ausgesprochen, dass gerade in ihrem Bereich ausserordentlich viele Bau-Aufgaben mit Dringlichkeitscharakter bestehen, abgesehen von den notwendigen technischen Erneuerungen, dem Ausbau der Geleiseanlagen auf Doppelspur und der Beseitigung von gefährlichen Niveau-Übergängen. Wenn wir zwar die Dringlichkeit unserer

Anliegen seit Jahren als ausgewiesen betrachten, kann der Argumentation der SBB eine gewisse Berechtigung nicht abgesprochen werden. Dieser Erkenntnis haben sich denn auch bereits eine Reihe grösserer Stadtgemeinden, aber auch mittligrösser Gemeinden (wie Henua-Oberuzwil, Horgen usw.) angeschlossen und teilweise sehr namhafte Beiträge geleistet.

Es ging somit bei unsern Verhandlungen weniger um den Grundsatz als um das Mass der Gemeinde-Beteiligung. Es muss wohl zugegeben werden, dass zwischen den betriebstechnischen Notwendigkeiten und einer ästhetisch befriedigenden Lösung derartiger Bauten ein erheblicher Spielraum besteht. Eine Gemeinde die etwas auf sich gibt und die ihr Ausblühen zu einem grossen Teil der Verkehrs-Entwicklung zuzuschreiben hat, ist daran interessiert, dass der Bahnhof und seine Umgebung eine Zierde der Stadt darstellen; wird doch der Eindruck des fremden Besuchers oft schon am Bahnhofplatz geteilt.

Der Gemeinderat hat in Berücksichtigung aller Umstände und im Bestreben, endlich eine befriedigende Lösung in einem Zuge herbeizuführen, einen pauschalen Beitrag von Fr. 500 000.— unter allen Titeln als angemessen erachtet, wobei die Aufteilung des Betrages auf die einzelnen Bauwerke beliebig vorgenommen werden kann. Jedenfalls steht fest, dass die SBB in naher Zukunft noch erhebliche Kosten für die Erweiterung der Geleise-Anlagen, des Güterschuppens und die Erstellung neuer Perron-Überdachungen auf sich nehmen müssen.

Wir haben auch keine Gewähr, wie sich die Verhältnisse weiter entwickeln und deshalb grossen Wert darauf gelegt, aus dem Stadium der Flickarbeiten endgültig heraus zu kommen. Der Gemeinderat glaubt annehmen zu dürfen, die Bürgerschaft werde diese Ueberlegungen teilen und die vorgeschlagene Beitragsleistung, wenn sie auch ein erhebliches Opfer darstellt, bewilligen.

4. Die Finanzierung

Nachdem wir schon seit mehreren Jahren auf die nahe Verwirklichung der vorgenannten Bau-Aufgaben hingewiesen haben, war es möglich, hierfür in den Jahren 1955 und 1956 je Fr. 40 000.— Rücklagen

zu machen. Erhöht man den in laufender Rechnung budgetierten Betrag von Fr. 30 000.— auf Fr. 35 000.—,

stehen auf Jahresende 1957

Fr. 115 000.—

in Reserve. Die Tilgung der fehlenden

Fr. 385 000.—

kann in 11 Jahresraten von je Fr. 35 000.— erfolgen,

sodass der Gesamtbeitrag von

Fr. 500 000.—

im Jahre 1968 abbezahlt sein wird. Da eine Zinsbelastung erst mit der Fälligkeit des ganzen Beitrages, d. h. im Jahre 1960 in Frage kommt, beschränkt sich diese auf den dannzumal noch fehlenden Betrag von Fr. 280 000.— und geht mit den laufenden Amortisationen rasch zurück. Jedenfalls wird die Betriebsrechnung dadurch nicht ausserordentlich belastet.

Die Gewährung des Bau-Beitrages von Fr. 500 000.— an die SBB kann somit ohne Störung des Budgetgleichgewichtes und ohne Steuererhöhung erfolgen.

Werte Mitbürger!

Die rasche Entwicklung der Gemeinde hat uns in den letzten Jahren genötigt, mit einer Reihe von Kreditvorlagen an Sie zu gelangen. Es ist auch in diesem Falle nur die Sorge um eine glückliche Lösung der Bahnhoffrage auf weite Sicht, die uns erneut an Ihren aufgeschlossenen Sinn für die Bedürfnisse der Zeit appellieren lässt. Der Verwaltungsrat der Schweiz. Bundesbahnen hat in seiner letzten Sitzung vom 25. Oktober 1957 dem vorliegenden Projekte die Zustimmung erteilt; die Vorbereitungen sind im übrigen derart gediehen, dass mit den Bauarbeiten noch dieses Jahr begonnen werden könnte.

Nun handelt es sich darum, rasch und entschlossen zu handeln, eine Gelegenheit zu erfassen, die sich lange nicht mehr bieten dürfte, weil andere dringliche Bauvorhaben den Vorrang erhalten könnten. Es ist auch ungewiss, wie die wirtschaftliche und politische Lage sich entwickelt; wir wollen deshalb keine Zeit mehr verlieren.

Der Gemeinderat beauftragt Ihnen nach reiflicher Abwägung aller in Betracht fallenden Momente, den nachstehenden Anträgen Ihre einheitliche Zustimmung zu erteilen.

Anträge:

1. Der Gemeinderat wird ermächtigt, dem vorliegenden Projekt über den Bau eines neuen Aufnahmegebäudes und einer zweiten Personen-Unterführung auf dem Bahnhof Wil zuzustimmen und den bezüglichen Vertrag mit der Kreisdirektion III der SBB, der eine einmalige Beitragsleistung der polit. Gemeinde Wil von Fr. 500 000.— vorsieht, zu unterzeichnen.
2. Für die Bezahlung dieses Betrages ist die vorhandene Reserve Pos. 1582 zu verwenden; die Restschuld ist in Jahresraten von Fr. 35 000.—, beginnend im Jahre 1958, über das Konto »zu tilgende Aufwendungen« abzutragen.

Wil, den 25. Oktober 1957

Namens des Gemeinderates

Der Gemeindevorstand:

A. Löhner

Der Gemeinderatsschreiber:

Widmer