



Neugestaltung Bahnhofplatz

Gemeindebeitrag Tiefgarage Bahnhofplatz



Berichte und Anträge des Gemeinderates

- Neugestaltung des Bahnhofplatzes

Seite 1

- Gemeindebeitrag an die WIPA, Wiler Parkhaus AG, zum Bau des unterirdischen Parkhauses Bahnhofplatz

Seite 9

Stimmausweis und Stimmzettel werden Ihnen adressiert durch die Post zugestellt

Bericht und Antrag des Gemeinderates zur Neugestaltung des Bahnhofplatzes

Vom grossen Durcheinander auf unserem heutigen Bahnhofplatz

Was ist ein Bahnhofplatz? Wer sich beim Wiler Bahnhof aufhält, stellt mit Staunen fest, **welch vielfältigen Ansprüchen ein Bahnhofplatz genügen muss**. Züge, Postautos und Taxis halten an und fahren ab. Berufstätige und Schüler kommen mit dem Privatauto, Moped oder Velo und besteigen den Zug. Reisende steigen um oder werden abgeholt und zum bereitstehenden Auto begleitet. Umsteiger gehen umher, Abreisende kommen von überall her, Ankommende schwärmen überall hin.

Auf dem Bahnhofplatz pulsiert das Leben. Er ist Verkehrsknotenpunkt, Umsteigeort, Fussgängerplatz, Ort der Begegnung, Ausgangs- und Ankunftsort zugleich. Am Bahnhof kommen Reisende an, darunter viele Fremde; sie wollen Wil erleben. Das erste Erlebnis, der erste Eindruck, gleichsam der Willkommgruss ist der Bahnhofplatz. Am Bahnhof heisst es auch Abschied nehmen. Abschied von Wil für Tage, Wochen, Jahre. Der Bahnhofplatz ist die letzte Erinnerung.

Dem Bahnhofplatz kommt als eigentliche Drehscheibe verschiedenster Funktionen eine grosse Bedeutung zu. Aufgrund der **günstigen Verkehrslage** trifft dies für Wil in besonderem Masse zu:

Der Wiler Bahnhof ist Schnittpunkt von vier Eisenbahnlinien: Zürich – St. Gallen, Wil – Frauenfeld, Wil – Konstanz, Wil – Nesselau. Sieben Postautolinien verbinden die Region mit unserer Stadt und stellen den Anschluss an die Züge sicher: Wil – Littenheid, Wil – Fischingen, Wil – Matzingen, Wil – Weinfelden, Wil – Bischofszell, Wil – Jonschwil, Wil – Gähwil.

Dass unser **Bahnhofplatz durch diese zahlreichen Verkehrsverbindungen erheblich belastet** wird, zeigen die nachfolgenden Zahlen eindrücklich:

- Jeden Tag passieren rund 135 Züge den Wiler Bahnhof, was rund 270 Ankünfte und Abfahrten ergibt

- Täglich verkehren rund 60 Postautokurse vom und zum Wiler Bahnhofplatz
- Zwischen 17.00 und 18.00 Uhr verkehren beim Bahnhofplatz täglich 250 zu- und weggehende Autos, 20 an- und abgehende Züge, 16 an- und abgehende Postautos
- Während der Abend- und Morgenstosszeiten bewegen sich am Wiler Bahnhof rund 2 500 Personen je Stunde. Der grösste Teil davon sind Fussgänger.
- 1983 wurden am Wiler Bahnhof rund 386 000 Billette für Zugfahrten in alle Fahrtrichtungen sowie rund 27 000 Abonnements für den Berufs-, Schüler- und Ausflugsverkehr ausgeben.

Diese intensiven **Verkehrsbeziehungen überfordern unseren Bahnhofplatz in seiner heutigen Gestalt**. Fussgängerströme, zirkulierende Autos, Postautos und Taxis, auf den Zug eilende Passanten machen sich den nur spärlich vorhandenen Platz streitig und bewirken eine grosse Hektik. Von einem Bahnhofplatz, der den notwendigen Raum für ein gefahrloses Erreichen der öffentlichen Verkehrsmittel, für ein geordnetes Parkieren und für Begegnung bietet, kann keine Rede sein.

Hinzu kommt, dass der **gegenwärtige Abstellplatz für Postautos in keiner Weise zu genügen vermag**. Wendemanöver sind aus Platzgründen praktisch ausgeschlossen. Zudem bietet das Überqueren der Zufahrt zum Bahnhofplatz für Umsteiger wie für den Postumlad zusätzliche Schwierigkeiten und Gefahren.

Der Wiler Bahnhofplatz ist ein städtebaulich undefinierbarer Platz. Seine heutige Organisation und sein Platzangebot sind völlig unzureichend, um den hohen und vielfältigen Anforderungen zu genügen.

Eine Neugestaltung drängt sich auf

Nur eine umfassende Neugestaltung kann den **Wiler Bahnhofplatz** vom wilden Durcheinander von Verkehr, seiner grossen Unordnung sowie von seinen Platznöten befreien und **wieder zu dem machen, was er sein sollte**:

- eine Drehscheibe für den öffentlichen und halböffentlichen Verkehr (Taxis)
- ein Bewegungsraum für Fussgänger, Velofahrer und Motorfahrzeuge
- ein Empfangs- und Aufenthaltsraum

oder einfacher ausgedrückt: **Ein städtischer Lebensraum**, der eine Atmosphäre ausstrahlt und in dem sich jedermann rasch zurechtfinden und wohl fühlen kann. Ein Platz aber auch, der sich gut in seine Umgebung einfügt und der für die vielen tausend Reisenden zu einem Tor zu unserer Stadt wird.

Die ersten Studien zur Neugestaltung des Wiler Bahnhofplatzes gehen auf die Verkehrsplanung zurück. Damals schon wurden die Probleme des heutigen Bahnhof-

platzes erkannt und als **erster Lösungsschritt die Verlegung des FW-Bahnhofes nach Nordwesten unter gleichzeitiger Aufhebung des Niveauüberganges Winkelriedstrasse** angeregt.

Heute sind die Gleisanlagen der FW bereits um 60 m verkürzt und die neu erstellte und ansprechend gestaltete Haltestation in Betrieb. Noch in diesem Jahr werden die Perrons der SBB durch eine **westliche Personenunterführung** mit dem FW-Bahnhof verbunden. Mit dieser Personenunterführung wird auch eine direkte und sichere Fussgänger Verbindung zwischen dem Westquartier und dem Südquartier hergestellt.

Die Verlegung des FW-Bahnhofes nach Nordwesten an die Weststrasse machte es indessen erst möglich, sich eingehend mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes zu befassen. Es war keine leichte Aufgabe, einen **Neugestaltungsvorschlag** auszuarbeiten, der unseren Bahnhofplatz städtebaulich aufwertet und funktional zweckmässig organisiert und dabei die **Anliegen des Verkehrs, des Städtebaus und des Freiraums gleichermassen berücksichtigt**.

Wir sind aber überzeugt, dass mit dem vorliegenden Projekt eine **optimale Lösung gefunden** werden konnte, die den Bahnhofplatz wieder funktionstüchtig macht und ihn bereichernd in unser Stadtbild einfügt.

Und so soll der Bahnhofplatz in Zukunft aussehen

Das neu zu gestaltende Gebiet des Bahnhofplatzes ist wie folgt abgegrenzt: Im Westbereich durch den FW-Bahnhof im Norden, den Güterschuppen im Westen und das SBB-Aufnahmegebäude im Süden. Im Ostbereich durch die Weststrasse im Norden, die Obere Bahnhofstrasse im Osten und das SBB-Aufnahmegebäude im Süden. Wir verweisen Sie dazu auf die Abbildung Seite 4.

Zwei Ziele werden mit der Neugestaltung verfolgt:

1. Der **Bahnhofplatz muss neu organisiert werden**, d. h., die verfügbare Fläche ist unter den verschiedenen Verkehrskategorien aufzuteilen. Dies hat eine Entflechtung der einzelnen Verkehrsträger sowie einen geordneten Verkehrsablauf auf dem neu gestalteten Bahnhofplatz zur Folge.
2. Der **Bahnhofplatz soll zu einem ansprechenden städtischen Platz aufgewertet werden**, vor allem durch eine Freiraumgestaltung mit Bepflanzungen.

Gerne stellen wir Ihnen die einzelnen Massnahmen zur Neugestaltung des Bahnhofplatzes in den nachstehenden Ausführungen vor.

ORGANISATORISCHE MASSNAHMEN

Drei **Randbedingungen** setzen den äusseren Rahmen für organisatorische Massnahmen:

1. Die Verlegung des FW-Bahnhofes nach Nordwesten

Sie gibt im östlichen und südlichen Bereich den notwendigen Raum für die Neugestaltung frei.

2. Das vorgesehene unterirdische Parkhaus im Ostbereich des Bahnhofplatzes

Ohne dieses Parkhaus kann der Bedarf an Parkplätzen für Kurz- und Langparkierer nicht gelöst werden. Es soll auch den Parkplatzbedarf der umliegenden Geschäfte decken und das Westquartier sowie die bahnhofnahen Strassen des Südquartiers von parkplatzsuchendem Verkehr entlasten. Für das unterirdische Parkhaus verweisen wir Sie auf unseren separaten Bericht und Antrag.

3. Die Zufahrt zum Bahnhofplatz über die Weststrasse

Sie stellt gegenüber der heutigen direkten Zufahrt ab der Unteren Bahnhofstrasse die bessere Lösung dar, weil sie die Übersicht verbessert, die Anzahl möglicher Konfliktpunkte reduziert und nur noch einmal die Fussgängerachse zerschneidet.

Unter Berücksichtigung dieser Randbedingungen sind für die Neuorganisation folgende Massnahmen vorgesehen:

Busbahnhof: Im nordöstlichen Bereich des Bahnhofplatzes, wo sich bisher die Gleise der FW befanden, soll neu der Busbahnhof errichtet werden. Sechs Anlegekanten bieten Platz für bis zu zwölf Autobussen. Die Busse fahren mit der Front zum SBB-Bahnhof in die Haltebuchten ein. So können die Fahrgäste an der Beschriftung des Busses sofort erkennen, wohin die Reise geht. Das Ein- und Aussteigen wird mit erhöhten Anlegekanten leicht gemacht. Der Standort des Busbahnhofs ist optimal. Alle wichtigen Verkehrsbeziehungen wie das Umsteigen zur FW und SBB, der Postumlad zum PTT-Betriebsgebäude, zur FW und SBB, der Billettkauf in der Schalterhalle sowie die Verbindungen zur Stadt in alle Richtungen lassen sich in nächster Distanz und innert kürzester Zeit abwickeln.

Taxibetrieb, Güterumschlag, Kurzparkierung («Kiss and Ride»): Im Westteil befindet sich der neue «kleine» Bahnhofplatz. Hier halten die Taxis, werden Reisende abgeholt, Güter ausgeladen oder das Auto für einen Kurzaufenthalt abgestellt. Dieser Bereich befindet sich abseits des eigentlichen Bahnhofplatzes, klar getrennt vom grössten Fussgängerverkehr und vom öffentlichen Busverkehr. Innerhalb dieses Platzes werden die Taxi-An- und -Abfahrten, die Taxistandplätze und die Vorfahrt zum Gepäckschalter nochmals vom übrigen privaten Verkehr getrennt. Wer mit dem Taxi ankommt, wird nahe bei der Treppe zu den Bahnsteigen und nahe der Schalterhalle ausgeladen.

Velos und Mofas: Auch für die Velo- und Mofa-Fahrer ist gesorgt. Eine doppelstöckige Velo-Einstellhalle für 372 Velos konnte kürzlich im Osten des Bahnhofplatzes eröffnet werden. Für Mofas soll im Bereich der Güterexpedition ein Abstell-

platz mit rund 140 Plätzen bereitgestellt werden. Beide Abstellmöglichkeiten liegen in unmittelbarer Nähe der Perronzugänge und sind vor Witterungseinflüssen geschützt.

Fussgänger: Ein grosser Teil der Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel sind Fussgänger. Diese Tatsache muss bei der Neugestaltung berücksichtigt werden. Der Bahnhofplatz soll vor allem im östlichen, zentrumsnahen Bereich Fussgängerplatz werden.

Ungestört vom Verkehr öffnet sich für den Fussgänger nach dem Verlassen der Bahnsteige der Blick auf den Busbahnhof, die Taxis, den FW-Bahnhof, den Kiosk, das SBB-Aufnahmegebäude und vor allem auf die Fussgänger-Allee zur Stadt. Im Gegensatz zum heutigen Zustand, wo der Bahnreisende auf der Nordseite des Bahnhofgebäudes bereits wieder die Strasse überqueren muss, sind neu dem Bahnhof grosszügig bemessene, ausschliesslich dem Fussgänger vorbehaltene Freiflächen zugeordnet worden.

Mit dieser fussgängerfreundlichen Neugestaltung wird es auch möglich, dass grössere Gruppen Ankommender oder Abreisender (z.B. Jugendlager, Schulreisen, Vereine usw.) auf diesem begrünten Fussgängerplatz begrüsst oder verabschiedet werden können. Sogar eine Vereinsbegrüssung mit der Stadtmusik ist auf diesem Platz möglich.

Durch die Neugestaltung des Bahnhofplatzes ergibt sich auch die Möglichkeit, ein Boulevard-Café oder -Restaurant auf der Platzseite des Bahnhofes einzurichten.

Alle Fussgängerverbindungen sind selbstverständlich behindertengerecht angelegt.

GESTALTERISCHE MASSNAHMEN

Im Zentrum der gestalterischen Massnahmen soll das Bemühen stehen, dem Bahnhofplatz ein freundliches und ansprechendes Aussehen zu geben:

Mit raumbildenden Elementen, insbesondere Bäumen, soll der Platzcharakter verstärkt werden

Verschiedene Massnahmen tragen zur Raumbildung bei:

- Im Westen trägt inskünftig der neue **FW-Bahnhof** mit den architektonisch gestalteten Fahrleitungsanlagen zum räumlichen Abschluss bei. Dieses Bauvorhaben wurde durch die FW bereits verwirklicht und ist heute räumlich wirksam.
- Im Süden bildet das **SBB-Aufnahmegebäude** in seiner heutigen Form einen städtebaulich ungenügenden Abschluss. Ein ca. 4,50 m ausladendes **Vordach**, das sich an das bestehende Aufnahmegebäude anlehnt und vom Eingang zur Schalterhalle bis zum östlichen Ende des Gebäudes erstreckt, soll die Platzfront im Süden abschliessen. Das Vordach dient Fussgängern und Busbenützern als Witterungsschutz.

- Östlich des Bahnhof-Kioskes konnten wir erst kürzlich die neue **Velo-Einstellhalle** eröffnen. Mit ihrer ansprechend gestalteten Fassade zur Unteren Bahnhofstrasse trägt sie ebenfalls zu einem repräsentativen Platzabschluss dieser Strassenfront im Südosten bei.
- Zur räumlichen Gestaltung eignen sich **Baumpflanzungen** ganz besonders. Gleichzeitig werden auch gestalterische und ökologische Ziele erreicht. Durch die Pflanzung grosskroniger Bäume am westlichen Rand des Bahnhofplatzes, südlich des FW-Bahnhofes, wird der Bahnhofplatz gegen Westen klar begrenzt. Alle weiteren Baumpflanzungen auf dem Bahnhofplatz haben starke raumgestaltende Funktionen. Sie bilden und betonen Orte (z. B. Baumquadrat im Fussgängerbereich als Fortsetzung der Alleeachse), betonen Richtungen und Beziehungen (z. B. Baumreihe vor dem Bahnhofgebäude) und sind massstabbildende Elemente. Sie wirken überdies durch ihre farbliche und stoffliche Erscheinung im Wechsel der Jahreszeiten.

Die Bäume nehmen als Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen auch einen bedeutenden **ökologischen Stellenwert** ein. Der Naturhaushalt in der Stadt wird insbesondere durch bauliche Massnahmen, Abgase der Motorfahrzeuge, der Heizungen und der Industrie zunehmend beeinträchtigt. Darunter leidet nicht zuletzt der Mensch, der Bewohner. Es ist deshalb heute unumgänglich, gerade bei Bauvorhaben wie die Bahnhofplatz-Neugestaltung Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen durch Baumpflanzungen zu treffen.

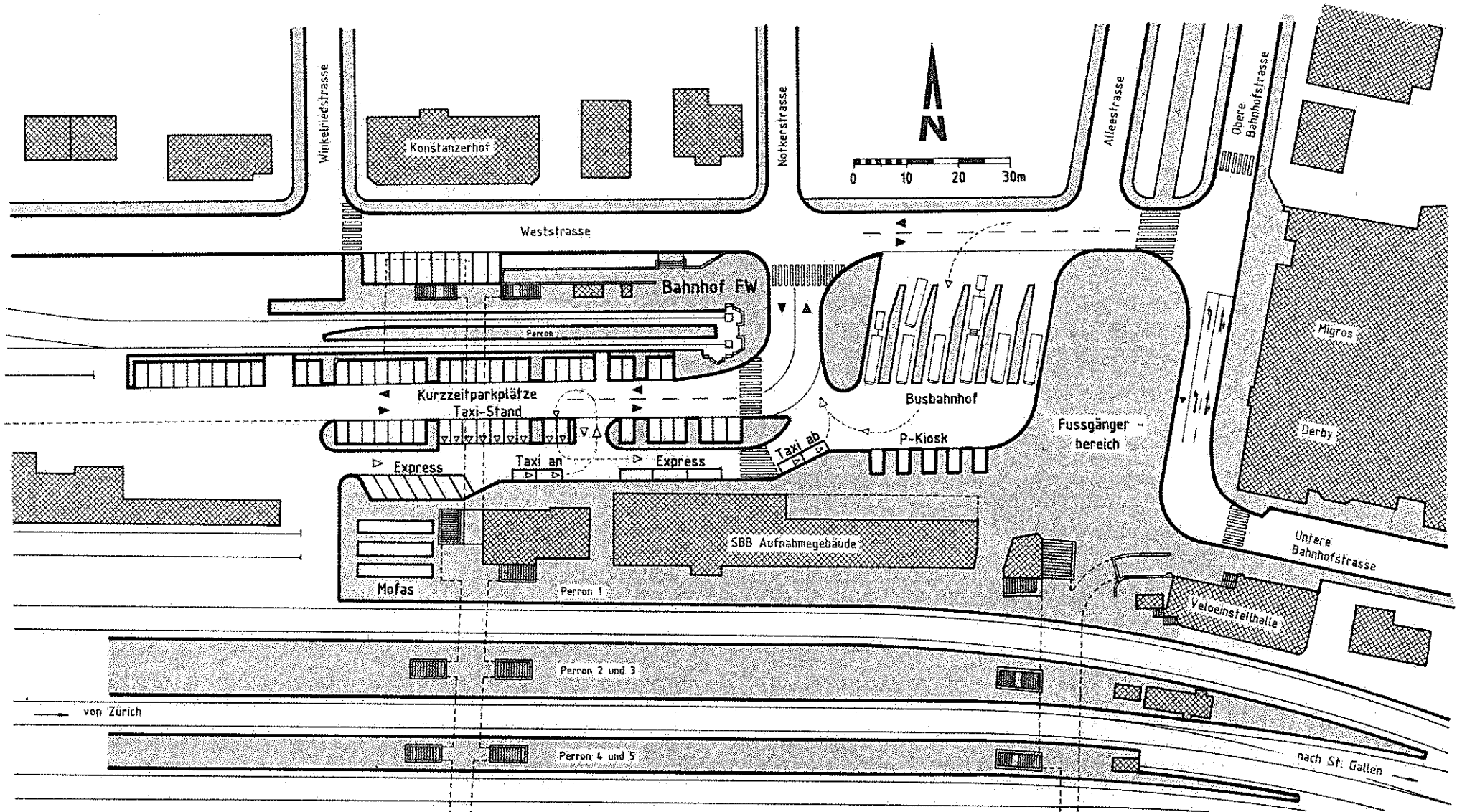
Alle Massnahmen sollen so aufeinander abgestimmt werden, dass sie als Teil einer einheitlichen Gestaltung erkennbar sind

Eine moderne, farbige und einladende Architektur, die bei aller Einfachheit doch städtebaulich repräsentativ wirkt, soll den neugestalteten Bahnhofplatz zu einem bereichernden Element der Stadt Wil machen. Alle Massnahmen sollen eine möglichst einheitliche formale und farbliche Gestaltung aufweisen. Zielsetzung ist eine zeitgemässe wirtschaftliche Architektur, welche keinen falschen Aufwand betreibt. Ihre Wirkung soll vielmehr darin bestehen, nur unbedingt Notwendiges zu bauen, dies aber so anzuordnen und auszubilden, dass ein klarer, einladender und frohmütiger Gesamteindruck entsteht.

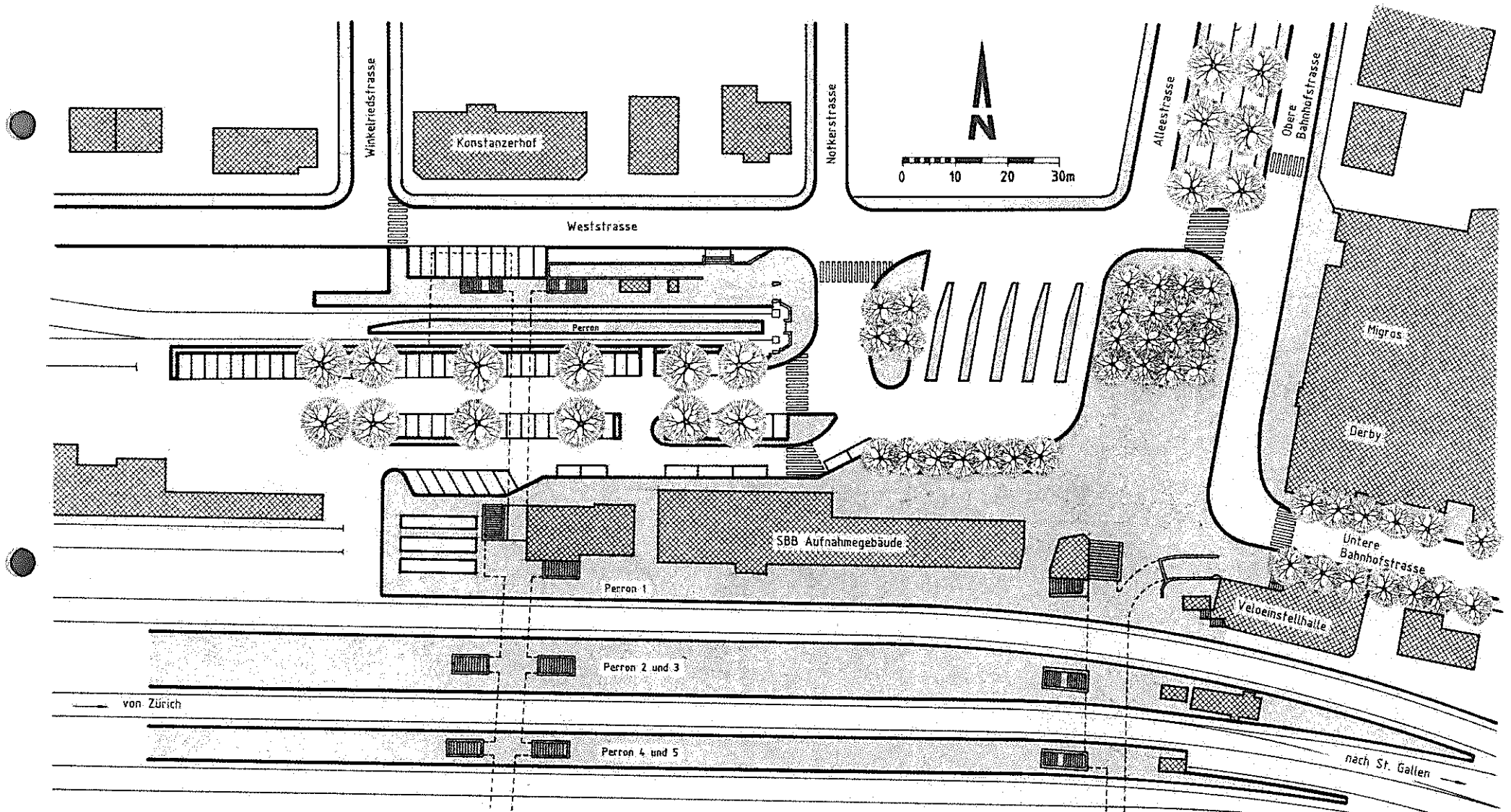
Die Oberflächengestaltung soll dazu beitragen, dass der Platz nicht als öde Asphaltwüste, sondern als ansprechender Raum erlebt wird

Um die Bedeutung der verschiedenen Verkehrsflächen optisch sichtbar zu machen, soll mit der Oberflächengestaltung variiert werden. So ist eine Ausgestaltung der Strassenflächen und Parkplätze mit einer Tragschicht aus bituminösem Belag beabsichtigt. Für die Gestaltung der Fussgängerflächen bieten sich die verschiedensten Oberflächenausbildungen wie Natursteinpflasterung, Kunststeinpflasterung, bituminöse Beläge und Bekiesungen an. Um das Bild des Hauptplatzes repräsentativ zu gestalten, soll der Busbahnhof wenn möglich teilweise mit einer Natursteinpflasterung versehen werden. Belagsarten, Belagsfarben und Abschlussarten sind im Detailprojekt mit grosser Sorgfalt zu bestimmen.

Neugestaltung Bahnhofplatz – Verkehrskonzept



Neugestaltung Bahnhofplatz – Begrünungskonzept



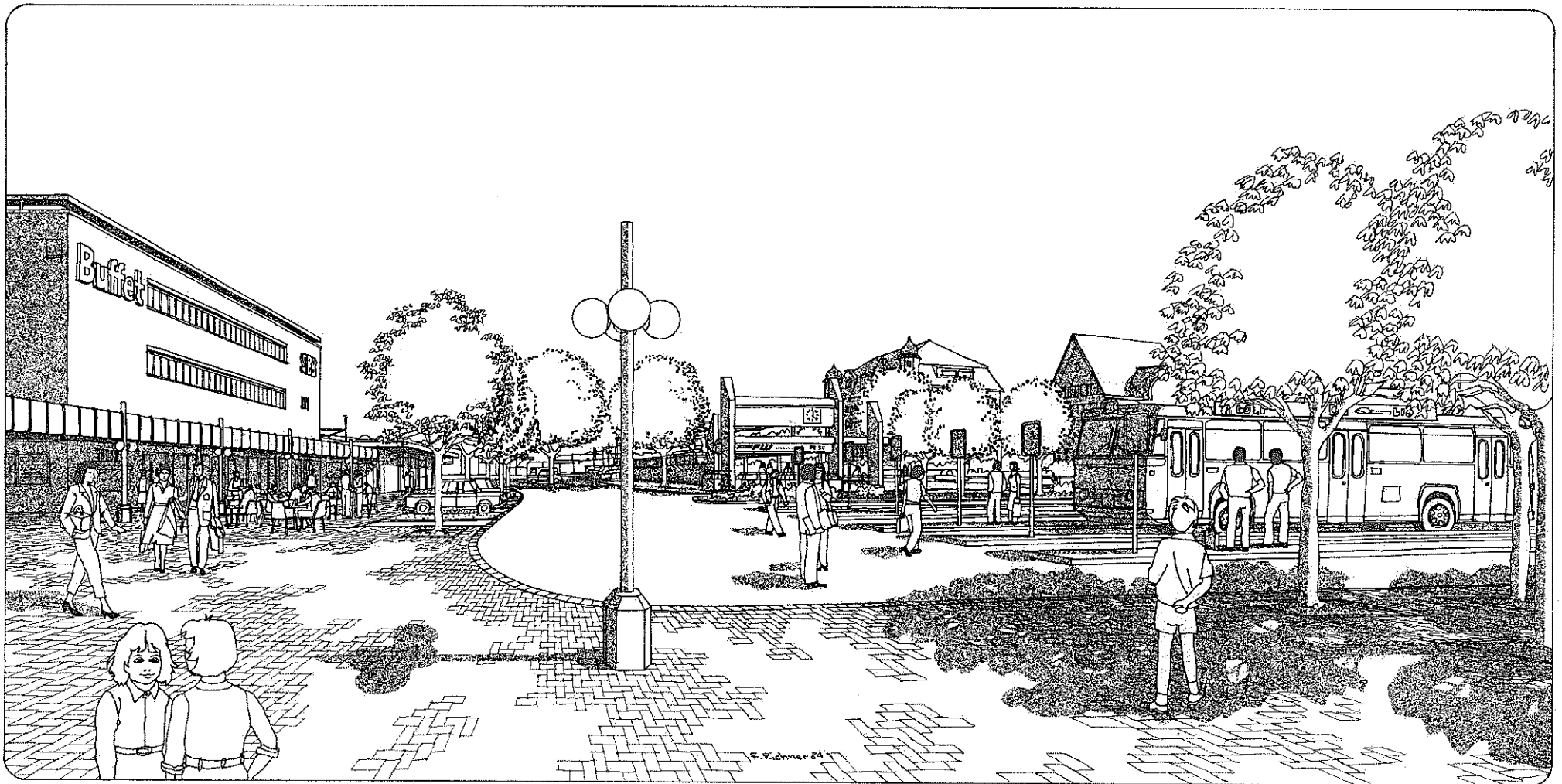
Der Bahnhofplatz vor seiner Neugestaltung

Fotoaufnahme vom 20. Juli 1984



Der Bahnhofplatz nach seiner Neugestaltung

Perspektivische Ansicht



Kosten und Finanzierung der Neugestaltung

Die **Anlagekosten** für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes mit Preisstand Oktober 1983 gliedern sich wie folgt:

Vorbereitungsarbeiten	Fr. 20 000.–
Bauarbeiten Fussgänger- und Strassenflächen	Fr. 1 100 000.–
Entwässerung	Fr. 130 000.–
Begrünung	Fr. 180 000.–
Platz- und Strassenbeleuchtung	Fr. 50 000.–
Möblierung	Fr. 40 000.–
Signalisationen und Orientierungstafeln	Fr. 20 000.–
Vordach Aufnahmegebäude	Fr. 110 000.–
Mofa-Unterstände Bahnhof West	Fr. 60 000.–
Baunebenkosten	Fr. 30 000.–
Total	Fr. 1 740 000.–

Träger der Neugestaltung ist die Politische Gemeinde. Es muss primär Anliegen unserer Stadt und ihrer Bewohner sein, dass auf dem Bahnhofplatz geordnete Verkehrsverhältnisse vorherrschen und dass dieser Platz zu einem ansprechend gestalteten städtischen Lebensraum und zu einer echten Bereicherung unseres Stadtbildes wird.

Über die verkehrsorganisatorischen und städtebaulichen Ziele hinaus profitieren auch die SBB und die PTT von der Neugestaltung des Bahnhofplatzes. Aufgrund von Verhandlungen sind von der **SBB und PTT Beitragsleistungen von insgesamt rund Fr. 400 000.–** zu erwarten.

Wir schlagen Ihnen zudem vor, zur Finanzierung der Kosten für die Erstellung der öffentlichen Parkplätze auf dem Bahnhofplatz sowie deren Erschliessung und Gestaltung unserer **Parkplatzreserve** (Konto 28213) einen Betrag von **Fr. 450 000.–** zu entnehmen.

Nach Abzug der Reserveentnahme und der Beiträge von SBB und PTT verbleiben von den Totalkosten von Fr. 1 740 000.– **noch Fr. 890 000.– zulasten des laufenden Gemeindehaushalts.**

Wir beantragen Ihnen, diese verbleibenden Kosten von Fr. 890 000.– mit einer jährlichen **Amortisationsquote von Fr. 50 000.–** ab 1985 zu tilgen.

Da die Aufwendungen für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes in der Finanzplanung enthalten sind, bleibt auch der **Steuerfuss unberührt.**

Antrag des Gemeinderates

Wir beantragen Ihnen,

- Projekt und Kosten von Fr. 1 740 000.– für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes zuzustimmen
- den nach Abzug der Beiträge von SBB und PTT erforderlichen Kredit von Fr. 1 340 000.– zuzüglich teuerungsbedingte Mehrkosten zu gewähren
- und diesen wie folgt zu tilgen:
 - durch eine Entnahme von Fr. 450 000.– aus der Parkplatzreserve (Konto 28213)
 - durch Abschreibung der verbleibenden Fr. 890 000.– mit einer jährlichen Amortisationsquote von Fr. 50 000.– ab 1985.

Wil, 19. Juli 1984

Im Namen des Gemeinderates

Hans Wechsler
Stadtammann

Hans Huber
Stadtschreiber