



POLITISCHE GEMEINDE WIL

Gutachten und Anträge des Gemeinderates

betreffend

1. Umgestaltung des Bahnhofplatzes in Wil

2. Erwerb des „Baronenhauses“

(Liegenschaft Dr. Bannwart in Wil)

3. Bürgerrechtsbestätigung an Max Eigenmann, 1926, Landwirt, Wil

Urnenabstimmung vom 22. Juni 1952

Gutachten und Anträge des Gemeinderates betreffend die Umgestaltung des Bahnhofplatzes in Wil

Urnenabstimmung vom 22. Juni 1952

Werte Mitbürger!

Das Problem der Neugestaltung des Bahnhofplatzes, der Schaffung neuer Dienstgebäulichkeiten und aller damit zusammenhängenden Fragen beschäftigt die Behörde seit über 40 Jahren. Wir sind nun in der glücklichen Lage, Ihnen eine Vorlage zu unterbreiten, die sich mit der Inangriffnahme der ersten Bau-Etappe, d. h. mit der Umgestaltung des Bahnhofvorplatzes, der Zugangsverhältnisse zu den Perrons usw. befasst.

1. VORGESCHICHTE

Seit der Inbetriebnahme des ersten Schienenstranges von Winterthur nach St. Gallen im Jahre 1856, haben sich die Verhältnisse auf dem Bahnhof Wil grundlegend verändert. Bereits im Jahre 1870 erfolgte die Eröffnung der Toggenburger-Bahn (Wil-Ebnat-Kappel), deren Kopfstation ursprünglich nach Rickenbach geplant war und nur dank der Initiative der Wiler Behörden nach Wil verlegt wurde.

Im Jahre 1887 nahm die Strassenbahn Frauenfeld-Wil (die heutige elektrische Überlandbahn) ihren Betrieb auf und im Dezember 1912 erfolgte die festliche Eröffnung der Mittel-Thurgau-Bahn, die Wil mit dem mittleren Thurgau und der Stadt Konstanz verbindet.

Während und nach dem ersten Weltkrieg entwickelte sich schrittweise auch der Postautomobilbetrieb, sodass heute 6 Postauto- und konzessionierte Autobusbetriebe in Wil ihren Ausgangspunkt besitzen. (Wil-Göthwil, Wil-Bischofszell, Wil-Sirnach-Fischingen, Wil-Matzingen, Wil-Weinfelden und Wil-Littenheid).

Dieser Verkehrsentwicklung entsprechen auch die nachstehenden Frequentzzahlen des Bahnhofes Wil (ab 1939 einschliesslich Privatbahnen):

Jahr	Personenverkehr Anzahl verkaufter Billette und Abonnemente	Güterverkehr Tonnen	Brutto-Einnahmen Fr.
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

Wil ist denn auch schon seit Jahren in den Rang eines Bahnhofes II. Kl. aufgerückt und nimmt im Verkehrsgebiet der Ostschweiz eine beachtenswerte Stellung ein.

Auch die Einwohnerzahl ist stark angestiegen; die Wohnbevölkerung betrug:

1850:	1555	1920:	7337
1860:	1940	1930:	7514
1880:	2910	1941:	7626
1900:	4982	1952:	9077

Mit der Verkehrsentwicklung haben allerdings die Gebäulichkeiten der SBB und die Bahnhofplatzgestaltung nicht Schritt gehalten, teils wegen der Knappheit des bahneigenen Areals, teils als Folge der unbefriedigenden Finanzlage der Schweiz. Bundes-Bahnen. Ein in den Jahren 1912/13 vom Gemeinderat in grosszügiger Weise vorbereitetes Projekt für den Bau eines neuen Aufnahmegebäudes — in Verbindung mit einem neuen Postgebäude in Bahnhofhöhe — musste durch den Ausbruch des ersten Weltkrieges fallen gelassen werden. Was nach langen Verhandlungen erreicht wurde, war der An- und Umbau des alten Bahnhofgebäudes (westlicher Bureau-Anbau und nördliche Vorkhalle, neues Abortgebäude) im Jahre 1914.

Im Jahre 1917 erfolgte die Überdachung der Perrons II und III, wobei die gemeinderätlichen Forderungen ebenfalls nicht voll erfüllt wurden.

Bei der Elektrifikation der Frauenfeld-Wil-Bahn im Jahre 1920 setzte sich der Gemeinderat energisch für die Verlegung der Linienführung nach Norden, im Sinne des heutigen Projektes ein, um einen grösseren Bahnhofplatz zu erhalten. Das Projekt wurde genehmigt, konnte dann aber infolge ungenügender Finanzierung nicht ausgeführt werden. Der Güterschuppen erfuhr in den Jahren 1921, 1941 und 1947 erhebliche Erweiterungen und Verbesserungen, kann aber auch heute noch nicht allen Bedürfnissen genügen.

In den Jahren 1940-44 erfolgte der Umbau der Wirtschaftsräumlichkeiten und die Aussen-Renovation des alten Aufnahmegebäudes, womit aber für den bahneigenen Verkehr kein Platz gewonnen werden konnte; in der

gleichen Zeit wurde auch die Postbaracke östlich des Bahnhofes aufgestellt, um den immer umfangreicheren Transitverkehr zu erleichtern.

Diese baulichen Veränderungen, die teilweise nur als Flickwerk und Provisorien betrachtet werden können, waren begleitet von zahlreichen Verhandlungen mit unserer Behörde; doch scheiterten bisher alle Bemühungen, eine grundlegende Änderung der Verhältnisse zu erreichen, an den finanziellen Auswirkungen und den vielseitigen andern Aufgaben, denen die Schweiz. Bundes-Bahnen den Vorzug geben mussten.

Angesichts dieser Entwicklung müssen wir es als einen Erfolg bezeichnen, wenn es dank einer verständnisvollen Einstellung der Kreisdirektion III in Zürich und ihrer leitenden Organe, möglich geworden ist, ein Projekt für die Umgestaltung des Bahnhofplatzes auszuarbeiten, das als Teilstück einer Gesamtplanung für den spätern Ausbau des Bahnhofes Wil gewertet werden darf.

2. D A S P R O J E K T

So sehr das Bestreben der Behörde auf die Schaffung eines möglichst grosszügigen und weiträumigen Projektes gerichtet war, musste sie sich, angesichts der bereits angedeuteten gespannten Finanzlage der SBB und der gewaltigen Aufgaben, die ihr zu lösen noch bevorstehen, doch der Politik des Erreichbaren bedienen. Überspitzte Forderungen würden auch heute nur dazu führen, die Sanierung der Verhältnisse auf dem Bahnhofplatz neuerdings um Jahrzehnte hinauszuschieben, was aber nicht zu verantworten wäre.

So hat man sich auf eine erste Bau-Etappe geeinigt, die zwar nicht alle Hoffnungen erfüllt, aber doch geeignet ist, die Verkehrsbwicklung langfristig in befriedigender Weise zu sichern.

Wir zitieren in diesem Zusammenhang einen Ausschnitt der Zusage der Kreisdirektion III der SBB vom 13. März 1952:

„Im Hinblick auf die hohen Gesamtkosten der Bahnhofplatz-Sanierung haben wir uns bei diesem Anlasse nochmals Rechenschaft gegeben über einen allfälligen späteren Ausbau der Geleise- und Perronanlagen und der Hochbauten. Unsere Studien führten zur Erkenntnis, dass einerseits jede Sprengung des heutigen Rahmens sehr kostspielig und andererseits das bestehende Gerippe noch erheblich verbesserungsfähig ist. Eine Überprüfung des bestehenden Bahnhofgebäudes ergab zudem, dass sowohl die Grundrissanordnung als auch die Fassadengestaltung durch einen Umbau den betrieblichen, verkehrstechnischen und ästhetischen Bedürfnissen angepasst werden könnten. In Anbetracht dieser Umstände vertreten wir daher die Auffassung, dass eine Vermehrung der Perrons in nördlicher Richtung und eine damit verbundene Verlegung des Aufnahmegebäudes und des Güterschuppens aus finanziellen Gründen nicht mehr in Frage kommen kann.“

Diese abgeänderte Stellungnahme hat nun zur Folge, dass sich die Verlegung der FW, die Bahnhofplatzgestaltung und das neue Dienstgebäude in den Gesamtrahmen einfügen. Damit dürfte allen Beteiligten der Entschluss zur Investierung der erheblichen Mittel für die Sanierung der Bahnhofplatzverhältnisse erleichtert werden.“

3. DIE KOSTEN

Der Kostenvoranschlag für das heutige Bauprojekt erzielt folgende

Zahlen:

Verlegung und Ausbau der Geleiseanlage der Frauenfeld-Wil-Bahn	Fr. 95 000.—
Neues Dienstgebäude und Abortumbau	Fr. 181 000.—
Umbau der Unterführungstreppe mit Kioskeinbau und Überdachung	Fr. 95 000.—
Ausbau des Bahnhofplatzes inkl. Beleuchtung	Fr. 98 000.—
Gedeckter Velopark beim «Neuschöntal»	Fr. 33 000.—
T o t a l	Fr. 502 000.—

Hinsichtlich der Kostenverteilung stellt sich die SBB auf den berechtigten Standpunkt, dass die Verlegung der Geleiseanlagen der FWB allerdinge Sache dieses Bahnunternehmens und der beteiligten öffentlichen Korporationen sei; sie stellt immerhin das erforderliche Gelände unentgeltlich zur Verfügung. Der Ausbau des Bahnhofplatzes soll je zu einem Drittel durch die SBB, die Politische Gemeinde Wil und die Inhaber der Postautobetriebe (PTT und konzessionierte Automobilbetriebe) bezahlt werden. Schliesslich werden der politischen Gemeinde an den Bau des neuen Dienstgebäudes, den Umbau des Abortgebäudes und die Verbesserung der Zugangsverhältnisse zur Unterführung Beiträge von zusammen Fr. 37 000.— zugemutet, während die FWB an das neue Dienstgebäude Fr. 15 000.— leisten soll.

Es ergibt sich somit folgender Kostenverteiler:

SBB	Fr. 290 000.—
Politische- und Ortsgemeinde Wil	Fr. 105 000.—
FWB	Fr. 75 000.—
PTT und private Postautobahner	Fr. 32 000.—
	Fr. 502 000.—

Seitens der Frauenfeld-Wil-Bahn und der privaten Postautobahner liegen Zusicherungen für die ihnen zugemuteten Beiträge bereits vor; von der PTT dürfte gestützt auf die gepflogenen Verhandlungen die Zusage demnächst eingehen.

Hinsichtlich des der Gemeinde Wil zugemuteten Betrages ist zu sagen, dass bei allen Bahnhof-Umbauten seit Jahren Beiträge der Öffentlichkeit geleistet werden. Wir verweisen diesbezüglich auf die Kostenbeiträge der Gemeinden Flawil, Uzwil und vieler anderer Gemeinden, die ohne nennens-

Voraussetzung für die Erweiterung des Bahnhofplatzes ist die Verschiebung der Geleise der FWB nach Norden; gleichzeitig soll ein Verschiebegeleise eingebaut werden, das ermöglicht, einen Teil der Rangierbewegungen vorzunehmen, ohne die Winkelriedstrasse überqueren zu müssen. Der Bahnhofplatz wird durch diese Verschiebung in seiner engsten Passage um 9,5 m erweitert.

Der Schopf nördlich der jetzigen Geleiseanlage wird entfernt, der Veloständer ersetzt durch einen neuen, gedeckten, 144 Velos fassenden Velopark, der an die Nordgrenze der Liegenschaft Neuschöntal zu stehen kommt.

Als wichtiges Zugeständnis ist der Abbruch des bisherigen Dienstgebäudes (sog. Milchküche) und des Holzschopfes westlich der Winkelriedstrasse zu werten. Diese Gebäulichkeiten erschweren heute die Übersicht für Bahn- und Strassenbenützer ausserordentlich. Sie werden ersetzt durch einen modernen Zweckbau, in Verbindung mit dem Umbau des Abortgebäudes, das auch eine vollständige Innen-Renovation erfahren soll. Das neue Dienstgebäude enthält im Keller einen Luftschutzraum und Räume für die Vorrathaltung von Holz, Kohlen, Öl etc., im Parterre Platz für die Unterbringung von 156 Velos und im ersten Stock zweckmässige Aufenthaltsräume für das Arbeiter-, Rangier- und Zugspersonal.

Der neue Bahnhofplatz bietet genügend Raum für den grossen Zubringerdienst, einen Aussteigerron für die Postautos, sowie Parkplätze für Taxihalter und private Autos.

Eine wesentliche Verbesserung wird sodann erzielt durch die Rückverlegung des Kioskes und die Erweiterung des Treppenaufstieges von der Unterführung auf die volle Breite derselben. Der Abstieg von Perron I in die Unterführung erfolgt in einer neuen direkten und überdachten Treppe; Zeitungs- und Warenkiosk werden in einem Bau zusammengefasst und der Vorplatz überdacht, sodass auch für die Benützer der Postautos ein ausreichender Schutz besteht. Das nördliche Trottoir erfährt eine Verbreiterung auf 5,5 m. Der Verkehr wird durch eine Verkehrsinsel vor dem Neuschöntal aufgeteilt und damit auch für den Fussgänger wesentlich erleichtert. Der neue Bahnhofplatz erhält einen staubfreien Belag und eine ausreichende Beleuchtung.

Spättern Bau-Etappen bleiben vorbehalten: die Erstellung einer zweiten Perron-Unterführung westlich des neuen Dienst- und Abortgebäudes, der Ausbau und die Renovation des Aufnahmgebäudes, der Einbau eines weiteren Perrons und eines Durchgangsgelaises, die Entfernung der Postbarocke und des Restaurant «Neuschöntal» und deren Ersetzung durch zweckmässige und stilgerechte Gebäulichkeiten, sodass schliesslich eine erfreuliche Sanierung der gesamten Bahn-Anlagen in Aussicht steht. Die Inangriffnahme und glückliche Durchführung dieser weiteren Bau-Etappen werden das unablässige Bestreben der Behörde sein.

werte Zuschüsse ihre Bahnhof-Umbauten nie hätten verwirklichen können. Wir sind der Auffassung, dass die der politischen Gemeinde Wil überbundenen Kostenteile angemessen und tragbar seien. Es ist vorzusehen, dass für die Erstellung der zweiten Perron-Unterführung und die Umgestaltung des Aufnahmegebäudes später weitere Beiträge zu leisten sein werden, nicht aber für die Erstellung neuer Geleise- und anderer bahntechnischer Anlagen.

An die Kosten der Verlegung des FWB-Geleises und die Erstellung eines neuen Dienstgebäudes hat der Ortsbürgererrat grundsätzlich einen Beitrag zugesichert, weil die Ortsgemeinde mit einem Drittel des auf die Gemeinde Wil entfallenden Aktien-Kapitals beteiligt ist. Es entspricht dies auch dem Vorgehen der übrigen Gemeinden und Korporationen, deren Gebiet durch die FWB befahren wird. Von Frauenfeld bis Münchenwil haben alle Gemeinden bei notwendigen Verbesserungen der Bahnhofanlagen dem Bahnunternehmen ihre Hilfe angedeihen lassen. Wir erwarten von der Ortsgemeinde einen Mindestbeitrag von Fr. 15 000.— (= 25 % des uns angeordneten Kostenteils von Fr. 60 000.—).

Der Kostenteil der politischen Gemeinde reduziert sich damit auf Fr. 90 000.—, wovon ca. Fr. 8-10 000.— (Kosten der Beleuchtungsanlage) dem Elektrizitätswerk belastet werden können.

Die Kreisdirektion der Schweiz. Bundesbahnen hofft nach Eingang aller Zustimmungserklärungen mit den Umbauarbeiten noch diesen Herbst beginnen zu können. Vor allem ist es wichtig, dass die Verlegung der Geleiseanlage der FWB ohne Verzug ausgeführt werden kann.

Werte Mitbürger!

Die heutigen Verkehrsverhältnisse auf dem Bahnhofplatz sind nicht nur unhaltbar und unserer Stadt unwürdig; sie sind namentlich beim Übergang an der Winkelriedstrasse sehr gefährlich. Der Gemeinderat möchte die Verantwortung für schwere Unfälle, die dort täglich entstehen könnten, nicht mehr länger tragen. Nach langwierigen Verhandlungen ist es uns gelungen, eine Lösung für die Sanierung der Bahnhofplatzverhältnisse zu finden, die auf Jahrzehnte hinaus befriedigen kann; sie soll auch den Auftakt bilden für die weiteren Bauarbeiten und die Verschönerung des heute so wenig imponierenden Bahnhof-Bildes. Der fremde Besucher und Durchreisende ist gerne geneigt, im Bahnhof das Spiegelbild der Ortschaft zu erblicken; sorgen wir dafür, dass dieses Bild sich stetig verbessere!

Wir stellen Ihnen folgende Anträge:

1. Der Gemeinderat wird ermächtigt, dem vorliegenden Projekt für die Sanierung der Bahnhofplatz-Verhältnisse in Wil mit einer Kostenbeteiligung der politischen Gemeinde von Fr. 105 000.— zuzustimmen.
2. Der Kostenbeitrag der politischen Gemeinde ist nach Verrechnung der Anteile der Ortsgemeinde Wil und des EW Wil in Jahresraten von wenigstens Fr. 10 000.— über das Konto «zu tilgende Aufwendungen» zu amortisieren.

Wil, den 6. Juni 1952

Namens des Gemeinderates

Der Gemeindevorstand:

A. Löhner

Der Gemeinderatsschreiber:

J. Widmer