



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

Sehr geehrte Mitbürgerinnen und Mitbürger

In der Zentrumsplanung 1979 und der Verkehrsplanung 1980 erarbeiteten wir Ziele und Massnahmen der Parkraumplanung.

Einige Teilziele wurden seither bereits erreicht.

Heute sind die Voraussetzungen gegeben, Sie um einen weiteren Entscheid zu einer sehr wesentlichen Realisierungsmassnahme zu bitten.

Wir beantragen Ihnen einen Gemeindebeitrag von 2,7 Millionen Franken an die WIPA zum Bau des unterirdischen Parkhauses Bahnhofplatz.

Und dieser Betrag kann ohne Steuergelder finanziert werden!

1. Bisherige Schritte in der Parkraumplanung

1.1 Gesamtkonzept, Trägerschaft für Bau und Betrieb von Tiefgaragen, Vorprojekt Tiefgarage Viehmarktplatz

An der Bürgerversammlung vom 14. April 1980 nahmen Sie Kenntnis vom Gesamtkonzept der Parkraumplanung:

Im Stadtzentrum sollen dezentralisiert öffentliche Parkgaragen an folgenden Standorten etappenweise gebaut werden: Viehmarktplatz, Bleicheplatz, Bahnhofplatz, Lerchenfeldstrasse

An der gleichen Bürgerversammlung beauftragten Sie uns, für Bau und Betrieb der Parkgaragen eine zweckmässige private Trägerschaft unter Mitbeteiligung der Gemeinde zu suchen und die Projektierung einer Tiefgarage Viehmarktplatz an die Hand zu nehmen.

1.2 Parkplatzreglement

Am 3. September 1980 erliess der Gemeinderat ein Parkplatzreglement, das öffentlich aufgelegt und anschliessend vom Vorsteher des Kantonalen Baudepartementes genehmigt wurde. Es ist seit 1. Januar 1981 in Kraft.

Das Reglement regelt insbesondere:

Anforderungen an Parkplätze

Anzahl der erforderlichen Parkplätze

Ersatzabgaben

Abgaben für Dauerparkieren auf öffentlichem Grund

Beiträge an die Erstellung öffentlicher Parkplätze

1.3 Gründung der WIPA, Wiler Parkhaus AG

Mit dem statutarischen Zweck, Parkplätze und Parkhäuser im Gemeindegebiet der Stadt Wil, unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Ortsplanung, insbesondere der Zentrums- und Verkehrsplanung, zu erstellen und zu betreiben, wurde am 1. Dezember 1980 eine Aktiengesellschaft mit einem vorläufigen Aktienkapital von Fr. 60 000.- unter der Bezeichnung WIPA, Wiler Parkhaus AG, gegründet. An der Gesellschaft sind einstweilen beteiligt: Die Politische Gemeinde und die Ortsbürgergemeinde mit je Fr. 15 000.- sowie die sechs Bankinstitute auf dem Platz Wil mit je Fr. 5 000.-.

Mit der Gründung dieser gemischtwirtschaftlichen Aktiengesellschaft hatte der Gemeinderat den diesbezüglichen Auftrag der Bürgerversammlung vom 14. April 1980 erfüllt.

Der Verwaltungsrat der WIPA hat in der Folge ein Vorprojekt für ein unterirdisches Parkhaus am Bahnhofplatz erstellen lassen.

1.4 Parkplatzbewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze

An der Bürgerversammlung vom 5. April 1982 gaben Sie nach ausgiebiger Diskussion grünes Licht für eine 1. Etappe der Bewirtschaftung von rund 440 Parkplätzen im Zentrum mittels Parkuhren und Ticketautomaten.

Ab 1. September 1982 konnten die Parkuhren und Ticketautomaten in Betrieb genommen werden.

Wir sind überzeugt, dass die damit angestrebten Ziele in hohem Masse erreicht werden konnten:

- Die Verfügbarkeit der vorhandenen Parkplätze hat sich wesentlich verbessert: Die Chance, einen freien Parkplatz im Zentrum von Wil zu finden, ist grösser geworden.
- Die Erwartungen über den finanziellen Ertrag aus der Bewirtschaftung wurden deutlich übertroffen

1982 (September – Dezember)	Fr. 138 432.–
1983	Fr. 411 167.–
1984 Budget	Fr. 451 000.–
(Januar bis 9. Juli)	Fr. 227 972.–

Ohne Bewirtschaftung der oberirdischen Parkfelder werden die taxpflichtigen Parkplätze eines Parkhauses ungenügend benützt. Mit den Einnahmen aus den Parkuhren und Ticketautomaten können neue Parkhäuser und Parkplätze mitfinanziert werden, ohne den Steuerzahler zu belasten.

2. Generelles Projekt unterirdisches Parkhaus Viehmarktplatz

Seit September 1983 liegt ein generelles Projekt vor, ausgearbeitet von einem Projektteam. Eine Expertengruppe des Heimatschutzes wirkte ebenfalls mit.

Die Zufahrt zur Parkgarage erfolgt von der Tonhallestrasse, die Wegfahrt über den Waagplatz zur Tonhallestrasse. Der Viehmarktplatz wird als öffentlicher Raum für die Fussgänger, für Veranstaltungen, Märkte usw. freigehalten. Das historische Platz- und Stadtbild bleibt erlebbar. Die Tiefgarage soll durch einen Aufzug (Lift) mit der Oberstadt verbunden werden.

Das Projekt Parkhaus Viehmarktplatz ist im Interesse einer lebendigen und wohnlichen Altstadt und eines attraktiven Zentrums von grosser Bedeutung.

Aus der Sicht der Zentrumsplanung 1979 und der Verkehrsplanung 1980 wurde dem Parkhaus Viehmarktplatz erste Dringlichkeit zugesprochen.

3. Warum inzwischen das unterirdische Parkhaus Bahnhofplatz zum Projekt erster Dringlichkeit aufrückte

3.1 Die Wohnlichkeit in den bahnhofnahen Quartieren liegt im argen

Im Westquartier und in den bahnhofnahen Strassen des Südquartiers hat sich das Parkierungsproblem in den allerletzten Jahren ganz wesentlich verschärft. Die Strassen in diesen Wohnquartieren sind stets überfüllt mit parkierten Autos. Sie gehören Bahnbenützern und Pendlern, aber auch Beschäftigten und Kunden unseres regionalen Einkaufs- und Dienstleistungszentrums.

Die Wohnlichkeit in diesen Quartieren wird durch den parkplatzsuchenden Verkehr und die Überfülle der parkierten Autos in hohem Masse beeinträchtigt. Diese Quartiere müssen wieder wohnlicher werden; dazu braucht es ein Parkhaus Bahnhofplatz.

3.2 Der Bahnhofplatz Wil ist ein wirres Durcheinander für alle Verkehrsteilnehmer

Wir haben Ihnen im vorangegangenen Bericht die Notwendigkeit einer Neuorganisation und Neugestaltung des Bahnhofplatzes aufgezeigt.

1982 stimmten der Bund und die Kantone Thurgau und St. Gallen dem III. Investitionsprogramm der Frauenfeld-Wil-Bahn zu. Damit war die Möglichkeit einer Verlegung der FW-Bahn mitten aus dem Bahnhofplatz gegeben. Diese günstige Gelegenheit mussten wir nutzen, um die Neugestaltung des Bahnhofplatzes umfassend zu projektieren. Und die Neugestaltung des ganzen Bahnhofplatzes zwang uns, zusammen mit der WIPA die Grundlagen des unterirdischen Parkhauses Bahnhofplatz sofort bereitzustellen.

3.3 Beim Umbau und der Erweiterung des Migros-Marktes konnten die erforderlichen Parkplätze weder bewilligt noch gebaut werden

Dem MM Wil stehen 188 eigene Autoabstellplätze zur Verfügung. Weitere 188 Plätze konnten aus städtebaulichen und verkehrstechnischen Gründen (ungenügende Zu- und Wegfahrten) nicht bewilligt werden.

Die WIPA konnte mit der Genossenschaft Migros vereinbaren, dass sich diese für 188 Parkplätze ohne Anspruch auf reservierte Abstellplätze an den effektiven Bau- und Betriebskosten beteiligt. Dieser ansehnliche Beitrag der Migros kommt nur dann zum Tragen, wenn das Parkhaus Bahnhofplatz gebaut wird.

4. Vom Bedürfnis weiterer unterirdischer Parkhäuser

Ein unterirdisches Parkhaus am Viehmarktplatz errichten wir entsprechend den Ergebnissen der Zentrumsplanung und mit Blick auf die Probleme in der Altstadt nach wie vor als ausgewiesen und notwendig.

Mit Ihrer Zustimmung zum Landerwerb Bleiche-/Haldenstrasse (Löwenbräu) am 25. September 1983 und Ihrem Ja zum Bau einer Zivilschutzanlage im Bergholz am 20. Mai 1984 wird eine Verlegung des Depotbetriebes ins Bergholz möglich werden. Nach dem Abbruch des alten Depotgebäudes zwischen Bleiche- und Haldenstrasse können oberirdisch ca. 90 neue Parkplätze bereitgestellt werden. Sie werden das heutige Angebot von 138 Parkplätzen auf dem Bleicheplatz und von 79 Plätzen auf dem Parkplatz Haldenstrasse ergänzen. Damit kann in diesem Bereich relativ rasch und vor allem finanziell günstig die Situation verbessert werden.

Aufgrund der Vernehmlassungen zur Zentrumsplanung enthält das Parkraumkonzept eine vierte Parkierungsanlage an der Lerchenfeldstrasse. Wir haben in der Folge das Baugrundstück im Bereich Lerchenfeld-/Poststrasse als provisorischen Parkplatz genutzt und seit April 1983 mit 72 bewirtschafteten Parkfeldern ausgerüstet. Aus der recht bescheidenen Belegung dieses Parkplatzes darf abgeleitet werden, dass mindestens vorläufig noch keine augenfällige Notwendigkeit nachgewiesen werden kann.

Von grösster Dringlichkeit ist das Parkhaus Bahnhofplatz. Notwendig und unter verschiedenen Aspekten wertvoll wäre auch das Parkhaus Viehmarktplatz. Gleichzeitig zwei Parkhäuser zu erstellen, ist aus finanziellen und arbeitsmässigen Gründen für WIPA und Gemeinde nicht möglich. Der Grundsatz der Ökonomie der Kräfte zwingt uns zu einem etappenweisen Vorgehen.

5. Vom Konzept des unterirdischen Parkhauses Bahnhofplatz

Bau und Betrieb des Parkhauses ist Sache der WIPA, Wiler Parkhaus AG.

Weil zahlreiche, gewichtige öffentliche Interessen mit dieser Aufgabe verbunden sind, ist die Gemeinde an dieser Aktiengesellschaft mitbeteiligt. Aus dem gleichen Grund wurde das von der WIPA veranlasste Vorprojekt zwischen Verwaltungsrat und Gemeinderat gründlich besprochen und auf einen optimalen gemeinsamen Nenner gebracht.

Auf zwei unterirdischen Geschossen von der Gallusstrasse südlich des Allee-schulhauses bis zum Aufnahmegebäude der SBB, zwischen Allee und Notkerstrasse, sollen ca. 450 Parkplätze angeboten werden.

Mit Blick auf die vielfältigen Parkierungsbedürfnisse, die eine Parkgarage beim Bahnhof für Kurz- und Langparkierer erfüllen kann und muss, sind die im Vorprojekt ausgewiesenen 450 Parkplätze keineswegs zuviel.

Andererseits setzen bauliche und wirtschaftliche Überlegungen sowie die Kapazität des übergeordneten Strassennetzes auch wieder eine Grenze nach oben.

Unser Parkraumkonzept basiert deshalb im Endausbau auch auf vier dezentralisierten Parkhäusern, verteilt auf das ganze Zentrum.

Leichtes Zu- und Wegfahren, leichtes Ein- und Ausparkieren sind erforderlich, damit das Parkhaus von den sehr unterschiedlichen Benützern gerne angenommen wird.

Die Führung der Fussgänger ist klar und angenehm mit deutlich erkennbaren Auf- und Abgängen. Die Benutzerfreundlichkeit ist Grundprinzip des Parkhauses.

Die Zu- und Wegfahrten der Parkgarage erfolgen über Rampen in der Notkerstrasse, die mit einer Neigung von 8–10 % relativ flach ausgebildet werden können.

Um dieses Problem wurde hart und lange gerungen. Alternativen in der Allee-strasse, Gallusstrasse, Pestalozzistrasse und Weststrasse wurden gründlich geprüft. Trotz der Forderung der SBB, keine Rampen in den Bahnhofplatz zu legen, wurden auch solche Varianten versucht: Rampen auf dem Bahnhofplatz schränken die vielfältigen Bedürfnisse, die der in seiner Grösse beschränkte Platz zu befriedigen hat, zu sehr ein. Es wurden auch Lösungen mit einer Trennung der Ein- und Ausfahrt studiert.

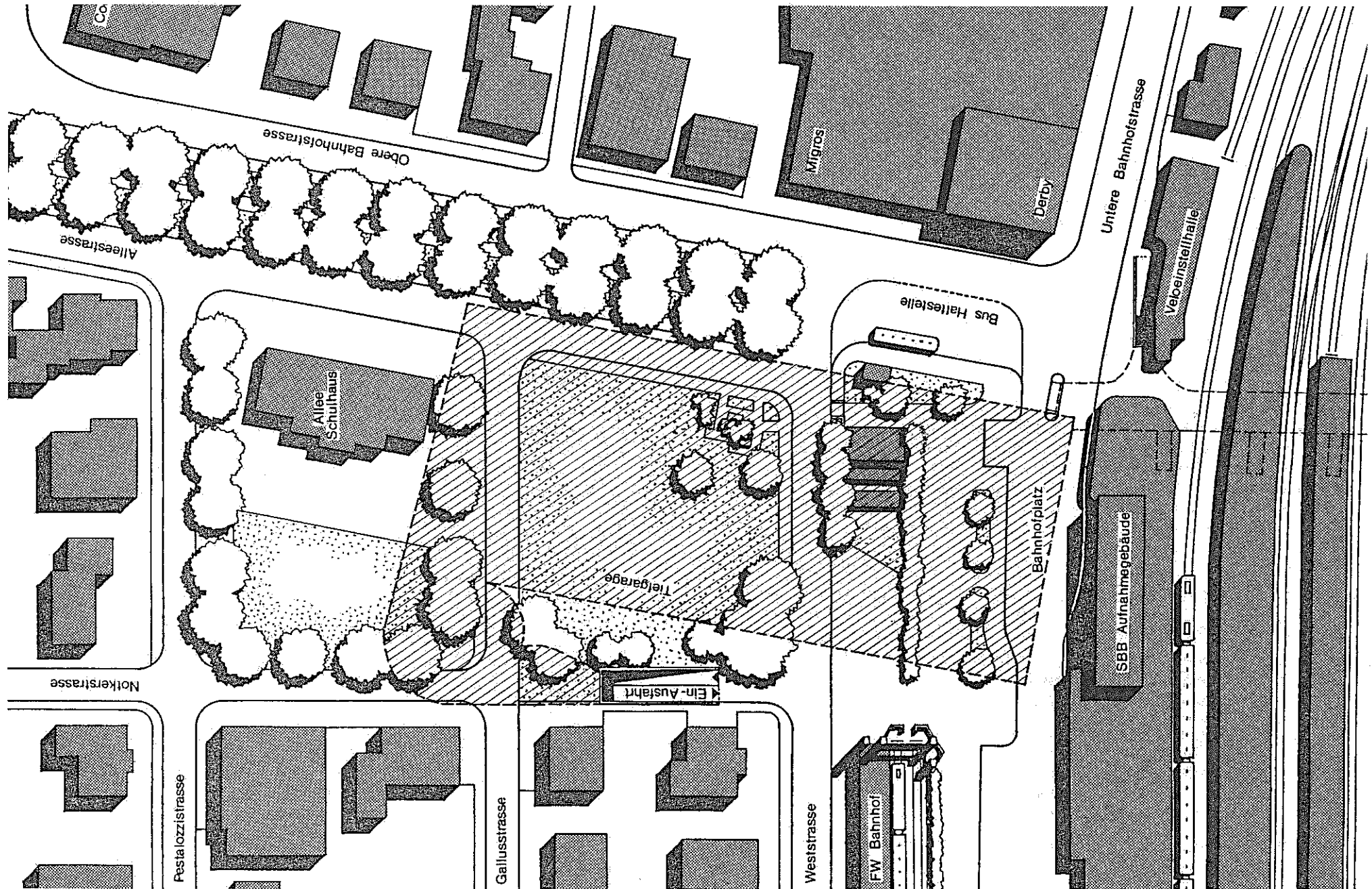
Schliesslich mussten WIPA, kritische Vertreter des betroffenen Quartiers und wir erkennen, dass die Rampe in der Notkerstrasse jeder Anordnung von Rampen in anderen Strassen bezüglich Verkehrsabwicklung, Immissionen und Städtebau überlegen ist. Mit dem vorgesehenen Schliessen der Weststrasse zwischen Winkelried- und Notkerstrasse wird nicht nur das Problem einer Kreuzung vor dem Parkhaus gelöst, sondern auch das direkt betroffene Gebiet von Immissionen wieder spürbar entlastet.

Auf der 75 m langen Weststrasse von der Oberen Bahnhofstrasse bis zur Notkerstrasse ist damit ausschliesslich noch Verkehr, der nach rechts in die Tiefgarage und nach links auf den Bahnhofplatz einfahren will. Die interne Staustrasse der Tiefgarage beträgt nochmals 55 m, um einen Rückstau auf die Obere Bahnhofstrasse zu verhindern.

Die Einfahrt in die Parkgarage über die Notkerstrasse hat aber auch einen entscheidenden Vorteil für den internen Verkehrsablauf in der Garage. Die Garage wird über die nordwestliche Ecke mit Autos gefüllt und hauptsächlich über die südöstliche Ecke des Parkhauses durch Fussgänger entleert, so dass sich das Kreuzen von Autos und Fussgängern wesentlich reduziert.

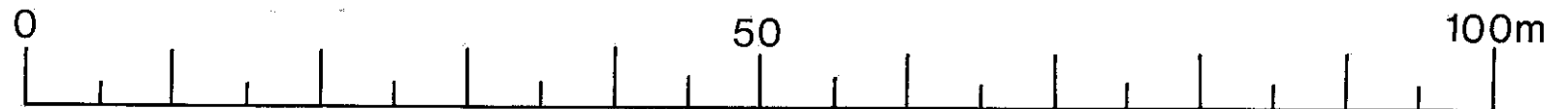
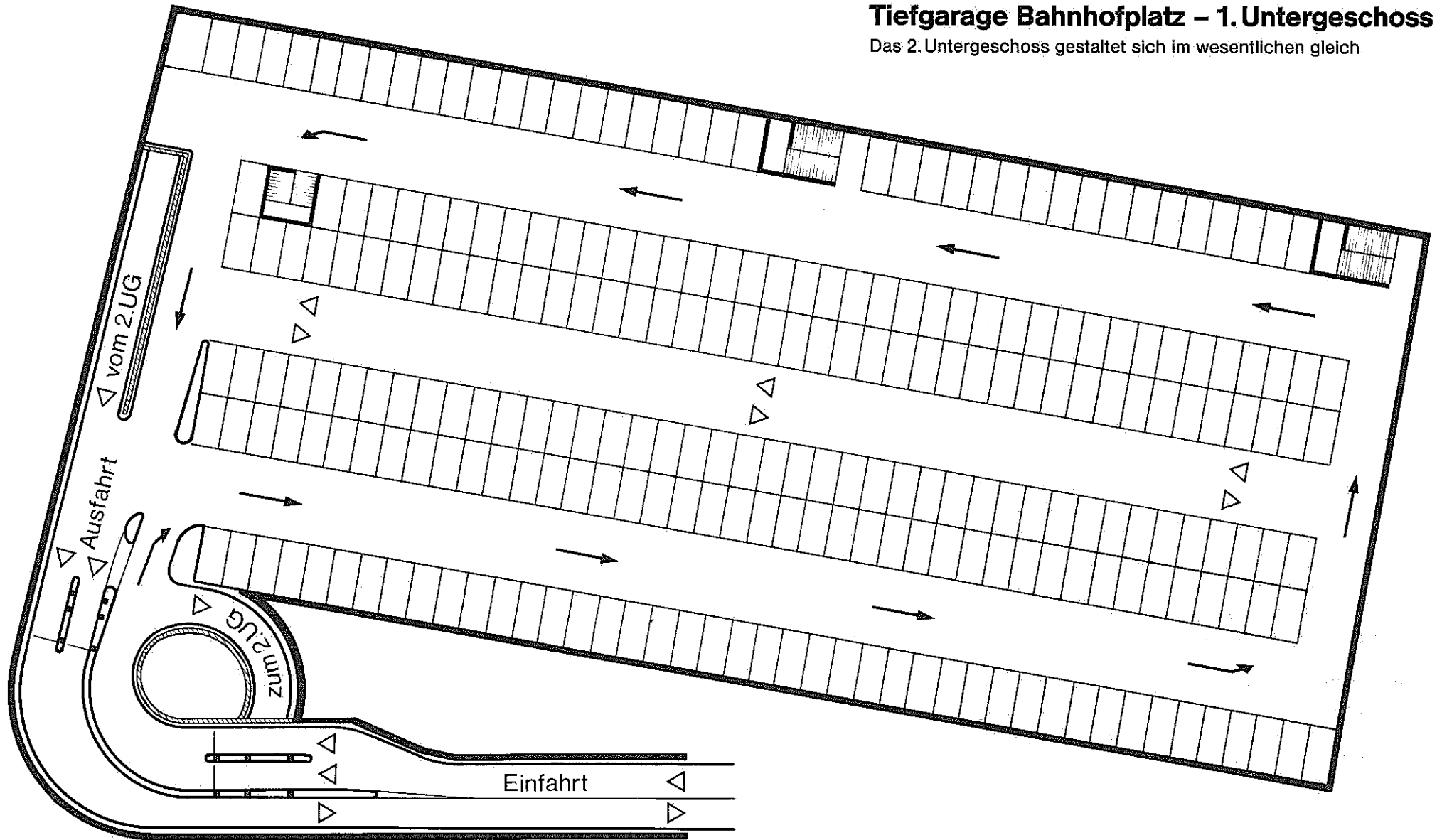
Tiefgarage Bahnhofplatz – Situation

Das unterirdische Parkhaus kommt in der Nord-Süd-Achse unter die Alleeewiese und den Bahnhofplatz zu liegen.



Tiefgarage Bahnhofplatz – 1. Untergeschoss

Das 2. Untergeschoss gestaltet sich im wesentlichen gleich



6. Von den Anlagekosten des Parkhauses und deren Finanzierung

Die Kostenschätzung der Wiler Parkhaus AG für ca. 450 Parkplätze (ohne Mehrkosten für eine allfällige oberirdische Überbauung im nördlichen Bereich) beträgt Fr. 13 500 000.–.

Eingehende Verhandlungen mit der WIPA führten zum Ergebnis, dass ein Gemeindebeitrag von 2,7 Millionen Franken (20 % der Anlagekosten) für den Bau dieses Parkhauses notwendig, angemessen und gerechtfertigt ist.

Der WIPA steht weiter der zugesicherte Beitrag der Migros zur Verfügung.

Aufgrund der Neuregelung bei den Treibstoffzöllen kann der Bund auch Mittel einsetzen zum Bau von Bahnhofparkanlagen. Die WIPA hofft aus diesem Titel auf eine Bundessubvention bis zu 1,35 Millionen Franken.

Mit einem Eigenkapital von Fr. 500 000.– (Aktien- und Partizipationsscheinkapital) und einer restlichen Bankfinanzierung von rund 4 Millionen Franken stehen Bau und Betrieb dieses Parkhauses auf einer soliden finanziellen Grundlage.

7. Warum soll die Gemeinde einen Beitrag leisten?

Das Parkhaus erfüllt eine ganze Reihe wesentlicher öffentlicher Aufgaben und Anliegen: Es kommt Ordnung in den ruhenden Individualverkehr im ganzen Bahnhofbereich, Wohnquartiere werden von einer grossen Plage entlastet, Autos verschwinden von den Trottoirs, das Umsteigen vom Privatauto auf den öffentlichen Verkehr wird erleichtert, weitere verkehrsberuhigende Massnahmen aus der Zentrums- und Verkehrsplanung werden möglich usw.

Unser Beitrag trägt auch dazu bei, dass ein wirklich benutzerfreundliches Parkhaus gebaut werden wird.

Der Bau dieses Parkhauses ist eine Investition nicht auf Jahre, sondern viele Jahrzehnte. Der Gegenwert dieser 2,7 Millionen Franken ist gross und langdauernd.

8. Wie finanziert die Gemeinde den Beitrag von 2,7 Millionen Franken?

Seit der Inkraftsetzung des Parkplatzreglementes 1981 und der Einführung der Parkplatzbewirtschaftung 1982 erhöht sich der Stand des Reservekontos für Parkplätze stetig und kräftig. Ende 1983 wies das Reservekonto einen Bestand von Fr. 1 604 103.35 auf. Ende dieses Jahres wird die Reserve 2 Millionen Franken überschritten haben.

Diese Reserve wird geäuft durch Ersatzabgaben, wenn bei Neubauten, Umbauten oder Zweckänderungen die Erstellung von Parkplätzen auf privatem Grund nicht möglich ist. Gemäss Art. 15 des Reglementes dürfen diese Ersatzabgaben nur für Aufwendungen an die Beschaffung öffentlich benützbarer Parkplätze oder Parkhäuser verwendet werden.

Weiter werden die Abgaben für Dauerparkieren auf öffentlichem Grund dieser Reserve zugewendet.

Vor allem aber fliessen auch alle Parkgebühren aus den Parkuhren und Ticketautomaten dieser Reserve zu.

Mit dem Bau und Betrieb des Parkhauses kommen schliesslich auch die Art. 22 – 25 des Parkplatzreglementes zur Anwendung.

Danach können Grundeigentümer, deren Liegenschaften durch Erstellung öffentlicher Parkplätze einen Sondervorteil erfahren, zur Deckung der Kosten herangezogen werden. Die Beitragspflicht entsteht für Liegenschaften, die im Einzugsbereich (Perimeter) des öffentlichen Parkplatzes liegen und die weder über die erforderliche Anzahl an Parkplätzen verfügen noch hierfür Ersatzabgaben oder eine entsprechende Abgeltung entrichtet haben. Die Höhe der Beiträge darf im Einzelfall jene der Ersatzabgaben pro fehlenden Parkplatz (Fr. 3 500.– im Zentrum, Fr. 2 000.– im übrigen Stadtgebiet) und gesamthaft fünfzig Prozent der von der Politischen Gemeinde finanzierten Erstellungskosten nicht übersteigen.

Dieses Verfahren bedarf zu gegebener Zeit einer gründlichen Vorbereitung, damit ein auf dem Prinzip des Sondervorteils aufbauender ausgewogener Perimeter aufgelegt werden kann, bei dem den Betroffenen selbstverständlich die üblichen Rechtsmittel zur Verfügung stehen.

Aufgrund des Bestandes der Reserve, der ihr weiter ungebrochen zufließenden Mittel und späterer, massvoller Perimeterbeiträge, die ebenfalls in dieses Reservekonto fliessen, können wir Ihnen beantragen, den Gemeindebeitrag voll aus der Reserve für Parkplätze zu finanzieren.

Steuergelder müssen somit keine beansprucht werden.

Zusammen mit dem Beitrag von Fr. 450 000.– für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes werden aus dieser Reserve damit insgesamt Fr. 3 150 000.– beansprucht. Wir sind sicher, dass diese Summe bis 1987 zur Verfügung stehen wird. Anschliessend kann die Reserve wieder für neue Aufgaben geäuft werden.

9. Wie soll es weitergehen?

Wenn Sie einem Gemeindebeitrag von 2,7 Millionen Franken zustimmen, betrachtet die WIPA die Finanzierung des unterirdischen Parkhauses Bahnhofplatz gemäss beschriebenen Konzept als gesichert. Die WIPA wird anschliessend das Detailprojekt an die Hand nehmen, mit der Ortsbürgergemeinde, den Schweizerischen Bundesbahnen und der Politischen Gemeinde die notwendigen Bauverträge abschliessen. Ebenso muss das Baubewilligungsverfahren durchgeführt und die Aufhebung einzelner Teilstücke von Gemeindestrassen rechtskräftig sein. Sie können daraus erkennen, dass noch ein arbeitsintensiver, anspruchsvoller Weg bis zum Baubeginn zurückgelegt werden muss.

Sollten Sie dem beantragten Gemeindebeitrag nicht zustimmen können, müssen WIPA und Gemeinderat nach neuen Lösungen suchen. Die Koordination Neugestaltung Bahnhofplatz und Tiefgarage würde in Frage gestellt. Es ergäbe sich eine weitere Verzögerung, und das Projekt Neugestaltung Bahnhofplatz würde wesentlich abgewertet.

9.1 Fussgängerunterführung Ost

Sofern Sie dem Gemeindebeitrag zustimmen und damit ein Parkhaus gemäss vorgestelltem Konzept gebaut werden kann, halten wir im Zusammenhang mit einem Zugang des Parkhauses zur bestehenden SBB-Unterführung Ost eine ansprechende Personenunterführung für wertvoll und notwendig.

Damit könnten Fussgänger vom und zum Südquartier und von und zu den Bahnsteigen ohne Überqueren der verkehrsintensiven Unteren und Oberen Bahnhofstrasse auf das östliche Trottoir der Oberen Bahnhofstrasse geführt werden. Auch eine Unterquerung der Weststrasse in ihrem Einmündungsbereich zur Oberen Bahnhofstrasse ist möglich, was die Fussgänger ohne Strassenüberquerung bis in die heutige Allee bringen würde.

Diese Unterführung wäre somit eine sehr wertvolle Fortsetzung der bereits bestehenden bis hinauf zur heutigen Allee.

Ein Vorprojekt dieser Personenunterführung liegt vor. Die Unterführung ist aber baulich und finanziell nur vertretbar, wenn das Parkhaus sich bis zum Bahnhof erstreckt. Das wissen wir verbindlich aber erst nach Ihrem Entscheid zum Gemeindebeitrag.

Diese Personenunterführung ist Gegenstand einer späteren Vorlage.

9.2 Was geschieht weiter am Bahnhofplatz

Ab 4. August 1984 fährt die Frauenfeld-Wil-Bahn auf den neuen Gleisen in der neuen Haltestelle ein und aus.

Nach dem Entfernen der alten Gleisanlage wird die 2. Bauetappe der Personenunterführung West ausgeführt. Diese Unterführung, die das Westquartier mit dem Südquartier, die FW-Haltestelle mit den Bahnsteigen der SBB verbindet, wird Ihnen voraussichtlich Ende dieses Jahres offen stehen.

Gleichzeitig wird der neue Kanal im Bereich Bahnhofplatz und Weststrasse gebaut, wofür Sie uns den Kredit an der Urnenabstimmung vom 26. Februar 1984 erteilt haben. Weil die Kanalisationsrohre unter dem Platz durchgepresst werden, wird im Bereich des Zugangs zur Schalterhalle ein Pressschacht erstellt.

In der ersten Hälfte des kommenden Jahres kann etappenweise der westliche (hintere) Bereich des Bahnhofplatzes gemäss neuem Konzept erstellt werden, sofern Sie unserem Antrag zur Neugestaltung zustimmen.

In den gleichen Zeitraum fällt die Sanierung und Neugestaltung der Weststrasse ab der Winkelriedstrasse nach Westen.

In der zweiten Hälfte 1985 könnte es möglich werden, den Bau des südlichen Teils des unterirdischen Parkhauses zu beginnen. Hernach kann der östliche Teil der oberirdischen Neugestaltung des Bahnhofplatzes mit Fussgängerzone und Busbahnhof realisiert werden.

Und wiederum anschliessend kann der nördliche Teil des Parkhauses mit Zufahrtsrampe erstellt werden.

Inzwischen muss noch die Sanierung der Oberen Bahnhofstrasse im Abschnitt Schwanenplatz bis zur Unteren Bahnhofstrasse erfolgen.

Ferner haben Sie noch über den Bau eines Stadtsaals über dem nördlichen Teil des Parkhauses im Bereich der heutigen Alleewiese zu entscheiden. Die Neugestaltung des Bahnhofplatzes und das Konzept des unterirdischen Parkhauses sind unabhängig von diesem Saalbau. Auf die Ausführung des nördlichen Bereichs des Parkhauses wird ein allfälliger Stadtsaal noch gewisse Einflüsse haben. Ihr Entscheid zum Stadtsaal muss deshalb bis zum Bau des nördlichen Teils des Parkhauses feststehen.

Antrag des Gemeinderates

Sehr geehrte Mitbürgerinnen und Mitbürger

Aus dieser Schilderung eines möglichen Bauablaufs können Sie erkennen, wie anspruchsvoll unsere gemeinsame Aufgabe am Bahnhofplatz ist. Das Funktionieren unseres wichtigen Bahnhofes muss dabei jederzeit gewährleistet sein.

Wir sind bereit, diese Aufgabe entschlossen und tatkräftig Schritt für Schritt zu erfüllen. Die Wiler Parkhaus AG wird uns dabei ein wertvoller und unerlässlicher Partner sein. Wir freuen uns, wenn Sie uns in diesem wichtigen öffentlichen Anliegen unserer Stadt Ihre Unterstützung schenken.

Wir beantragen Ihnen deshalb,

- der WIPA, Wiler Parkhaus AG, für den Bau des öffentlichen Parkhauses Bahnhofplatz einen Gemeindebeitrag von Fr. 2 700 000.– zu gewähren
- und diesen durch Bezüge aus der Reserve für Parkplätze (Konto 28213) zu finanzieren.

Wil, 19. Juli 1984

Im Namen des Gemeinderates

Hans Wechsler
Stadtammann

Hans Huber
Stadtschreiber