

12. Januar 2024

Bahnhofplatz / Allee - Mitwirkungsantworten

Der Bahnhof ist unser Stadtportal: Er verbindet uns nach innen – das Zentrum mit den Quartieren – und nach aussen, weit über die Region hinaus. Dank der Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr und der optimalen Abstimmung von Fuss-, Velo- und Autoverkehr fördern wir einen zukunftsgerichteten Mobilitätsmix. Die Neugestaltung ist eine Investition in einen positiven Auftritt unserer Stadt, schliesst die Lücke zwischen Innenstadt und Bahnhof und bringt ein Plus an Sicherheit. Auch für die nächsten Generationen.



Stellungnahmen des Stadtrats zu den Mitwirkungsbeiträgen liegen vor

Alle Interessierten konnten sich im Rahmen der Mitwirkung zum Projekt äussern. Vom 8. November bis 16. Dezember 2022 wurde das öffentliche Mitwirkungsverfahren durchgeführt. Dabei sind insgesamt 270 Rückmeldungen von 51 Antragstellenden eingegangen. Die Stellungnahmen des Wiler Stadtrats zu den Mitwirkungsbeiträgen liegen nun vor.

Die Rückmeldungen wurden zu Themenblöcken zusammengefasst, zu denen jeweils eine Masterantwort verfasst wurde (Seiten 1-3). Bei den einzelnen Rückmeldungen wird auf eine oder mehrere dieser Masterantworten referenziert und – wo notwendig – wurden diese Ausführungen mit Zusatzinformationen ergänzt.

Wir bedanken uns bei allen Teilnehmenden für Ihr Interesse, den Input und das Engagement.

Mitwirkung - Master-Antworten
Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil

Stichwort	Master-Antworten
Allee-Schulhaus	Der Schulplatz des Allee-Schulhauses ist nicht Bestandteil des Projektes "Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil". Die Aufwertung der Aufenthaltsqualität im Bereich des Alleeschulhauses wird in einem separaten Projekt durch die Abteilung Hochbau bearbeitet. Eine Erweiterung des vorliegenden Projektes wird geprüft. In jedem Fall wird sichergestellt, dass die Schnittstellen zwischen den beiden Projekten koordiniert werden.
Autos willkommen	Der Slogan "Autos willkommen" ist aus übergeordneter Sicht über alle Projekte der Stadt Wil zu betrachten. Primär werden die Infrastruktur für den öV ausgebaut, das Angebot und die Attraktivität für die Passanten und Velofahrende verbessert. Unter der Berücksichtigung, dass sich die MIV-Entwicklung weiterentwickelt und die fossile Energie durch andere Energieträger ersetzt werden und sich auch die Form der individuellen Mobilität verändert, wird das Bedürfnis in Bahnhofsnahe zu parkieren vorerst weiter bestehen bleiben. Deshalb ist es wichtig, dass ein Angebot für die MIV-Zufahrt ins Zentrum erhalten bleibt. Das Wording der Basisbotschaft wird jedoch überprüft. Gleichzeitig ist zu erwähnen, dass sich in der Zwischenzeit das Projekt mit dem Wegfall der Erweiterung des Bahnhofparkings weiter entwickelt hat. Das reduzierte Parkierangebot wird somit zu keiner Erhöhung des MIV-Verkehrs im Stadtzentrum bzw. am Bahnhofplatz führen.
Bahnhof Süd	Die Umgestaltung des Südquartiers ist nicht direkter Bestandteil des Projektes "Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil". Dieses wird in separat enProjekten der Stadt Wil berücksichtigt. Einerseits wird für die Gleis-Querung mit dem Velo der bestehende Posttunnel umgenutzt/umgebaut, andererseits werden auf der Südseite des Bahnhofs zusätzliche Veloabstellanlagen geplant. In jedem Fall wird sichergestellt, dass die Schnittstellen zwischen den Projekten koordiniert werden.
Bäume Allee	Die Bäume im Bereich der Allee müssen aufgrund ihres Gesundheitszustandes teilweise ersetzt werden. Es werden total neun Bäume im Bereich der Allee erhalten bleiben. Dies betrifft vier in einem Gutachten von 2017 als "sehr erhaltenswert" eingestufte Bäume sowie fünf als "erhaltenswert" deklarierte Gehölze. Des Weiteren werden standortgerechte, klimaresiliente Baumarten gepflanzt, die sich zu grossen, schattenspendenden Bäumen entwickeln. Diese können jedoch nur bis zu einer gewissen Grösse sinnvoll gepflanzt werden, sodass es einige Jahre dauert, bis ein vollständiges Blätterdach entsteht. Für den Aufwuchserfolg und die Grössenentwicklung der Bäume werden bezogen auf den Standort bestmögliche Voraussetzungen geschaffen. Der Baumersatz erfolgt im Zuge der Neugestaltung. Darüber hinaus wird auf der Ostseite der Oberen Bahnhofstrasse eine zusätzliche Baumreihe gepflanzt. In Kombination mit der Verbreiterung des Trottoirs wird gleichzeitig die fussläufige Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt gestärkt und für die Nutzer:innen attraktiver.
Bushof	Besteller des öffentlichen Verkehrs ist das kantonale Amt für öffentlichen Verkehr. Die Planung des Bushofes beruht auf Vorgaben und Randbedingungen aus dem kantonalen Bus-Betriebskonzept, welches durch Fachexperten/Verkehrsplaner erstellt und mit dem Kanton sowie den Busbetreibern konsolidiert wurde. Dazu gehört auch das Berücksichtigen resp. eine möglichst optimale Einbindung der Tiefgaragenzufahrt.
Einbahn-System MIV	Im Rahmen der Überprüfung des übergeordneten Verkehrskonzeptes wurde die Einführung eines Einbahnsystems als Variante nochmals geprüft. Die Überprüfung hat ergeben, dass eine Abkehr vom bestehenden Erschliessungssystem einschneidende verkehrliche Auswirkungen im Wiler Stadtzentrum zur Folge hätte. So führt ein Einbahnsystem zu Umwegfahrten, Zusatzbelastungen bei Knoten im Zentrum und Behinderungen des Öffentlichen Verkehrs sowie Ausweichverkehr in die Quartiere. Eine stadträumliche Aufwertung sowie ein Platzgewinn für den Fuss- und Veloverkehr können mit dem Einbahnsystem hingegen nicht erreicht werden. Eine Umsetzung wird daher aus Sicht der Fachexperten nicht empfohlen. Dieser Empfehlung folgt auch der Stadtrat, sodass diesbezüglich keine weiteren Abklärungen mehr vorgesehen sind. Eine allfällige Einführung eines Grosskreisel (Einbahnsystems) wird im Rahmen der Überarbeitung des Gesamtverkehrskonzeptes geprüft.
Entfall WIPA	Auf eine Erweiterung des bestehenden Bahnhofparkings hat die WIPA (Wiler Parkhaus AG) als Betreiberin des Bahnhofparkings in der Zwischenzeit verzichtet. Dieser Entscheid wurde im Frühling 2023 durch den Verwaltungsrat der WIPA gefällt. Begründet wurde der Entscheid mit der fehlenden Wirtschaftlichkeit und der zu erwartenden abnehmenden Auslastung. Das Projekt muss deshalb teilweise überarbeitet werden. An den unterirdischen Parkplätzen für Motorräder und Velos wird weiterhin festgehalten.
Fahrbahn Breiten	Die Fahrbahnbreite der Oberen Bahnhofstrasse von 6.2 m leitet sich aus den aktuell gültigen VSS-Normen ab (VSS 40 201). Massgebender Begegnungsfall ist Bus-Bus bei Tempo 30 inkl. der Berücksichtigung von seitlichen Bewegungs- und Sicherheitszuschlägen und zuzüglich beidseitigen Velostreifen (Breite: 1.5 m). Auf ein reduziertes Normalprofil wurde infolge des hohen Rückstaurisikos und somit der Gefahr einer Velobehinderung verzichtet. Eine Überprüfung im Hinblick auf die aktuellsten Velo-Standards wird im Zuge der weiteren Projektbearbeitung vorgenommen. Beim Fussverkehrsübergang auf der Höhe des Alleeschulhaus wurde die Schulwegsicherheit gegenüber einem durchgehenden Velostreifen höher gewichtet. Die Ausbildung der Mittelinsel mit den dazugehörigen Breiten entspricht den aktuellen kantonalen Normalien.

Mitwirkung - Master-Antworten
Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil

Gesamtverkehrskonzept	Die Bearbeitung des Gesamtverkehrskonzepts ist nicht Bestandteil des Projekts "Aufwertung Stadtraum Bahnhof". Die verkehrlichen Grundsätze und Konzeptionen des geplanten Bahnhofplatzes wurden im Rahmen der Masterplanung festgelegt, welches ein behördenverbindliches Dokument darstellt. Der Handlungsspielraum innerhalb der Projektierung ist dementsprechend eingeschränkt.
Knoten Weststrasse/Obere Bahnhofstrasse	Die Erbringung der Leistungsfähigkeitsnachweis für den Knoten Weststrasse/Obere Bahnhofstrasse ist Bestandteil des Projekts. Die Veloführung wird im Zuge der aktuellen Projektierung überprüft, sodass möglichst eine konflikt- und unterbruchsfreie Führung angeboten werden kann.
Lage FWB und Bushof	Die neue Lage der Endhaltestelle der Frauenfeld-Wil-Bahn inklusive Perronzugänge wurde im Zuge eines Variantenstudiums im Zusammenhang mit der Masterplanung festgelegt. Ebenso wurde die Lage und Ausgestaltung des Bushofs im Rahmen der Masterplanung dargestellt.
Masterplan	Die Stadt wird prüfen, ob resp. wann eine Überarbeitung bzw. Aktualisierung des Masterplans angebracht ist. Das Projekt "Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil" wird diese allfällige Aktualisierung jedoch nicht abwarten können.
Nachhaltigkeitskonzept	Der Themenkomplex "Stadtklima, Biodiversität, Begrünung und Hitzeminderung" wird im Rahmen eines Nachhaltigkeitskonzepts für den gesamten Perimeter vertieft bearbeitet. Mögliche Lösungsansätze liegen vor und werden im Vor-/Bauprojekt vertieft. Die Bearbeitung erfolgte parallel mit dem Mitwirkungsverfahren, so dass diese Ergebnisse noch nicht in den Unterlagen ersichtlich sind. Die erwähnten Ideen finden sich auch in dem o.g. Nachhaltigkeitskonzept wieder. Welche davon in welcher Art und Weise weiterentwickelt und umgesetzt werden, wird in den nächsten Planungsphasen definiert bzw. detailliert betrachtet.
oberirdische Velostellplätze	Das Angebot an öffentlichen (unterirdischen und oberirdischen) Veloabstellplätze sowie deren Lage basiert auf der Masterplanung und ist gesamtheitlich über das gesamte Bahnhofareal zu betrachten. Gleichzeitig kann festgehalten werden, dass die oberirdischen Platzverhältnisse oberirdische Veloabstellplätze nicht resp. nur äusserst beschränkt zulassen. Die spezifischen Anforderungen (Ladestationen für E-Bikes, breitere Abstellplätze für Spezialvelos, Überdachung) werden in den folgenden Planungsphasen detailliert abgebildet.
PV-Anlagen	Im Rahmen des Nachhaltigkeitskonzeptes wurde die Thematik Photovoltaik ebenfalls geprüft. Im der Phase Bauprojekt wird das Thema weiter vertieft geprüft und wo möglich/sinnvoll/wirtschaftlich Photovoltaik-Anlagen auf Dachflächen vorgesehen.
Soldaten-Denkmal	Die Ausstattung resp. die (Neu-) Platzierung der vorhandenen Elemente (z.B. Soldatendenkmal) wird im weiteren Planungsverlauf gemeinsam mit den städtischen ExpertInnen für Kultur und Denkmalpflege abgestimmt und festgelegt.
Taxi	Allgemein kann festgehalten werden, dass die geforderte Anzahl der Plätze in der Warteposition sowie der Taxi-Vorfahrt gemäss Masterplanung eingehalten werden können. Unabhängig davon werden die Anregungen im Rahmen der nächsten Planungsphase geprüft. Ergänzend zu erwähnen gilt, dass der Bereich aufgrund der voraussichtlichen Verschiebung der Bahnhofvorfahrt neu beurteilt werden muss resp. sich zwangsläufig noch verändern wird. → Verschiebung Bahnhofvorfahrt Ergänzend kann folgendes erwähnt werden: <ul style="list-style-type: none"> - Ziel ist u.a. den Wartebereich für Taxi-Passagiere witterungsgeschützt auszubilden. - Der Abendbus hält direkt an der Buskante A, diese ist maximal 16 cm hoch, womit ein komfortabler Ein- und Ausstieg ermöglicht wird. - Eine unterirdische Lösung wird nicht empfohlen (fehlender Raum, fehlender Komfort, schwierige Auffindbarkeit für Ortsunkundige, lange Wege, verzögerte Ein-/ Ausfahrt, geringer Stellenwert). Jedoch könnten die Taxibetreiber auf bilateralem Weg mit der WIPA Lösungsmöglichkeiten prüfen. An der Lage direkt beim Personenaufgang West wird festgehalten. Ein zusätzlicher Standort wird wegen der fehlenden Übersichtlichkeit verworfen. - Dass zwischen Abendbus und Taxi ist begrifflich zu unterscheiden ist, wird aufgenommen.
Tempo 30	Für die Dimensionierung des Strassenquerschnitts Obere Bahnhofstrasse ist Tempo 30 als Rahmenbedingung vorgesehen. Dazu ist jedoch ein separates Projekt mit einem separaten Bewilligungsverfahren notwendig.
Toilette Schwanenkreisel	Bei der Umnutzung der WC-Anlage handelt es sich um eine Idee aus der Wettbewerbsphase, um den Ort direkt am Schwanenkreisel zu beleben und dort einen kleinen Treffpunkt zu schaffen. Ein Ersatz für das WC ist ein paar Meter weiter südlich im Bereich der Allee angedacht. Eine Überprüfung der Machbarkeit dieser Idee erfolgt in den weiteren Projektphasen. Dies inkludiert auch denkmalpflegerische Abklärungen.
Überdachungen	Das Überdachungskonzept wird im Bauprojekt nochmals gesamtheitlich geprüft, auch aus Überlegungen der Nachhaltigkeit. Eine grossräumige Überdachung resp. substantielle Erweiterung der Überdachungen ist jedoch nicht vorgesehen. Gestalterische, stadträumliche und finanzielle Überlegungen sprechen dagegen.
Veloführung Bahnhofplatz	Die Veloführung wird im Zuge der aktuellen Projektierung überprüft bzw. präzisiert, sodass möglichst eine konflikt- und unterbruchsfreie Führung angeboten werden kann. Die Veloführung soll auch für ungeübte Verkehrsteilnehmende ausgelegt sein. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass die Velos im Mischverkehr über den Bahnhofplatz geführt werden (ähnlich wie beim Bahnhofplatz St.Gallen). Eine separate Trassierung mittels Veloweg ist nicht vorgesehen.

Mitwirkung - Master-Antworten
Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil

Veloführung Obere Bahnhofstrasse	<p>Die Obere Bahnhofstrasse ist als Veloroute "Fokus direkt" eingestuft. Die Velos sollen grundsätzlich auf der Fahrbahn geführt werden. Die Zugänglichkeit zu bestehenden Velo-Abstellanlagen bleibt sichergestellt. Eine abgesetzte Veloführung von der Fahrbahn ist gemäss städtischer Velostrategie nicht zweckmässig und führt zu einem breiteren Strassenraum. Trottoirs oder Fusswege sollen dem Fussverkehr vorbehalten sein. Auf eine gemischte Verkehrsführung (Fuss- und Veloverkehr) durch die Allee oder hinter der östlichen Baumreihe wird wegen des hohen Konfliktrisikos verzichtet.</p> <p>Dabei ist auch eine Veloverbindung zwischen Allee und Gebäude künftig nicht mehr vorgesehen. Der Velostreifen befindet sich neu auf der Strasse. Da es zwischen Strasse und Allee nur einen 3 cm hohen Bordstein geben wird, können die Veloparkplätze gut von der Strasse aus erreicht werden.</p>
Velostation	<p>Der Betrieb der Velostation (inkl. Abstellanlage für Motorräder) wird im Rahmen des Bauprojekts und in Abstimmung mit dem Konzept "MONAMO" vertieft geprüft mit dem Ziel eine grosszügige, zeitgemässe, moderne, nachhaltige und attraktive Velostation anbieten zu können. Dazu gehören Themen wie bediente bzw. unbediente Anlage, Velowerkstatt, abschliessbarer Bereich für Veloabstellplätze, Gestaltung, soziales Sicherheitsempfinden etc. Durch die im Projekt vorgesehene Grösse der Anlage ist sichergestellt, dass diese den Anforderungen soweit wie möglich gerecht wird.</p>
Verlegung FWB zum SBB-Gleis 1	<p>Gemäss Masterplan ist der Lösungsansatz mit der Verlegung Endhaltestelle der Frauenfeld-Wil-Bahn zum SBB-Gleis 1 mit einer grossräumlichen Überbauung erst in einer späteren Phase möglich. Die Umsetzung eines solchen einschneidenden Lösungsansatzes hat weitreichenden Auswirkungen weit über den Bahnhofplatz hinaus, bedarf mehrerer Jahre Planungs- und Entscheidungszeit und ist nicht Bestandteil dieses Projekts. Zu bedenken ist zudem, dass dies u.a. Ersatzlösungen für den SBB-Freiverlad und das bestehende Depot der FWB zur Folge hätte</p>
Verschiebung Bahnhofvorfahrt	<p>Die Verlegung der Bahnhofvorfahrt mit Kurzzeitparkplätzen und Mobility-Stellplätzen ins erste Untergeschoss des Bahnhofparkings wird aktuell geprüft. Damit können die Verkehrsbewegungen und der Platzbedarf für den ruhenden Verkehr auf dem westlichen Bahnhofplatz reduziert werden. Dieser Bereich des Bahnhofplatzes wäre für den MIV gesperrt, mit Ausnahme der Zufahrt zu den P&R-Parkplätzen und dem Freiverlad, der für Berechtigte weiterhin zugelassen ist. Damit werden ebenfalls die Winkelried- und Weststrasse sowie das angrenzende Westquartier verkehrlich entlastet.</p>
Westquartier	<p>Die Quartierstrassen im Westquartier sind nicht Projektbestandteil des Projektes "Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil". Die Entwicklung und Umgestaltung der Strassenräume des Westquartiers werden in einem separaten Projekt bearbeitet. In jedem Fall wird sichergestellt, dass die Schnittstellen zwischen den Projekten koordiniert werden.</p>
Zufahrt Tiefgarage	<p>Die bestehende Erschliessung des Bahnhofparkings wurde auf Optimierungspotenziale hin überprüft (u.a. Ein-/Ausfahrt via Zürcherstrasse, Obere Bahnhofstrasse oder Westquartier). Die Analyse hat gezeigt, dass alle untersuchten Alternativen zur heutigen Erschliessung über den Bahnhofplatz gewichtige Nachteile aufweisen, die durch die Entlastung des Bahnhofplatzes nicht aufgewogen werden können. U.a. waren die Kosten bzw. deren Finanzierung ein gewichtiges Argument dagegen. Gestützt auf diesen Erkenntnissen wurde entschieden, an der heutigen Ein- und Ausfahrt des Bahnhofparkings festzuhalten mit dem Ziel die Zug- und Wegfahrt zum Parking bestmöglich auf das Bus-Betriebskonzept abzustimmen.</p>
Zufahrt Velostation	<p>Die Zufahrt zur Velostation ist bewusst zum Platz hin orientiert und somit von dort her gut erkennbar. Im Zuge des Variantenstudiums wurden verschiedene Rampenführungen untersucht. Eine zweiläufige Rampenlösung wurde dabei als Bestvariante beurteilt. Eine gerade Rampe führt dazu, dass die Velo-Wunschlinien und auch die Zufahrten aus Norden und Osten nicht optimal berücksichtigt werden können. Die Kurvenradien im Rampenbereich sind gemäss den aktuellen Velorichtlinien dimensioniert. Die detaillierte Ausgestaltung der Zufahrt wie auch Massnahmen für eine optimale Auffindbarkeit wird in der weiteren Planungsphase entwickelt.</p>

Mitwirkung - Antworten
Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil

ID	Antrag / Bemerkung	Begründung	Finale Antworten
48381	Es wäre von Vorteil, wenn zwischen Bhf-Hauptgebäude und Bus-Terminals eine Überdachung besteht.	bei schlechtem Wetter zwischen Zug und Bus eine trockene Verbindung für Fussgänger	→ Überdachungen
48382	Überdachung zwisch. Bhf Hauptgebäude und Bus Terminals	für Fussgänger trockene Verbindung zwisch. Bahn und Bus (schlechtes Wetter)	→ Überdachungen
48383	Schulwegquerung sicher gestalten mit Fussgängerstreifen oder LSA.	Da die Winkelriedstrasse zukünftig deutlich vermehrt durch Busse, LKW und Taxis befahren wird als heute, sollte zwingend eine Sicherheitsmassnahme an allen Querungen der Winkelriedstrasse gebaut werden. Heute schon halten an den Kreuzungen der Winkelriedstrasse praktisch kein Auto an, wenn man vom Bahnhof/Schule her ins Westquartier oder umgekehrt geht. Nicht einmal für die Kinder wird angehalten. Den meisten Autofahrern ist nicht bewusst, dass in der 30-er Zone auch ohne Fussgängerstreifen angehalten werden muss.	→ Westquartier → Verschiebung Bahnhofvorfahrt
48405	Fahrbahn für Busse und Autos	Im Bereich zwischen Höhe Allee und Einfahrt Tiefgarage sollten keine Privatautos unterwegs sein. Reisende, welche zwischen den Perrons E/F und C zirkulieren, sind meiner Ansicht nach gefährdet, wenn hier noch Autos unterwegs sind. Wenn wenigstens die Tiefgarage- Ein- oder Ausfahrt an einem anderen Ort platziert werden könnte, würde das die Situation entschärfen.	→ Zufahrt Tiefgarage
48406	Veloabstellhalle im UG	Die Veloabstellhalle muss meiner Meinung nach unbedingt mit Glastüren oder Fenstern in Richtung Autoparkplätze ausgestattet werden. Gutes Licht und Überwachungskameras sind unerlässlich. Aber Sichtkontakt von verschiedenen Seiten vermittelt zusätzlich Sicherheit.	→ Velostation
48407	Fahrtrichtung obere Bahnhofstrasse	Grundsätzlich sollte der "Mega-Kreisel" zwischen Schwanenkreisel, Rudenzburg, Rösslikreisel und Bahnhof nochmals ernsthaft geprüft werden. In diesem Fall könnte die obere Bahnhofstrasse für PW's in nur eine Richtung befahren werden (nach Süden) und die Busse könnten effizient die 2. Spur benutzen. Anlieferungen könnten auch auf der Busspur zirkulieren. Auch die Lerchenfeldstrasse welche teils 3-spurig ist, wäre für den ÖV sehr effizient.	→ Einbahn-System MIV
48502	Obere und Untere Bahnhofstrasse (vom Schwanenkreisel über den Bahnhofplatz bis zum Kreisel Hubstrasse) für den Durchgangsverkehr (MIV) sperren. Erlaubt sollten nur noch Zubringerfahrten zum Bahnhof, in die Parkgarage sowie zu den Geschäften (u.a. Migros) sein.	Vor allem zu den Stosszeiten und an den Wochenenden kann beobachtet werden, dass die Untere und Obere Bahnhofstrasse zwischen dem Kreisel Hubstrasse und dem Schwanenkreisel zunehmend zum Nadelöhr verkommt, was vielfach zu Stausituationen führt, der insbesondere den ÖV behindert. Am Wochenende ist die Strecke zudem bei Auto-Posern sehr beliebt. Ein Verbot des Durchgangsverkehrs könnte für eine zusätzliche Verkehrsberuhigung sorgen.	→ Einbahn-System MIV
48505	Kurzzeitparkplätze nahe am Perron und gut erreichbar (mit Lift), um ältere und/oder gehbehinderte oder grosses Gepäck mitführende Gäste, die mit dem Zug an- und abreisen, zu begleiten. Idealerweise gebührenfrei (15 Minuten).	Ich selbst benütze von und zum Bahnhof den Stadtbus und bin darum erfreut über die Optimierung des Bushofs. Immer öfter muss ich (und das gilt auch für Bekannte von mir) Gäste vom Zug abholen oder zum Zug bringen, die nicht mehr gut zu Fuss sind oder viel Gepäck haben. Dafür benütze ich das Auto, besonders auch am Sonntag, wenn der Stadtbus mit tieferer Frequenz fährt. Deshalb ist es wichtig, gute Bedingungen zu schaffen, um Bahnpassagiere mit dem Auto vom/zum Perron zu begleiten.	Im Projekt sind Kurzzeitparkplätze vorgesehen mit dem Ziel, diese möglichst "optimal" resp. "attraktiv" auszugestalten/anzuordnen. → Verschiebung Bahnhofvorfahrt
48506	Prüfung ob der FWB Bahnhof unterirdisch an die bestehende Position geführt werden kann. Velo-/Mofaparkplätze versetzen und die neugeplanten PKW-Parkplätze streichen.	Die Umsteigedistanz von der FWB zu den Buskanten und Bahnsteigen SBB werden kürzer. Mit dem unterirdischen Bahnhof FWB würde ein Knoten entstehen. Von dort aus könnten mit Auf- resp. Abgängen die Bushaltestellen und mit weiteren Verbindungstunnels die Perrons SBB erreicht werden. Teile der bestehenden Unterführung Bahnhofplatz-Säntisstrasse könnte dazu genutzt werden. Das Umsteigen vom Mittelperron Bus ist, besonders in Stosszeiten, als Unfallrisiko zu betrachten. Mit einem guten Personenleitmanagement können die Pendlerströme somit unterirdisch sicher zu den diversen Perrons geleitet werden.	Eine Verlegung der FWB in den Untergrund würde den Projektumfang massiv resp. unverhältnismässig vergrössern. Kosten für die Verlegung der FWB Bahn wären um ein Vielfaches höher und damit unverhältnismässig. Zu beachten ist, dass Schienenoberkante bei einer Tunnellösung bei grob geschätzt 6 bis 7 m unter Terrain liegen müsste. Das Rampenbauwerk wäre aufgrund der maximal zulässigen Längsgefälle sehr lang mit Auswirkungen weit über das Bahnhofsareal hinaus.
48519	Zufahrt Parking zur Bahnhofstrasse verlegen.	Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage mitten in Busbahnhof wird zu kritischen, gefährdende Situationen führen da zu verschiedene Verkehrsformen (Fussgänger, Bus- und Individualverkehr) gemischt werden.	→ Zufahrt Tiefgarage
48525	Der Zugang zum Bus-Mittelperron sollte an einer Stelle (z.B. in der Mitte oder bei einem Bahn-Perronaufgang) überdacht sein.	Die Reisenden sollen den Bus auch bei Regen trocken erreichen können.	→ Überdachungen
48526	Prüfen, ob die Zufahrt zur Tiefgarage rückwärtig, d.h. von Norden erfolgen kann.	Somit wäre der ganze Bahnhofplatz autofrei und für den ÖV reserviert. Insbesondere der Zugang zur obersten Bushaltestelle (vor dem Stadtsaal) kann somit gefahrlos erfolgen.	→ Zufahrt Tiefgarage
48570	Der FWB-Bahnhof soll anstelle der jetzigen Velounterstände und SBB-Güterschuppen gebaut werden	Das Gebäude wäre näher am SBB-Bahnhof und man könnte den Betrieb nahtlos weiterführen (neues Gebäude bauen und Betrieb im bisherigen bis zum Abbruch weiterführen)	→ Verlegung FWB zum SBB-Gleis 1
48577	Der Veloweg Untere Bahnhofstrasse / Allee soll rot eingefärbt werden	Er hebt sich so optisch besser von der Strasse ab	Das Materialisierungskonzept wird im Rahmen Bauprojekt erarbeitet resp. präzisiert. Dazu gehören auch gestalterische Themen wie Farbgebung, Beleuchtung, Signaletik und nicht zuletzt auch die Nachhaltigkeit dazu.

Mitwirkung - Antworten

Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil

ID	Antrag / Bemerkung	Begründung	Finale Antworten
48580	Der Bushof soll komplett zu überdacht werden (analog Bahnhöfe Chur und Bern) und das Dach soll mit Photovoltaik-Anlagen versehen werden	Besserer Witterungsschutz und Energiegewinnung	→ Überdachungen → PV-Anlagen
48591	Die ganze Verkehrsführung für den Privatverkehr ist kritisch und grossräumig zu überprüfen mit dem Ziel, den Durchgangsverkehr auf der Oberen Bahnhofstrasse ab Schwanenplatz und auf der Unteren Bahnhofstrasse ab Ilge zu reduzieren. => nur noch Ziel- und Quellverkehr zulassen. Im Zusammenhang mit der Erweiterung der Tiefgarage sind auch eine zusätzliche Ein-/Ausfahrt zu überprüfen (ohne Linksabbieger).		→ Einbahn-System MIV → Entfall WIPA → Zufahrt TG
48593	Die Allee soll ein Raum für Erholung bleiben und nur ausnahmsweise (wie heute) für gewerbliche Zwecke gebraucht werden. Der historische Zustand der Allee in der Baum- und Weganordnung ist zu erhalten bzw. wieder herzustellen. Dies betrifft auch die historische Zentral- und Axialsymmetrie. So soll insbesondere die Wettersäule vom Sonnenhof wieder an den alten Platz in der Allee gesetzt werden (Symmetrisch zum Soldatendenkmal, welches nicht versetzt werden soll).		Die Allee bleibt ein Ort der Erholung. Temporäre Veranstaltungen sind grundsätzlich möglich - sofern von den Bewilligungsbehörden dies gut geheissen wird. → Soldaten-Denkmal
48631	In der Broschüre ist hier vor der TG-Ein-/Ausfahrt ein Busbahnhof eingezeichnet. Diesen würde ich streichen und allenfalls denjenigen nach der Einfahrt vergrössern.	Es wird ohnehin ein Verkehrschaos geben zwischen TG-Ausfahrt und Bahnhofstrasse. Wenn hier noch beidseits Busse parkiert sind ist ein Kreuzen für Fahrzeuge wahrscheinlich gar nicht möglich. Zudem ist es sehr gefährlich, wenn der Bus hier ankommt und die aussteigenden Fahrgäste hinter dem Bus geeilt die Strasse Richtung Bahnhof überqueren müssen.	→ Bushof → Entfall WIPA → Zufahrt Tiefgarage
48632	Gemäss Information ist die Fahrtrichtung der eintreffenden und abfahrenden Busse nicht vorgegeben. Es sollte jedoch für alle Busse nur eine Möglichkeit geben, z.B. alle fahren oben in den Busbahnhof ein und unten wieder aus dem Bahnhof aus.	Eine geordnete Fahrtrichtung der Busse vermindert das Verkehrschaos bei der Zufahrt zur Tiefgarage. So werden sich auch nie zwei Busse queren und die Strasse für den übrigen Verkehr blockieren.	→ Bushof
48633	Gemäss Information ist für die einfahrenden und ausfahrenden Busse keine Fahrtrichtung vorgegeben. Es sollte jedoch so sein, dass der Bus nur in eine Richtung fahren darf, z.B. alle einfahrenden Busse in die obere Strasse und die ausfahrenden Busse aus der unteren Strasse.	Bei nur einer Fahrtrichtung vermindert sich sicher das Verkehrschaos zwischen TG-Ausfahrt und Bahnhofstrasse. Die Busse müssten sich nie kreuzen und würden so den übrigen Verkehr auch weniger beeinträchtigen.	→ Bushof
48635	Unter Attraktivitätssteigerung der Verbindung Bahnhof zum Schwanenkreisel verstehe ich etwas mehr als nur eine dritte Baumreihe pflanzen. Diese Verbindung sollte wirklich attraktiv gestaltet werden. Als Beispiel sieht man ja z.B. die Frequenz der oberen Bahnhofstrasse, sobald Attraktivitäten wie z.B. Art Garden, Autoausstellung etc stattfinden.	nur einige Vorschläge: - mehr Sitzgelegenheiten beidseits, z.B. mit gleichen Holzkisten wie an der Ob Bahnhofstrasse - möglichst Ausbau Migros-Takeaway, evtl anstelle Kiosk, Sitzgelegenheiten - Gute Beschriftung der Verpflegungen: Gelateria, Kino, Takeaway, Pizzeria, evtl noch Brezelkönig oder zusätzlicher Kaffee-/Getränkeshop. Hinweis auf Parkanlage der Kirche für Sitzgelegenheit. - Ueberdenken, wie man nachts wie auch tagsüber das "Gesindel" von dieser Allee fernhalten könnte. Wenns so ist wie heute, dann wird auch nachher nach 19 Uhr keiner sich trauen, auf der linken Seite gegen den Schwanenkreisel zu laufen.	Im Bauprojekt wird die Ausgestaltung der Allee präzisiert und konkretisiert, auch im Hinblick der Attraktivitätssteigerung. Durch die Baumreihe östlich der Bahnhofstrasse werden die Fussgänger nicht mehr direkt entlang der Strasse geführt, sondern geschützt neben resp. unter den Bäumen im Schatten. Durch die Bäume und den Kiesbelag wird der Bereich ausserdem für die Aussengastronomie der angrenzenden Betriebe attraktiver. Des Weiteren sollen mit einer entsprechenden behördlichen Bewilligung kleinere Veranstaltungen und Pop-up-Gastronomie möglich sein. Sitzplätze sind im Projekt bereits vorgesehen. Die genaue Lage und deren Anzahl wird in der weiteren Planung konkretisiert. Gleiches gilt auch für die angesprochene Beschilderung. Auf die Entwicklung der Migros (Take-Away oder dergleichen) hat das Projekt "Stadtraum Bahnhof" keinen Einfluss. Erfahrungen aus anderen Neugestaltungen zeigen, dass durch eine Aufwertung - hier mehr Licht und bessere Einsehbarkeit - Personen, die möglicherweise unangemessenes Verhalten zeigen, sich tendenziell an andere Orte bewegen.
48793	WIPA: 1. getrennte Ein- und Ausfahrt 2. Ein- und Ausfahrt weg vom Busbereich	1. Flaschenhals - Stau 2. Stau	→ Zufahrt Tiefgarage
48794	Busbahnhof 1. reduzieren der 19 Buserminals auf Nord- und Südzugang --> Südzugang bei Post 2. Teerplatz weiss streichen	1. weniger Verkehr über Ilgenkreisel ins Stadtzentrum und Taxis bei Bus integrieren 2. Hitze im Sommer reduzieren	→ Lage FWB und Bushof → Bushof → Nachhaltigkeitskonzept

Mitwirkung - Antworten

Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil

ID	Antrag / Bemerkung	Begründung	Finale Antworten
48795	Allee 1. autonomer Veloweg - weg von der Strasse - auf Seite Alleeschulhaus 2. Bäume einkieseln - keine versiegelte Oberflächen 3. Mittelstreifen einzeichnen 4. Einbahnverkehr	1. Sicherheit und zu wenig Platz bei Gegenverkehr 2. Wasser kann abfliessen und Bäume nähren 3. Autofahrer orientieren sich an Mittelstreifen und nicht am Trottoir 4. Erhöhung des Verkehrsflusses - hier könnten Velofahrer integriert werden	1. → Veloführung Obere Bahnhofstrasse 2. Die Bäume im Bereich der Allee stehen in grossen Kiesflächen. Um die einzelnen Bäume herum ist die Baumscheibe offen resp. begrünt. 3. Eine Mittellinie führt zu einer Beschleunigung des Verkehrs. Aus diesem Grund wird auf eine Mittellinie verzichtet. 4. → Einbahn-System MIV
48796	Frauenfeld Wil Bahnhof 1. Fussgängerströme unterirdisch führen	2. Sicherheit und geschützt und keine Interaktion mit Verkehr	Eine unterirdische Führung der Personenströme wurde aufgrund des mangelnden Platzes beim Mittelperron oder bei der FWB-Bahn in der Masterplanung sowie im Rahmen der Vorprojekt-Ausarbeitung verworfen. → Verschiebung Bahnhofvorfahrt
48838	a) Mobility: Die Mobility-Parkplätze sollten besonders breit und möglichst gut zugänglich sein. Platz für ein- und ausladen. Wir sind aktive Mobility-Nutzer seit über 20 Jahren. Weitere Parkplätze sollten als Reserve für Mobility vorgesehen werden. Sehr gut finden wir auch den Mobility-Standort Speerstrasse, TB-Wil. Dieser ist etwas «abseits» und besser zugänglich als der Bahnhof, weil dort weniger Bewegungen stattfinden als am Bahnhof mit dem vielen Bring- und Holverkehr. b) Velomechaniker: Ev. könnte es für einen Velomech. attraktiv sein, wenn er im Veloparking eine Velowerkstätte mit genügend Platz betreiben könnte. Ich denke insbesondere an Reparaturen / Service. Ob ein Veloverkauf auch dazu gehört, weiss ich nicht, könnte aber eine gute Ergänzung sein. Meines Wissens gibt es im Bahnhof Solothurn eine gute solche Lösung. c) Eine Reserve für Busse ist schon vorgesehen. Ich frage mich aber, ob diese genügend gross ist. Als die jetzige Bahnhofsituation geplant wurde, hat man wahrscheinlich nicht den Mut gehabt, genügend Reserven einzubauen. Auch zu jener Zeit war ÖV schon ein grosses Thema.		A) → Verschiebung Bahnhofvorfahrt B) → Velostation C) → Bushof Gemäss Betriebskonzept sind mindestens 2 Reserve-Halteketten bei Maximalbelegung während der Hauptverkehrszeit eingeplant.
48839	a) Mobility: Die Mobility-Parkplätze sollten besonders breit und möglichst gut zugänglich sein. Platz für ein- und ausladen. Wir sind aktive Mobility-Nutzer seit über 20 Jahren. Weitere Parkplätze sollten als Reserve für Mobility vorgesehen werden. Sehr gut finden wir auch den Mobility-Standort Speerstrasse, TB-Wil. Dieser ist etwas «abseits» und besser zugänglich als der Bahnhof, weil dort weniger Bewegungen stattfinden als am Bahnhof mit dem vielen Bring- und Holverkehr. b) Velomechaniker: Ev. könnte es für einen Velomech. attraktiv sein, wenn er im Veloparking eine Velowerkstätte mit genügend Platz betreiben könnte. Ich denke insbesondere an Reparaturen / Service. Ob ein Veloverkauf auch dazu gehört, weiss ich nicht, könnte aber eine gute Ergänzung sein. Meines Wissens gibt es im Bahnhof Solothurn eine gute solche Lösung. c) Eine Reserve für Busse ist schon vorgesehen. Ich frage mich aber, ob diese genügend gross ist. Als die jetzige Bahnhofsituation geplant wurde, hat man wahrscheinlich nicht den Mut gehabt, genügend Reserven einzubauen. Auch zu jener Zeit war ÖV schon ein grosses Thema.		A) → Verschiebung Bahnhofvorfahrt B) → Velostation C) → Bushof Gemäss Betriebskonzept sind mindestens 2 Reserve-Halteketten bei Maximalbelegung während der Hauptverkehrszeit eingeplant.

Mitwirkung - Antworten
Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil

ID	Antrag / Bemerkung	Begründung	Finale Antworten
48861	<p>Mit dem Versetzen des Endbahnhofs der Frauenfeld-Wil-Bahn kann Platz für einen guten neuen Bus-Bahnhof geschaffen werden. Der Busbetrieb im 1/4-Stunden-Takt funktioniert u.E. nur, wenn den Bussen eine separate Spur, welche auch vom Langsamverkehr (Velos, E-Bikes) genutzt werden kann, zur Verfügung steht. Dies wäre möglich mit einem Einbahnverkehr im Bereich des Bahnhofs und des Zentrums. Die Idee eines grossen Kreisverkehrs sollte unbedingt vertieft geprüft werden. Es stellt sich generell die Frage, weshalb ausserhalb der «Rush Hours» nicht kleinere Elektrobusse (wie sie die Larag produziert) anstelle der grossen Stadtbusse eingesetzt werden.</p> <p>Ob die TG beim Bahnhof wirklich vergrössert werden soll, müsste eingehend geprüft werden. Dies würde den Umfang des Verkehrs nochmals massiv vergrössern. Viel eher müsste geprüft werden, ob die Migros dazu angehalten werden soll, ihren Kunden eigene Parkplätze zur Verfügung zu stellen. Diese sind eh keine Langzeitkunden für ein öffentliches Parking. Zudem müsste für die Einfahrt ins Parking den PW's eine separate Spur zur Verfügung stehen sowie eine andere Lösung für eine separate Ausfahrt aus dem Parking gefunden werden.</p>	siehe Antrag	<p>→ Lage FWB und Bushof → Bushof</p> <p>Die Wahl des geeigneten Fahrzeuges wird durch die Busbetreiber bestimmt. Im Zusammenhang mit dem entwickelten Betriebskonzept wurden Aussagen zu den Fahrzeugtypen gemacht.</p> <p>→ Einbahn-System</p> <p>→ Entfall WIPA → Zufahrt Tiefgarage</p>
48949	Die Tiefgarage so gross bauen, dass sie auch Parkplatz-Kapazitäten bei Spielen des FC Wil hat. Die Parkierenden können dann per Shuttle ins Bergholz fahren.	Bei Spielen des FC Wil im Bergholz verstellen die Besucher sämtliche Parkplätze der Anwohnenden. Ausreichend Parkfläche beim Bahnhof mit Shuttle würde die Verkehrssituation beim Bergholz entlasten.	<p>Es besteht kein Bedarf für einen zusätzlichen Ausbau des Bahnhofparkings, es wird gar auf die bisher vorgesehene Erweiterung des verzichtet. Der Ausbau abgestimmt auf einzelne "Belastungsspitzen" wäre unverhältnismässig.</p> <p>→ Entfall WIPA</p>
49257	Die Aussage "Wil setzt beim Bahnhof auf ein attraktives Parkplatzangebot für Pendler" soll umformuliert werden oder die tatsächlichen Massnahmen sollten sich daran orientieren.	Die Aussage "Wil setzt beim Bahnhof auf ein attraktives Parkplatzangebot für Pendler" im Abschnitt "Autos willkommen" deckt sich nicht mit der Streichung von 40 P+R-Parkplätzen (gem. Bericht an das Stadtparlament vom 11.08.2020). Der jetzige Umsetzungsvorschlag macht damit das Parkplatzangebot nicht attraktiver für Pendler:innen, sondern für den allgemeinen Zielverkehr. Diese Ausbau des Parkplatzangebotes ist nicht kompatibel mit den Nachhaltigkeitszielen der Stadt oder des Bundes, und es ist verlogen diesen Ausbau hinter der "Attraktivität für Pendler" zu verstecken.	<p>→ Autos willkommen → Entfall WIPA</p>
49258	Entscheid für Strassengestaltung mit mittigem Mehrzweckstreifen sollte besser & ausführlicher begründet werden, oder die Strassengestaltung der Unteren Bahnhofstrasse sollte auf das erwartete "höhere Fussgängeraufkommen" angepasst werden.	Wie im Bericht festgehalten wird führen die Projekte rund um die Untere Bahnhofstrasse "zu einem höheren Fussgängeraufkommen längs so-wie quer zur Unteren Bahnhofstrasse". Es wird nicht begründet wieso ein mittiger Mehrzweckstreifen diese Bedürfnisse optimal erfüllen soll. Angesichts des Ausbaus des Parkierangebots auf 834 PP, der ausbleibenden Massnahmen gegen den Durchgangsverkehr Richtung Schwanenkreisell und die prognostizierten zusätzlichen Buslinien wird die Untere Bahnhofstrasse stark von motorisiertem Verkehr befahren sein. Dies verschlechtert die Lebensqualität in den angrenzenden Wohngebieten und steht im Konflikt zu dem erwarteten "höheren Fussgängeraufkommen". Vorschläge für eine Entlastung wäre ein Einbahnverkehr oder Fahrverbot für den MIV, eine Verengung der Querschnittsbreite um Fussgängern & Velofahrenden mehr Platz zu geben und eine Bepflanzung entlang der Strasse um Hitze- und Lärmefekte zu minimieren.	<p>Die Untere Bahnhofstrasse ist nicht Bestandteil des Projektes "Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil". Der Multifunktionsstreifen ist Bestandteil des angrenzenden Bauprojektes "Untere Bahnhofstrasse". Damit soll eine optimale fussläufige Erreichbarkeit des Bahnhofplatzes gewährleistet werden. Diese neue Verkehrsraumaufteilung fördert das flächige Queren und berücksichtigt die Frequenzunahmen infolge der aktuellen Entwicklung (Perronverlängerung Bahnhof Wil, Neubau ehemaliges Landhaus-Areal etc.).</p> <p>→ Wegfall WIPA → Einbahn-System MIV → Nachhaltigkeitskonzept</p>
49266	Prüfung einer Begrünung der lateralen Perrondächer zur Reduktion des Hitzeinseleffektes.	Die laterale Perrondächer sind gemäss Bericht aufgrund der Beschattung nicht geeignet für eine Nutzung zur Energieproduktion weshalb "daher eine Bedeckung aus farbigem Kies" vorgeschlagen wird. Alternativ sollte hier geprüft werden, ob diese Dächer begrünt werden können. Eine solche Begrünung könnte zum einen die Luftqualität verbessern und CO2 binden, und zum anderen den Hitzeinseleffekt des komplett oberflächenversiegelten Platzes (minimal) abschwächen.	<p>→ PV-Anlage → Nachhaltigkeitskonzept</p>
49271	Prüfung der datenschutzrechtlichen Konsequenzen einer Überwachung des öffentlichen Raums durch private, kapitalistische Unternehmen.	Gemäss Bericht soll der Perimeter des Bushofs videoüberwacht werden und die Kameras an die "gemeinsame Zentrale mit dem Parking im Untergeschoss" angebunden werden. Eine gemeinsame Lösung mag aus ökonomischen Gründen durchaus sinnvoll sein, die Datenhoheit darf dabei aber nicht bei einem privaten Unternehmen liegen sondern muss bei der Stadt bleiben. Die Daten sollten adäquat geschützt werden und der Zugriff darauf sollte stark eingeschränkt sein und durch die Stadt kontrolliert werden.	Eine Videoüberwachung ist in jedem auf Basis der aktuell gültigen Vorschriften und Vorgaben der städtischen Datensicherheit zu realisieren.

ID	Antrag / Bemerkung	Begründung	Finale Antworten
49277	Prüfung von alternativen Querschnitten zur Erhöhung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit für Busse & Fahrradfahrende im Bereich der Bahnhofzufahrten.	Gemäss Bericht ist geplant, Fahrräder im Bereich der Bahnhofzufahrten im Mischverkehr zu führen. Der Bericht hält dazu fest: "Das abschnittsweise markieren von Velostreifen ist aus Verkehrssicherheitsgründen suboptimal". Die Ausführungen zu den Gründen, weshalb die Velostreifen nicht durchgehend geführt werden können, ist jedoch unvollständig. Da diese Entscheidung Fahrradfahrende einer hohen Gefahr aussetzt, sollte das überdacht werden. Der "Rechtsvortritt", der den Velostreifen in Fahrtrichtung Bahnhof verhindert ist beispielsweise nicht gottgegeben. Eine intelligent gesteuerte Ampelanlage zur Priorisierung der ausfahrenden Busse und wäre durchaus umsetzbar und würde, in Kombination mit einer Aufhebung des Rechtsvortritts ("Kein Vortritt" für ausfahrenden MIV) einen durchgängigen Fahrradstreifen ermöglichen. Auch in die Gegenrichtung ist ein durchgängiger Fahrradstreifen ohne Fahrbahnverbreiterung möglich wenn Mehrzweckstreifen und MIV-Spuren verschmälert werden. Da dies keine Durchfahrtsstrasse/Hauptverkehrsachse ist, darf der MIV durchaus ausgebremst werden.	→ Veloführung Bahnhofplatz Im Bereich der beiden Bahnhofplatzein- und ausfahrten ist die Fahrbahnbreite auf die betrieblichen Bedürfnisse der Busbetreiber abgestimmt. Die Festlegung der Strassenbreite resultiert in diesem Bereich u.a. aus den Schleppkurvennachweisen der Busse. Der Vorschlag einer Lichtsignalanlage ist aus Sicht der Verkehrsplanung eine prüfungswürdige Lösung und wird im Zuge der Verkehrsflusssimulation (Erbringung Leistungsfähigkeitsnachweis) geprüft.
49287	Überprüfung der Auslegung der Velorampe bezüglich Steigung, Kurvenradius und Fahrstreifenbreite unter Beachtung von Lastenfahrrädern und Fahrrädern mit Kinder-/Lastenanhängern.	Grosse Fahrradparkanlagen im Ausland werden oftmals mit geschwungenen und richtungsgetrennten Ein- und Ausfahrten gestaltet um die Zu- und Wegfahrt zu erleichtern. Die Abstellmöglichkeiten sollten für alle Personen, unabhängig ihres Alters oder des Gewichts und Breite/Länge ihres Fahrrads zugänglich sein. Zudem scheint die Vortrittsituation und Übersichtlichkeit der Ausfahrt suboptimal und sollte verbessert werden.	→ Zufahrt Velostation
49295	Auf allen Strassen rund um den Bahnhofplatz fehlen Massnahmen zur Durchsetzung von Tempo 30. Auf Best-Practices basierende Massnahmen sollten ergänzt werden.	Geschwindigkeitsbegrenzungen sollten immer glaubwürdig (logisch) und offensichtlich sein (vgl. Factsheet SWOV). In der momentanen Planung sind jedoch keine baulichen Massnahmen umgesetzt, obwohl mit 9.2m Fahrbahnbreite, begradigter Strassenführung und seitlichen Längsmarkierungen gleich drei Strassencharakteristiken vorhanden sind, die tendenziell zu höheren Geschwindigkeiten des MIV führen. Wenn die Strasse basierend auf der Norm SN 640 200a für Gegenverkehr von PKW/LKW bei 30km/h ausgelegt wird würde eine Strassenbreite von 5.7-6m ausreichen. Gibt man dem MIV die Möglichkeit auch die Fahrradstreifen mitzubenutzen führt dies eher zu überhöhten Geschwindigkeiten (siehe Zürcherstrasse). Zudem sollte die Fussgängerquerung erhöht gebaut werden. Factsheet SWOV: https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/FS%20Speed.pdf	Es ist davon auszugehen, dass keine weiteren baulichen Massnahmen zur Einhaltung von Tempo 30 (streckenbezogen) notwendig sein werden. Im Bereich des Bahnhofplatzes quert der Fussverkehr flächig die Fahrbahn, was hohe Geschwindigkeiten des MIV verhindert. Auf der oberen Bahnhofstrasse bremst der Fussgängerübergang mit Mittelinsel auf Höhe des Alleeschulhauses die Geschwindigkeit des MIV. → Fahrbahn Breiten
49297	Anstatt einer Kernfahrbahn mit beidseitigen Fahrradspuren sollte die Fahrbahn verschmälert und der Fahrradverkehr separat geführt werden.	Eine Kernfahrbahn mit beidseitigen Fahrradspuren ist ungünstig. Baulich nicht abgegrenzte Fahrradspuren erhöhen das Unfallrisiko signifikant. Sowohl der MIV als auch Busse & LKWs nutzen den Fahrradstreifen mit, ohne auf die Sicherheit der Fahrradfahrenden zu achten. Besonders bei Spurverengungen wie bei der geplanten Fussgängerquerung entstehen so gefährliche Situationen. Zudem wird der zu Hauptverkehrszeiten schnellere Fahrradverkehr unnötigerweise durch den MIV ausgebremst. Der Strassenquerschnitt im Plan ist insgesamt 9.2m. Wenn die Strasse basierend auf der Norm SN 640 200a für Gegenverkehr von PKW/LKW bei 30km/h ausgelegt wird würde eine Strassenbreite von 5.7-6m ausreichen. Damit hätte man 3.2-3.5m für einen bidirektionalen Fahrradweg den man einseitig separat führen kann. Damit das funktioniert muss dieser mit baulichen Massnahmen vom motorisierten Verkehr getrennt sein. Entweder durch Poller oder für alle viel angenehmer: Hinter einer Baumreihe, entweder in der Allee oder ostseitig der Strasse. Evidenz zur Sicherheit von Fahrradspuren: https://doi.org/10.18757/ejtir.2021.21.3.5283	Bei der Verkehrsraumteilung auf der Oberen Bahnhofstrasse handelt es sich nicht um eine Kernfahrbahn. → Fahrbahn Breiten → Veloführung Obere Bahnhofstrasse

ID	Antrag / Bemerkung	Begründung	Finale Antworten
49298	Reduktion der Konflikte am Knotenpunkt Weststrasse/Bahnhofstrasse.	<p>An diesem Knotenpunkt bewegen sich folgende Verkehrsteilnehmer: Fussgänger:innen, Fahrradfahrende, Busse des ÖV, anliefernde LWs, PWs zum Parkhaus, PW-Durchgangsverkehr.</p> <p>Dies führt zu folgenden ungelösten Problemen: Verlangsamung/Behinderung des ÖV, erhöhtes Unfallrisiko für Fussgänger:innen und Fahrradfahrende, Unfallrisiko ÖV und PW. Der gesetzlich vorgegebene "Schutz des Menschen" und "Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer" ist dadurch nicht erfüllt.</p> <p>Die Konflikte sollten also durch bessere Steuerung (intelligent gesteuerte Ampelanlagen mit Priorisierung von ÖV, Fussgänger:innen & Fahrradfahrenden) oder durch Reduktion der Kreuzungspunkte (Einbahnbetrieb für PW, Verschiebung der Einfahrt zum Parkhaus, Fahrverbot für MIV) abgeschwächt werden. So wird die Situation chaotisch und für alle Verkehrsteilnehmer:innen sehr unbefriedigend.</p>	<p>→ Knoten Weststrasse/Obere Bahnhofstrasse → Einbahn-System MIV → Zufahrt Tiefgarage</p>
49299	Verschiebung der Einfahrt und/oder Reduktion der Kapazität des Parkhauses.	<p>Obwohl das aktuelle Parkhaus bereits nur zu 70% ausgelastet ist (mit Ausnahme weniger Grossevents im Stadtsaal) und obwohl eine Reduktion von Parkiermöglichkeiten nachweislich zu einer Verhaltensanpassung in der Bevölkerung in Richtung eines nachhaltigeren Mobilitätsverhaltens führt, ist geplant 32 zusätzliche Parkplätze zu schaffen und 40 der bisherigen Park+Ride-Parkplätze in normale Parkplätze umzuwandeln. Diese Entscheidungen führen dazu, dass die Stadt Wil noch lange zu Stosszeiten unter Verkehrsüberlastung leiden und weiterhin für ihr miserables Verkehrsmanagement bekannt sein wird. Zudem wird damit der Wunsch aller Wiler Quartiere (gemäss der gezeigten Übersichtstabelle) nach Verkehrsentlastung ignoriert.</p> <p>Unabhängig der Kapazität, aber durch den Ausbau noch verschlimmert, stört die Zufahrt zum Parkhaus den Verkehrsfluss des ÖV und die Fusswege auf dem Bahnhofplatz enorm. Wenn man sich schon (trotz Klimakrise) ein riesiges Parkplatzangebot mitten in der Stadt leisten möchte dann sollte man immerhin bereit sein die Einfahrt des Parkhauses zu verlegen. Eine Variante wäre es, die Einfahrt zum Parkhaus in die Notkerstrasse zu verlegen, idealerweise möglichst nahe an die Zürcherstrasse um die Anwohner vom Verkehr zu entlasten. Damit wäre der Bahnhofplatz MIV frei und die Untere Bahnhofstrasse wäre ebenfalls entlastet, auch wenn das Parkhaus der Migros weiterhin über diese erschlossen wird.</p> <p>Würde man die Klimakrise ernst nehmen und tatsächlich einen zukunftsorientiertes Mobilitätskonzept verfolgen, so würde man 1) die regulären Parkplätze stark reduzieren, 2) das P+R Angebot evaluieren und der Nachfrage anpassen und 3) die Preise im Parkhaus so festlegen dass eine Lenkungswirkung entsteht und externe Kosten gedeckt werden können.</p>	<p>→ Entfall WIPA → Zufahrt TG</p>

ID	Antrag / Bemerkung	Begründung	Finale Antworten
49319	Die Basisbotschaft "Autos willkommen" sollte angesichts der Klimakrise und der negativen sozialen Folgen des MIV gestrichen werden. In urbanen Räumen sollten sozialverträgliche Mobilitätsformen (z.B. Fussgänger:innen, Fahrradfahrende) willkommen sein, Autos werden wo nötig geduldet.	<p>Die Basisbotschaft "Autos willkommen" ist angesichts der Klimakrise und der oft kommunizierten "Vorreiterrolle" der Stadt Wil im Bereich nachhaltiger Mobilität absurd.</p> <p>Der motorisierte Individualverkehr (MIV) verursacht in der Schweiz enorme Treibhausgas-Emissionen durch 1) den Bau von energieintensiver Infrastruktur (z.B. Strassen, Brücken) mit energieintensiven Baumaterialien (z.B. Zement, Teer, Beton), 2) durch die Produktion von Fahrzeugen und den damit verbundenen Abbau von Rohstoffen, 3) durch die Nutzung fossiler Energieträger zur Bewegung dieser Fahrzeuge (z.B. Benzin, Diesel). Das BAFU schätzte vor der Pandemie die Emissionen des Personenverkehrs auf ca. 11.26 Mio. t CO₂eq, was ungefähr 24% der gesamten schweizerischen Treibhausgas-Emissionen entspricht.</p> <p>Zudem verursacht der MIV auch enorme externe Kosten durch gesundheitliche Schäden aufgrund von Verkehrsunfällen, der erhöhten Feinstaubbelastung, der erhöhten Lärmbelastung und dadurch verminderter Schlafqualität, und aufgrund von mangelnder körperlicher Betätigung im Alltag. Während die Treibhausgas-Emissionen durch Elektroautos minimiert werden (könnten), sind die gesundheitlichen Folgen auch dann enorm. Die Kosten, die durch den MIV verursacht werden, werden nicht einmal annähernd durch die bestehenden Abgaben gedeckt sondern belasten unsere Gesellschaft und vulnerable Gemeinschaften weltweit enorm.</p> <p>Falls Bedenken bestehen betreffend der Umsatzzahlen der Geschäft rund um den Bahnhof hilft ein Blick in die bisherige Forschung: Bisherige Untersuchungen konnten zeigen, dass die Anzahl Parkplätze keinen belastbaren Einfluss auf den Umsatz der umliegenden Einkaufsgeschäfte hat (Mingardo & Meerkerk, 2012), und dass gute geplante Infrastruktur für Fussgänger:innen und Fahrradfahrende die Frequentierung von Innenstädten um 30% und Verkaufszahlen um bis zu 40% steigern kann (Lawlor, 2018). Auch wenn die tatsächlichen Ergebnisse sehr stark variieren zeigen diese Fallstudien, dass Bedenken zu Umsatzeinbussen nicht angebracht sind.</p>	→ Autos willkommen
49349	Die Druchfahrt für Radfahrer:innen durch den Bahnhofsbereich von der Bahnhofstrasse zur Weststrasse muss gesichert werden.	Die Einfahrt für Radfahrer:innen in den Bahnhofsbereich und zur Veloabstellanlage wird nicht erwähnt und baulich auch nicht unterstützt. Für den innerstädtischen Fahrradverkehr ist diese Verbindung aber wichtig und muss entsprechend gesichert werden.	→ Veloführung Bahnhofplatz
49351	Die Verbindung zum hinteren Bereich der Allee soll bestehen bleiben.	Alleeschulhaus, und Cinewil sollten direkt mit dem Bahnhof verbunden werden. Gemäss Plan wird die bestehende Verbindung aufgehoben, wobei der Grund dazu nicht klar wird.	→ Veloführung Obere Bahnhofstrasse
49352	Kurzzeitparkplätze könnten hier statt mitten im Bahnhofsbereich angeordnet werden.	Eine allgemein zugängliche Vorfahrt mit Parkplätzen erzeugt unnötigen Mehrverkehr und behindert den Fussverkehr in dem Bereich.	→ Verschiebung Bahnhofvorfahrt
49353	Anstelle der vorgesehenen Kurzzeitparkplätze sollten hier oberirdische Veloparkplätze entstehen.	Kurzzeitparkplätze sind im ausgebauten Parkhaus vorzusehen und oder allenfalls auf der anderen Seite der FWB angeordnet werden. Oberirdische Fahrradparkplätze setzen ein Zeichen zugunsten des Radverkehrs und sind insbesondere Nachts aufgrund des subjektiven Sicherheitsgefühls beliebter als unterirdische Abstellanlagen.	→ Verschiebung Bahnhofvorfahrt → oberirdische Velostellplätze
49354	Im Bereich Bahnhof West sollte grundsätzlich ein Fahrverbot mit Ausnahmen für Behinderte und Taxis ausgesprochen werden.	Die frei zugängliche Bahnhofschleife wird zur Zeit intensiv von der TuningSzene und andern Posern genutzt. Ein Fahrverbot bietet die rechtliche Handhabe um dies zu unterbinden. Zudem sollte der MIV so nahe am oberirdischen Fussgängerbereich so stark wie möglich unterbunden werden um Konflikte zu vermeiden.	→ Verschiebung Bahnhofvorfahrt
49356	Zugang für Fahrrad-fahrende von Süden zur neuen unterirdischen Abstellanlage ermöglichen.	Auf der Südseite des Bahnhofes herrsch ein Mangel an sicheren Veloabstellanlagen. Die neue grosszügige Abstellanlage sollte auch von Süden her benutzt werden können. Ein entsprechende (Schiebe)rampe ist vorzusehen.	→ Bahnhof Süd Ob und inwiefern eine Schieberampe zur Erschliessung der Velostation ergänzt werden kann, wird im Bauprojekt geprüft.
49357	Einfahrt und Durchfahrt für Radfahrende in die Alleestrasse ermöglichen.	Aus den Plänen wird nicht klar, wie der Radverkehr im rückwärtigen Bereich der Allee geregelt wird. Dieser Bereich sollte vollumfänglich durchlässig für Radverkehr sein (Begegnungszone), so dass die Anschlüsse ins Quartier, zur Schule und zum Kino gewährleistet sind. Dies ist vor allem für Verbindungen mit Fokus 'sicher' wichtig.	→ Veloführung Obere Bahnhofstrasse
49370	Bahnhof Frauenfeldbahn nach Vorne Ziehen z. B. untergeschoss Wenn nicht möglich flankierende Massnahmen wie Rollbänder vorsehen damit der Umsteigezeit kurzer als heute wird.	Der Umsteigezeit zu Frauenfeldbahn ist bereit zu Lang. Es macht es unattraktiv und nicht im Sinn eine Förderung der ÖV... Eine einfache Verschiebung nach hinten ist eine reine Zumutung. Ich betrachte es als Killer Kriterium.	→ Lage FWB und Bushof

Mitwirkung - Antworten
Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil

ID	Antrag / Bemerkung	Begründung	Finale Antworten
49371	Trennung Der Verkehr: -Bahnhofplatz Allee und Bahnhofstrasse ausschliesslich für ÖV , Füssganger. -Geschützte, direkte und unterbrochene Velo Weg zur Überquerung der Bahnhofplatz -Dito Füssganger	Der heutige Konzept macht niemand zufrieden -Autofahrer die wegen den verstopfte alle und Chaos am Bahnofplatz gegen Verkehr Behinderung in Wohnquartier verstoßen werden. -Einwohner die nach wie vor mit Transitverkehr belastet werden -Fußgänger die sich im Verkehrschaos am Bahnhofplatz verlieren werden -Velo die keine schnelle Verbindung zu Stadt und Parkplatz haben werden Der Ansatz "Wohnquartier für Motorisierte Verkehr unattraktiv machen" finde ich sehr fehl am Platz: Wenn keine Alternative gebt werden den Autos nicht verschwinden und alles verstopfen. So die Richtige Ansatz: Alternative Verkehr wesentlich attraktiver machen. dann löst sich das Problem von selbst	→ Gesamtverkehrskonzept → Einbahn-System MIV → Zufahrt Tiefgarage → Veloführung Bahnhofplatz → Veloführung Obere Bahnhofstrasse
49392	Der FWB Bahnhof muss näher an die SBB-Gleise Der Veloparkplatz darf nicht unterirdisch sein Das Parkhaus soll nicht erweitert werden Der Bushof soll nicht in die Länge gezogen werden Der Schwanenkreisel muss leistungsfähiger werden Auf den Abfahrtstafeln sollte die effektive Abfahrtszeit angezeigt werden	Machen Sie sich neue Gedanken	→ Verlegung FWB zum SBB-Gleis 1 → oberirdische Velostellplätze → Velostation → Entfall WIPA → Überdachungen → Gesamtverkehrskonzept Die Abfahrtstafeln werden in den nächsten Projektphasen präzisiert resp. gemäss aktuellem "Stand der Technik" realisiert.
49612	Das Problem Verkehrsaufkommen am Schwanenkreisel könnte durch einen Einbahnverkehr entlastet werden: Schwanenkreisel Richtung untere Bahnhofstrasse - über zweiten Kreisel beim Rest. Bollywood in die Poststrasse. Eventuell Kreisel bei der Einmündung in die Lerchenfeldstrasse. Poststrasse ist ja jetzt schon Einbahnverkehr in diese Richtung. Die Busse könnten zum grössten Teil auch über die untere Bahnhofstrasse auf ihre Tour geleitet werden.	Im Info-prospekt wird beschrieben: 1 Allee ... Der so entstehende komfortable Trottoirbereich mündet am Schwanenkreisel möglichst direkt in die Fussgängerzone der oberen Bahnhofstrasse. Weiter die Verantwortlichen in der Wiler-Zeitung vom 10.11.2022: Wir wollen die Verbindung in die Stadt für Fussgänger verbessern. Ich gehe davon aus, dass der Schwanenkreisel unverändert mit den bisherigen Fussgängerstreifen und dem Uebergang in die Fussgängerzone, bleibt. Die Erklärungmöglichst direkt..., etc. trifft somit nicht zu. Die Situation am Schwanenkreisel bleibt für den Autoverkehr und die Fussgänger unverändert. Dies sollte der Bevölkerung offen dargelegt werden! Die o.e. Erklärungen sind irreführend.	→ Einbahn-System MIV
49668	Die Idee der Umgestaltung des Bahnhofplatzes entstammt dem letzten Jahrhundert und genau so zeigt sich das Projekt heute. Übedimensioniert und nicht bezahlbar!	Zuerst wurde das Quartier mit viel Steuergeldern in eine 30er Zone umgestaltet. Die letzten Arbeiten sind ca 2 Jahre her, jetzt soll hier zukünftig die Zu-/Wegfahrt zur Tiefgarage sein.	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. → Gesamtverkehrskonzept → Zufahrt TG
49669	Die Idee der Umgestaltung des Bahnhofplatzes entstammt dem letzten Jahrhundert und genau so zeigt sich das Projekt heute. Übedimensioniert und nicht bezahlbar!	Gehen sie einmal nach St. Gallen und sprechen mit den Buschaffeuern. Die Längsperrons sind die schlechteste Erfindung seit es unsere Stadtverplaner gibt.	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. → Gesamtverkehrskonzept → Bushof
49670	Die Idee der Umgestaltung des Bahnhofplatzes entstammt dem letzten Jahrhundert und genau so zeigt sich das Projekt heute. Übedimensioniert und nicht bezahlbar!	Anstatt dass die Stadtverplaner endlich ein zusammenhängendes Verkehrskonzept Innenstadt Wil entwickeln, wird wieder nur ein kleiner Bereich, vom Schwanenkreisel bis zu den Geleisen geplant. Die Planung ist nicht einmal durchgehend bis zum Rösslikreisel! Fahren sie einmal mit einem Sattelschlepper oder einem Gelenkbus abends vom Ilgenkreisel zum Bahnhofplatz oder in die andere Richtung. Eventuell öffnet dies ihre Augen!	→ Gesamtverkehrskonzept → Einbahn-System MIV
49777	Neben 'Autos willkommen' sollte vor allem 'Velos willkommen' betont werden.	Das Ziel eines attraktiven Bahnhofplatzes ist es unter anderem, den Modalsplit vom MiV auf ÖV und LV zu verschieben. Die Autozufahrt mit mehr Parkplätzen und einer direkten Vorfahrt zu fördern und gleichzeitig die Velofahrenden an den Rand zu drängen ist der falsche Ansatz.	→ Autos willkommen → Entfall WIPA → Verschiebung Bahnhofvorfahrt
49778	Der Perimeter ist auf den angrenzenden Bereich des Westquartiers und des Südquartiers auszuweiten.	Die Planung im Bahnhofbereich muss vorsichtig auf die Umgebung abgestimmt werden. In der vorliegenden Planung sind z.B. die Zufahrtswege für den Radverkehr nicht analysiert worden.	→ Bahnhof Süd → Westquartier
49779	Die Bahnhofvorfahrt für den Miv ist unterirdisch oder nördlich der FW-Bahn anzuordnen und dafür die direkte Vorfahrt für Radfahrende und Behinderten-Fahrzeuge zu ermöglichen.	Die direkte Vorfahrt führt zu mehreren Konfliktzonen MiV-Fussverkehr, Veloverkehr und ÖV, welche durch eine grundsätzliche andere Anordnung behoben werden könnte. Die Vorfahrt sollte dem Taxiverkehr, Behindertenfahrzeugen und allenfalls dem Car-Sharing vorbehalten sein und dafür eine oberirdische Parkierungsmöglichkeit für den Radverkehr in attraktiver Nähe zu den Gleisen geschaffen bzw. erhalten werden.	→ Verschiebung Bahnhofvorfahrt

Mitwirkung - Antworten
Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil

ID	Antrag / Bemerkung	Begründung	Finale Antworten
49780	Die Zufahrt des Veloverkehrs zu den Parkings sind konkret zu planen und sicherheitstechnisch zu überprüfen.	Die Zufahrt des Veloverkehrs durch den Busbahnhof und querend zum Miv ist Konfliktrichtig. Alternative Anfahrtrouten von der Allee über das Westquartier sind vorzusehen. Von Osten her kommend ist das Veloparking im Landhaus die direktere Lösung.	→ Veloführung Bahnhofplatz → Zufahrt Velostation
49781	Das Verkehrsregime (s. Abbildung) ist zwischen MIV und Veloverkehr grundsätzlich zu tauschen.	Die Privilegierung des MiV bei der Bahnhofsvorfahrt ist nicht einsichtig und setzt falsche Signale.	→ Verschiebung Bahnhofsvorfahrt
49783	Klimaanpassung und Biodiversität muss im Projekt durch geeignete Bepflanzungen und 'grüne Inseln' berücksichtigt werden.	Klimaanpassung und Biodiversität verlangen, möglichst viele Flächen zu entsiegeln um einerseits eine Bepflanzung und andererseits die Verdunstung von Wasser zu ermöglichen. Es sollte daher im weiteren Verlauf der Projektierung systematisch geprüft werden, welche Flächen nicht zwingend versiegelt werden müssen und wo entsprechende Flächen geschaffen werden können. Sonst droht der Bahnhofplatz im Sommer zu einer überhitzten Betonwüste zu werden.	→ Nachhaltigkeitskonzept
49784	Auf die Vorfahrt über schnell befahrbare Kreisel ist zu verzichten, um sinnlose Fahrten zu vermeiden.	Heute ist der Bahnhofbereich West ein beliebter Treffpunkt der Auto-Poser Szene. Durch eine grundsätzlich andere Verkehrsführung kann verhindert werden, dass dies nach dem Umbau wieder so ist.	→ Verschiebung Bahnhofsvorfahrt
49785	Der Knoten Weststrasse-Bahnhofstrasse ist für Velofahrende sicher zu gestalten.	Die Ausgestaltung heute mit Rechtsvortritt führt zu gefährlichen Situationen. Ein Mini-Kreisel wäre eine mögliche Lösung, um die Situation zu entschärfen.	→ Knoten Weststrasse/Obere Bahnhofstrasse
49786	Die Einfahrt zum Parkhaus beim Stadtsaal ist grundsätzlich zu überdenken.	Durch den grossen Umbau des Bahnhofplatzes würde sich auch die Möglichkeit ergeben, auch die Zufahrt zur Tiefgarage neu zu denken. Idealerweise würde diese direkt an die obere Bahnhofstrasse verlegt. Dadurch verringern sich die Konfliktsituationen zwischen Weststrasse und Bahnhofstrasse.	→ Zufahrt Tiefgarage
49787	Die Zufahrt zur Velostation ist attraktiv und direkt und ohne 180-Grad Wende zu gestalten.	Auf einer steilen Rampe ist eine 180-Grad Wende schwierig zu fahren und im Gegenverkehr heikel. Ausserdem ist darauf zu achten, dass die Zufahrt nicht zu weit westlich erfolgt. d.h. die unterirdische Führung des Radverkehrs ist zu optimieren, so dass der Eingang oberirdisch zu keinen unnötigen Umwegen führt.	→ Zufahrt Velostation
49788	Oberirdische überdachte Veloparkplätze sind in Gleisnähe vorzusehen.	Gut einsehbare oberirdische Parkplätze werden vor allem Nachts geschätzt und erhöhen das subjektive Sicherheitsgefühl. Eine Überdachung von Veloparkplätzen ist Standard und steht nicht zur Diskussion. Zudem wird das Velofahren so sichtbar und zeigt die Prioritäten im Zugang zum Bahnhof klarer. Die Anzahl unterirdischer Parkplätze könnte entsprechend reduziert werden, was insgesamt auch kostengünstiger würde.	→ oberirdische Velostellplätze
49789	Beidseitiger (oder allenfalls einseitiger) Velostreifen wird bevorzugt.	Aus Radfahrersicht ist ein beidseitiger Velostreifen klar zu bevorzugen. Ausserdem ist ein Temporegime 30 zu realisieren, um sinnlose Überholmanöver zu vermeiden. Auch die Situation heute ist bei einem Tempo-30 Regime gut praktikabel (d.h. Velostreifen nur bergwärts); dies hätte den Vorteil dass der Strassenraum dadurch weniger breit wahrgenommen wird und entsprechend vorsichtiger gefahren wird.	→ Veloführung Obere Bahnhofstrasse → Tempo 30 → Fahrbahn Breiten
49790	Für den Veloverkehr fokus 'Sicher' ist die Alleestrasse für den Radverkehr zu öffnen bzw. weiterhin hoffen zu halten.	Die Obere Bahnhofstrasse ist eine Verbindung fokus Direkt, welche für unsichere Velofahrende schwierig zu befahren ist. Die Allee bietet sich als rückwärtige Verbindung zum Bahnhof an, bei welcher die kritische Kreuzung zur Weststrasse und der Schwanenkriesel weniger heikel sind.	→ Veloführung Obere Bahnhofstrasse
49791	Die Vergrösserung der Parkanlage ist zu überdenken.	Der Bedarf nach einer Erweiterung der Tiefgarage ist nicht erwiesen. Die oberirdischen Parkplätze könnte man auch gut ohne Kompensation aufheben, die Reserven dazu wären auch in der heutigen Tiefgarage schon vorhanden. Ein zukunftsgerichteter Mobilitätsmix muss gegenüber dem Zustand von heute zwingend mit massiv weniger Auto auskommen. Daher sind grundsätzlich ein PP-Ausbau sowie auch der Grundsatz "Autos willkommen" sehr befremdlich und widersprechen sämtlichen Zielen bez. Verkehr, Klima und Energie der Stadt, wie auch übergeordneten Planungen (z.B. Agglomerationsprogramm, Gesamtverkehrsstrategie Kanton, ...). Eine weiter ausgebauten Parkanlage führt zu Mehrverkehr im Stadtzentrum, statt diesen zu verringern.	→ Autos willkommen → Entfall WIPA
49792	Die Einfahrt sollte direkt erreichbar sein und ohne 90 Grad-Wende auskommen.	Die 90-Grad-Wende ist im Gegenverkehr heikel zu befahren Entweder wird ein direkter Abgang geschaffen oder aber diese wird als Kurve grosszügiger gestaltet. Zudem ist durch die Querung der Auto-Zufahrt mit der Einfahrt zur Velostation mit Konflikten zu rechnen; die oberirdische Verkehrsregelung ist klar zu definieren, so dass die Ein- und Ausfahrt zur Velostation gesichert ist.	→ Zufahrt Velostation

Mitwirkung - Antworten

Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil

ID	Antrag / Bemerkung	Begründung	Finale Antworten
49842	<p>Redimensionierung Busbahnhof: Linien nach Süden auf die Südseite des Bahnhofs verlegen. Bushof im Norden kleiner gestalten Bushof mit Massnahmen zur Hitzeminderung gestalten</p> <p>Die Neugestaltung der Allee überzeugt nicht. Den alten Baumbestand zugunsten einer Verbreiterung des Trottoirs opfern, erscheint uns nicht angemessen. Verkehrsbelastung und Schulwegsicherheit Winkelriedstrasse: Für die Bevölkerung des Westquartiers ist die Verkehrsbelastung der Winkelriedstrasse Kernpunkt der Kritik am Bahnhofprojekt. Durch die Bahnhofsvorfahrt, den Schwerverkehr zum Güterbahnhof, die SBB P+R Zufahrt, die Busse und eine zukünftige Immobilienentwicklung auf dem SBB-Areal wird diese Strasse erheblich belastet. Abgesehen von den Lärm- und Abgasemissionen wird das Risiko für Schulkinder weiter erhöht, die diese Strasse viermal täglich ohne Schutzwege queren müssen. Dies ist nicht akzeptabel und widerspricht dem Konzept Schulwegsicherheit der Stadt, in dem diese Wege als Hauptschulwege klassiert sind, die besonders sicher ausgestaltet sein sollen. Wir fordern die Projektleitung auf, die Winkelriedstrasse zu entlasten und die Schulwegquerungen mittels Querungshilfen wie Fussgängerschutzinseln, Einengungen etc. sicherer zu gestalten. Ein innovativer Vorschlag dazu wäre, die Bahnhofsvorfahrt und P+RZufahrt aus der oberen Bahnhofstrasse über die Parkgarage unterirdisch vorzusehen. Zusätzlich sollte eine Zufahrtmöglichkeit (Park/Kiss and Ride) im Süden des Bahnhofes geschaffen werden, um den Verkehr rund um den Bahnhof zu vermeiden.</p> <p>BGK Strassenräume Westquartier: An der Informationsveranstaltung vom 28. Juni 2022 wurden auch flankierende Massnahmen zur Vermeidung des Schleichverkehrs im Westquartier gezeigt. Wir danken Ihnen für diesen Vorschlag und begrüssen diesen Ansatz als Teilumsetzung des BGK Strassenräume Westquartier. Wir erwarten aber, dass die definitive Etappierung, Terminplanung und Budgetierung für die weiteren Massnahmen aus dem BGK Westquartier jetzt an die Hand genommen werden. Gerade angesichts der sommerlichen Hitzewellen haben die Massnahmen</p>		<p>→ Gesamtverkehrskonzept → Lage FWB und Bushof</p> <p>→ Nachhaltigkeitskonzept → Bäume Allee</p> <p>→ Westquartier → Verschiebung Bahnhofsvorfahrt</p>
49843	<p>Diskussion/Fragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Keine Anpassungen auf Kosten Grundeigentümer - Busbahnhof auf Nord/Süd aufteilen? - Lichtverschmutzung für Anwohner (z.B. von Appenzellerbahn) - Überwachung/Kameras - Lärm: Materialisierung Belag (Lärmarme Beläge) / Temporeduktion - Verkehr =&gt; Übergeordneter Einbahnverkehr wird geprüft =&gt; Bahnhofsvorfahrt über Tiefgarage? =&gt; Belastung Knoten/Abzweiger in Bahnhofstrasse (Ecke Stadtsaal resp. Anlieferung / Zufahrt Migros) =&gt; Temporeduktion / 30erZone <p>Allgemeine Aussage zur Mitwirkung und WilVivendo</p> <ul style="list-style-type: none"> =&gt; Inputs wurden nicht aufgenommen / "Farce" =&gt; Immer andere Politiker/Vertreter bei Informationsanlässen =&gt; Präsentation aufschalten im Mitwirkungsverfahren? 	siehe Antrag	<p>-Keine Anpassungen auf Kosten Grundeigentümer: Das ist korrekt. Grundsätzlich werden private Parzellen nicht tangiert. Allfällige Anpassungsarbeiten oder auch Aufwendungen im Zusammenhang mit Provisorien/Bauzuständen gehen zu Lasten des Projekts.</p> <p>- Busbahnhof auf Nord/Süd aufteilen: → Lage FWB und Bushof</p> <p>- Lichtverschmutzung für Anwohner Die Thematik Lärm wird im Rahmen der Nachhaltigkeit resp. im Bauprojekt durch die entsprechenden Fachplanern/Fachexperten geprüft/präzisiert.</p> <p>- Überwachung/Kameras: Eine Videoüberwachung ist grundsätzlich möglich, jedoch in diesem Bereich bisher nicht vorgesehen. Eine Videoüberwachung wäre in jedem auf Basis der aktuell gültigen Vorschriften und Vorgaben der städtischen Datensicherheit zu realisieren.</p> <p>- Lärm: Die Thematik Lärm wird im Rahmen der Nachhaltigkeit resp. im Bauprojekt durch die entsprechenden Fachplanern/Fachexperten geprüft/präzisiert.</p> <p>Verkehr: - Übergeordneter Einbahnverkehr: → Einbahn-System MIV</p> <p>- Bahnhofsvorfahrt: → Verschiebung Bahnhofsvorfahrt</p>

Mitwirkung - Antworten
Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil

ID	Antrag / Bemerkung	Begründung	Finale Antworten
49844	- Bei Warteposition muss sichergestellt werden, dass nicht nur das vorderste Fahrzeug wegfahren kann --> baulich keine Treninsel vorsehen - Dass E-Ladestationen vorgesehen werden, wird im Projekt noch geprüft. - Anlieferung der SBB wird in diesem Bereich der Vorfahrt ebenfalls abgewickelt. - Warteposition: 6 Plätze - Vorfahrt: es stehen mehr als 1 Platz zur Verfügung, d.h. 2 bis 3 Plätze - Ein- und Ausstieg der Fahrgäste erfolgt bei der Vorfahrt, Trennung von Ein- und Ausstieg wäre zu bevorzugen. Unabhängig davon: Spielregeln müssen Taxi-Unternehmer definieren. - Zwischen Abendbus und Taxi ist begrifflich zu unterscheiden. - Abendbus ist richtig positioniert. - Weiter Weg für Taxigäste, je nach Ausstieg im Gleisfeld => Im Bereich Rondell resp. Avec-Gebäude besteht Stand heute kein Platz, später ggf. denkbar, jedoch sehr unsicher. => Diesem Umstand muss bei der Signaletik Rechnung getragen werden. => Unterirdische Lösung im WIPA-Parking ist zu prüfen.	siehe Antrag	→ Taxi
49845	Die Winkelriedstrasse ist zu entlasten und die Schulwegquerungen mittels Querungshilfen wie Fussgängerschutzinseln, Einengungen etc. sicherer zu gestalten. Ein innovativer Vorschlag dazu wäre, die Bahnhofsvorfahrt und P+R-Zufahrt aus der oberen Bahnhofstrasse über die Parkgarage unterirdisch vorzusehen. Zusätzlich sollte eine Zufahrtmöglichkeit (Park/Kiss an ride) im Süden des Bahnhofes geschaffen werden, um den Verkehr rund um den Bahnhof zu vermeiden.	Durch die Bahnhofsvorfahrt, den Schwerverkehr zum Güterbahnhof, die SBB P+R Zufahrt, die Busse und eine zukünftige Immobilienentwicklung auf den SBB-Areal wird diese Strasse erheblich belastet. Abgesehen von den Lärm- und Abgasemissionen wird das Risiko für Schulkinder weiter erhöht, die diese Strasse viermal täglich ohne Schutzwege queren müssen.	→ Westquartier → Verschiebung Bahnhofsvorfahrt → Bahnhof Süd
49899	Auf Sitzmauer verzichten. dadurch könnte chaussierte Fläche dürfte nach Westen erweitert und grosszügiger gestaltet werden.	Räumlich störend und funktional nicht begründet.	→ Allee-Schulhaus Die Sitzmauer zeigt daher lediglich eine erste Idee hinsichtlich der Gestaltung. Weitere Abklärung erfolgen in den nächsten Projektphase.
49900	Grundsätzlich gute Überarbeitung. Eine Verbesserung ist die angepasste Ausrichtung der Anhaltekante. Ob diese wirklich so wenig hoch sind wie in den Visualisierungen dargestellt darf bezweifelt werden. Schön wäre es. Die Doppelreihe wird geschmälert durch die übermässige Verbreiterung des östlichen Gebereiches entlang der Bahnhofstrasse.	Frage: warum kann nur ein Punkt pro Karte angeklickt werden?	Visualisierungen sind mit Vorsicht zu geniessen. Die Haltekantenhöhen werden behindertengerecht mit einer Höhe von 22cm ausgeführt.
49917	Bus: Grundsätzlich empfinden wir die Neugestaltung des Busbahnhofs stimmig und sinnvoll. Wir begrüssen den Ausbau der Infrastruktur und die Möglichkeit einer Kapazitätserhöhung. Der ÖV muss einen hohen Stellwert haben. Bezüglich des Busbahnhofs dachs stellt sich die Frage, wie breit dies sein wird. Laut den Plänen wirkt es eher schmal. Wir begrüssen ein breites Dach, ebenso die geplante PV- Anlage. Zusätzlich schlagen wir vor, auch eine Begrünung des Daches, sowie einen wetterfesten Bereich wie ein Wartehäuschen zu prüfen.	Der ÖV muss einen erhöhten Stellwert in der Planung haben, weshalb eine Anpassung der Infrastruktur nötig ist.	→ Überdachung → Nachhaltigkeitskonzept → PV-Anlage
49918	Ebenso lehnen wir einen Ausbau von zusätzlichen Parkplätzen für den MIV am Bahnhof ab. Die aktuelle Auslastung der Parkgarage liegt bereits jetzt schon bei nur 80 %. Eine Kapazitätserhöhung ist somit nicht gerechtfertigt. Die eingesparte Summe durch den Wegfall der Erweiterung kann in den Ausbau der Ausfahrt Richtung Zürcherstrasse investiert werden. Ebenso lehnen wir das allfällige Gratisparkieren aus ökologischen Gründen ab. Dass der Ein- und Ausgang der Parkgarage so bestehen bleiben soll ist ungünstig. Es kann nicht sein, dass der MIV den ÖV so stark tangiert, denn dadurch wird die Sicherheit stark beeinträchtigt. Ebenso ist es ungünstig, dass danach praktisch alle Parkplätze für Velos unterirdisch gelegen sein werden, während oberirdisch immer noch Parkplätze für den MIV bestehen bleiben. Für uns ist nicht klar ersichtlich, wie viele Rollstuhlgängige Parkplätze es nach dem Umbau haben wird. Es muss sichergestellt werden, dass es mindestens gleich viele wie heute sind.	Die Finanzierung dieses Ausbaus nicht klar. Ob die WIPA den berechneten Betrag bezahlen kann, wird unklar sein. Es kann nicht sein, dass die Stadt eine derartige Summe an Steuergelder ausgibt, welche danach in Form von Einnahmen aber einem privaten Unternehmen zugutekommen. Die aktuelle Planun ist eine klare Benachteiligung des Veloverkehrs.	→ Entfall WIPA → Zufahrt Tiefgarage

Mitwirkung - Antworten
Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil

ID	Antrag / Bemerkung	Begründung	Finale Antworten
49919	Bezüglich der Umgestaltung der Oberen Bahnhofstrasse hat die SP Wil folgende Anmerkungen: Es braucht neben richtigen Velowegen (nicht wie aktuell geplant nur Velostreifen) eine Einführung von Tempo 30, um die Verkehrssicherheit von Fuss- und Veloverkehr zu erhöhen. Zudem hat dies positive Auswirkungen auf den Stau, die Lärm- und Schadstoffbelastung in der Stadt. Ebenso kann es nicht sein, dass durch die Umgestaltung nur Platz für die Aussengastronomie geschaffen wird. Es muss deshalb stärker auf die Schöpfung von Begegnungszonen und allgemeiner Begrünung statt Kommerzialisierung des öffentlichen Raums gesetzt werden. Ausserdem wurde der Kredit für die Umgestaltung des Schulhausplatzes des Alleschulhauses gestrichen. Dieser muss aber unbedingt gesprochen werden.	Die Verkehrssicherheit der Fussgänger*innen, Velofahrenden und Schüler*innen wird nur ungenügend beachtet. Für eine ökologische Wende in der Stadt ist eine Bevorzugung dieser Verkehrsmittel aber unerlässlich.	→ Veloführung Obere Bahnhofstrasse → Tempo 30 → Allee-Schulhaus Im Projekt ist die Anpassung des Verkehrsregimes (Tempo 30) bereits angedacht. Mit der Umgestaltung der Oberen Bahnhofstrasse werden neben der grundsätzlichen Aufwertung des Strassenraumes auch die ökologischen Ansprüche berücksichtigt und die Verkehrssicherheit verbessert. Mit einer neuen Baumreihe auf der Ostseite der Oberen Bahnhofstrasse wird der öffentliche Bereich aufgewertet, dabei profitieren auch die privaten Liegenschaftsbesitzenden. Durch die Umgestaltung der Allee werden die zu Fuss gehenden nicht mehr direkt entlang der Strasse geführt, sondern können sich geschützt neben resp. unter Bäumen im Schatten bewegen. Die Allee soll auch zum Verweilen genutzt werden,
49920	Das Westquartier wird durch die neue Linienführung stark belastet. Dies schadet der Verkehrssicherheit der Anwohnenden sowie dem Alleschulhaus. In der aktuellen Planung wird dem massiv zu wenig Rechnung getragen. Soll die Winkelriedstrasse dennoch so intensiv genutzt werden, muss vorgängig zuerst das Betriebsumgestaltungskonzept Westquartier umgesetzt werden. Zudem muss eine 20er Zone entstehen, die Weststrasse soll für den MIV gesperrt werden. Ebenso ist die Sicherheit der Schüler*innen unbedingt zu gewährleisten.	siehe Antrag	→ Westquartier → Verschiebung Bahnhofvorfahrt
49921	Laut aktueller Planung soll ein grosser Teil des Kiss- and Ride Verkehrs plus der Güterumschlag über das Westquartier erfolgen. Um den Verkehr besser zu steuern und die Belastung im Quartier zu minimieren, soll geprüft werden, ob eine Verlegung der Ausfahrt der Stadtsaalausfahrt Richtung Zürcherstrasse möglich ist. Ebenso sollte geprüft werden, ob nicht ein Teil des Kiss- and Ride Verkehrs auf die Bahnhof Südseite verlegt werden könnte, um das Westquartier zu entlasten. Ebenso kann eine Sperrung der Weststrasse angedacht werden, um zusätzliche Entlastung zu schaffen	siehe Antrag	→ Verschiebung Bahnhofvorfahrt → Zufahrt Tiefgarage
49958	Wegleitung und Abgang zur Velostation so gestalten und planen, dass Velofahrer diese intuitiv auffinden.	Auf dem Plan entsteht der Eindruck, dass der Abgang versteckt am hinteren Ende des Platzes liegt.	→ Zufahrt Velostation
49962	Finanziell und projekttechnisch Kunst einplanen wie bspw.: - Bahnhof St.Gallen: digitale Uhr - Bahnhof Zürich: Engel von Niki de Saint Phalle - Bahnhof Langenthal: Denkmal	Der Bahnhofplatz ist das "Welcome" für ankommende Reisende und vermittelt ein erster Eindruck der Äbtstadt. Zudem hoffentlich identifikationsstiftend und Ausstrahlung über die Stadt Wil hinaus.	Eine Klärung des Vorgehens und Zuständigkeiten innerhalb Stadtverwaltung hinsichtlich "Kunst im öffentlichen Raum" wird durch die Projektleitung erfolgen.
49963	Veloverkehr geeignet separat führen oder deutlich von Autos abgrenzen.	Durch Vergrößerung Parkhaus, Zunahme Anzahl Verkehrsbussen und T30 wird die Obere Bahnhofstrasse dicht befahren sein. Abstand zu Velofahrer müsste mit Blick auf Zukunft auf dieser Achse vergrössert oder gar separat geführt werden. Evtl. Strasse als Einbahn planen und Kreisverkehr um Gebäudeblocks prüfen.	→ Entfall WIPA → Veloführung Obere Bahnhofstrasse → Veloführung Bahnhofplatz → Einbahn-System MIV
49965	Entflechtung von Auto, Bus, Velo, Fussgänger vorsehen.	Mehr Busse, grössere Tiefgarage bedeutet voraussichtlich grösseres Kollisionsrisiko. Bspw. - Zufahrt Autos von/zu Tiefgarage neu lenken - Zufahrt Velostation anders lenken	→ Entfall WIPA → Zufahrt Tiefgarage → Veloführung Bahnhofplatz
49967	Wie erfolgt sichere Überquerung für Fussgänger (nur unterirdisch)?	Achtung: bereits jetzt neuralgischer Punkt mit vielen Überschneidungen (Auto, Busse, Velos, Fussgänger).	Das Queren vom Bahnhof Richtung Migros erfolgt flächig. Tempo 30 sowie der gesicherte Stützpunkt in der Fahrbahnmitte (Multifunktionsstreifen) erhöhen die Sicherheit. Der Stützpunkt in der Fahrbahnmitte wird mittels Poller oder ähnlichen Elemente geschützt, sodass kein Befahren durch Fahrzeuge möglich ist. Auf die Markierung eines Fussgängerstreifens wird verzichtet, um das flächige Queren zu ermöglichen.
49969	Konsequent alle Auto-Abstellplätze in die Tiefgarage verlegen. Auch Kiss&Ride-Parkplätze wie in St.Gallen.	Der Platz gewinnt nur, wenn oberirdische Parkierung und Abstellmöglichkeiten verschwinden.	→ Verschiebung Bahnhofvorfahrt
50116	Die Integration der Bahnhofsvorfahrt (Kiss&Ride) in die Parkhauserweiterung soll geprüft werden. Zufahrt von Osten via untere Bahnhofstrasse, analog Parkhaus.	Der gesamte Zufahrtsverkehr ist über die Winkelriedstrasse vorgesehen. Diese wird von mehreren Hauptschulwegen gekreuzt. Das Risiko für Schul- und Kindergartenkinder ist nicht akzeptabel. Der Vorschlag reduziert den Verkehr auf der Winkelriedstrasse deutlich und ist von Osten her attraktiver als der Umweg über diese.	→ Verschiebung Bahnhofvorfahrt → Zufahrt Tiefgarage

Mitwirkung - Antworten
Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil

ID	Antrag / Bemerkung	Begründung	Finale Antworten
50117	Die Einfahrt in die Weststrasse von der Bahnhofsvorfahrt her soll nicht möglich sein (Linksabbieger-Verbot).	Bei Rückstau auf der Zürcher-/Winkelriedstrasse wird auf die Weststrasse ausgewichen, was unerwünschten Durchgangsverkehr im Quartier erzeugt.	Gemäss Masterplanung wird der westliche Bereich der Weststrasse im Bereich des Bahnhofplatzes gesperrt. Aus verkehrsplanerischer Sicht ist eine solche Sperrung zweckmässig, um zu vermeiden, dass Mehrverkehr auf dem Bahnhofplatz den Busverkehr behindert sowie das Quartier von quartierfremden Verkehr entlastet wird. → Verschiebung Bahnhofsvorfahrt
50118	Der Fusswegübergang bei der Gallusstrasse über die Winkelriedstrasse soll so gestaltet werden, dass die Sicherheit für Schul- und Kindergartenkinder erhöht wird.	Der Fussweg entlang der Gallusstrasse bildet einen Hauptschulweg. Die Zufahrt zum Bahnhofplatz erzeugt ortsfremden Verkehr, der eine Gefährdung der Schul- und Kindergartenkinder darstellt.	→ Westquartier → Verschiebung Bahnhofsvorfahrt
50119	Siehe Antrag Gallusstrasse	Siehe Antrag Gallusstrasse	→ Westquartier
50120	Die Umgestaltung der Allee soll gesamtheitlich unter Einbezug von Alleestrasse, Pausenplatz Alleeschulhaus, Gallusweg, etc. erfolgen.	Die verschiedenen Probleme rund ums Alleeschulhaus lassen sich nur mit einer gesamtheitlichen Planung lösen, welche die Bedürfnisse aller betroffenen Nutzergruppen berücksichtigt.	Den Planenden sind die Schnittstellen zu den verschiedenen Projekten bekannt. All die erwähnten Bereiche sind nicht direkter Projektbestandteil des Projektes "Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil". Unter Berücksichtigung der materiellen und personellen Ressourcen werden die Entwicklungen und Umgestaltungen dieser Schnittstellen in separaten Projekten bearbeitet. Die Schnittstellen zwischen den Projekten werden soweit möglich koordiniert.
50121	Die Überdachung soll auf den gesamten Bushof erweitert werden oder mindestens die geplanten Fusswegquerungen einschliessen.	Die Attraktivität wird deutlich erhöht, wenn eine witterungsgeschützte Querung möglich ist. Wenn die Überdachung nur bei den vorgesehenen Querungen erweitert wird, würde dies zusätzlich die Kanalisierung des Fussverkehrs an diesen Orten unterstützen.	→ Überdachungen
50122	MIV/Anlieferungsverkehr vom Bahnhofplatz her in die Weststrasse soll nicht möglich sein (Linksabbiegeverbot).	Vermeidung von Durchgangsverkehr im Quartier	Im Rahmen von Drittprojekten (BGK Westquartier, Markierungs- und Signalisationskonzept Westquartier) wurden Massnahmen untersucht, welche den Durchgangsverkehr im Westquartier vermeiden. → Westquartier → Verschiebung Bahnhofsvorfahrt
50123	Die Integration der Bahnhofsvorfahrt (Kiss&Ride) in die Erweiterung des Parkhauses soll geprüft werden.	Entlastung der Winkelriedstrasse, direktere Zufahrt von Osten, kein Umwegverkehr	→ Verschiebung Bahnhofsvorfahrt
50124	Der Planungsperimeter und Betrachtungsfokus sollen so erweitert werden, dass eine gesamtheitliche Planung des Bereichs erfolgt, inkl. Pausenplatz Alleeschulhaus, Allee- und Pestalozzistrasse, Gallusweg, etc. Dabei sind alle betroffenen Nutzergruppen einzubeziehen.	Die bestehenden Probleme rund ums Alleeschulhaus lassen sich nur mit einer gesamtheitlichen Betrachtung lösen.	→ Allee-Schulhaus → Westquartier
50125	Die Überdachung soll auf den gesamten Bushof erweitert werden oder mindestens auf die vorgesehenen Fussgängerquerungen.	Steigerung der Attraktivität durch witterungsgeschützte Übergänge.	→ Überdachung
50126	Es soll zusätzlich eine Bahnhofszufahrt im Süden (Hub-/Säntisstrasse) geschaffen werden (Kiss&Ride).	Vermeidung von Umwegverkehr, Entlastung der Zufahrtsstrassen und Vorfahrt im Norden.	→ Bahnhof Süd → Verschiebung Bahnhofsvorfahrt
50181	Umfangreiche Pläne und Bemerkungen zur gesamten Stadtentwicklung Die Beantwortung erfolgt zum Verkehrskonzept rund um den Bahnhof, zur Neugestaltung der Allee sowie zu den Vorschlägen betreffend Personenströmen, Gestaltung im UG		Der Mitwirkende hat eine sehr umfassende Stellungnahme verfasst, die weit über den Bahnhofplatz hinausgeht und in erster Linie die Stadtplanung betreffen. Nachfolgend ein paar Stichworte für den Perimeter "Stadtraum Bahnhof": - Seite 4: Der Lösungsansatz UG wird derzeit bei der Überprüfung des übergeordneten Verkehrskonzepts geklärt. - Seite 6: Die Allee müsste komplett gerodet werden. Die Busse wären bei diesem Lösungsansatz sehr weit weg vom Bahnhof, was zu langen Umstiegszeiten v.a. für Personen führt, die auf kurze Wege angewiesen sind. - Seite 7: Der Mensch ist grundsätzlich lieber oberirdisch wie unterirdisch unterwegs (Sicherheitsempfinden). Allfällige weitere Ladenlokale könnten als Konkurrenz zur Innenstadt verstanden werden. Auch die Kosten wären entsprechend hoch.
50242	Überarbeitung der Visualisierung	Die dargestellte Visualisierung zeigt keine Abgrenzung zur Strasse. Eine Änderung der Geschwindigkeit ist zum aktuellen Zeitpunkt unklar und rein spekulativ. Die dargestellte Visualisierung erzeugt somit ein falsches Bild und ist irreführend.	Die Visualisierung stellen einen "Blick in die Werkstatt" resp. den aktuellen Projektstand bei Erstellung dar. Eine Überarbeitung ist nach Abschluss des Bauprojekts angedacht.

Mitwirkung - Antworten
Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil

ID	Antrag / Bemerkung	Begründung	Finale Antworten
50243	Erweiterung der Vorgaben sowie deren Definition zum Vorplatz Alleeschulhaus	Der Schulhausplatz Allee (Ostseite) ist explizit ein Teil des Perimeters. Es fehlen jedoch jegliche Vorgaben für die Ausgestaltung dieser Fläche. Dass diese Fläche innerhalb des Perimeters ist erscheint sinnvoll, da er einen räumlichen Bezug zur angrenzenden Allee hat sowie in einem baulich schlechten Zustand ist. Es wirkt befremdend dass für den Perimeter Allee/obere Bahnhofstrasse diverse Vorgaben bezüglich der gewerblichen Nutzung bestehen, der Schulraum innerhalb dieses Perimeters jedoch ohne Zielvorgaben ist.	→ Allee-Schulhaus
50244	Berücksichtigung des Schutzstatus "öffentliche Toilette"	Das Gebäude der öffentlichen Toilette ist im Schutzinventar gelistet. Die im technischen Bericht erwähnten Ziele (Abbruch / Neubau) stehen dazu im Widerspruch. Dies widerspricht sowohl der soeben neu aufgelegten Schutzverordnung sowie der sehr strengen Umsetzung der Stadt Wil in Bezug auf die Erfüllung des Schutzinventars (gemäss BUV dem Wakker-Preis geschuldet).	→ Toilette Schwanenkreisel
50247	Erschliessung unterirdische 2-Rad-Anlage (Rampe) nur für Fahrräder.	Die Definition der 2-Rad-Anlage neben der Wil-Frauenfeld-Bahn ist nicht klar definiert. Diese ist über eine Rampe mit signifikanter Steigung zugänglich. Aufgrund der Geräusch-Emission sollte diese "2-Rad-Anlage" nur für Fahrräder oder Elektro-Roller zugänglich sein. Insbesondere kleinmotorisierte 2-Räder (<125cm3) führen auf einer Rampe zu relativ hoher Lärm-Emission, da diese 2-Räder für Rampen untermotorisiert sind.	Die Zufahrt zur Velostation neben der Frauenfeld-Wil-Bahn ist nur für Velos gestattet. Motorräder nutzen die Zufahrt über das Bahnhofparking.
50248	Umplatzierung Soldatendenkmal zum Friedhof / Parkanlage St. Peter Kirche	Das Soldatendenkmal nimmt Bezug auf die gefallenen Soldaten des 1. und 2. Weltkrieges. Ein direkter Bezug zum Alleeschulhaus wie auch dem Westquartier besteht nicht und der geplante Ort "Pestalozzi-Strasse" erscheint weder sinnvoll noch erzeugt er eine Aufwertung des Quartiers. Als alternativer Standort würde sich die Parkanlage der St. Peter Kirche anbieten, welche bereits jetzt ein Soldatendenkmal beherbergt. Oder der Friedhof in der Tharau.	→ Soldaten-Denkmal
50250	Oberirdische Veloabstellplätze überdachen	Schutz für Velo	→ oberirdische Velostellplätze
50251	Optionale Parkhausanbindung: Abgleich mit dem BGK-Westquartier	Das BGK-Westquartier enthält diverse Massnahmen im Umfeld des Alleeschulhauses und des benachbarten Kindergartens. Sollte eine optionale Parkhausanbindung geprüft werden, so ist das BGK-Westquartier zu berücksichtigen.	→ Zufahrt Tiefgarage
50252	Dach breit genug gestalten. Neben Photovoltaik auch Begrünung durchführen	Das Dach soll genügend Schutz bieten, auch bei regnerischem und stürmischem Wetter. Neben Photovoltaik soll auch eine Begrünung durchgeführt werden, damit sich der Platz im Sommer weniger aufheizt.	→ Überdachung → Nachhaltigkeitskonzept → PV-Anlage
50254	Erhalt "Bäume Allee"	Die Bäume der Allee sind im alten sowie neuen Schutzplan verzeichnet. Gemäss Baumplan ist nur angedacht, die 4 "sehr schützenswerte Bäume" zu erhalten. Alle "schützenswerte Bäume" sollen ersetzt werden. Dies widerspricht sowohl der soeben aufgelegten Schutzverordnung sowie der sehr strengen Umsetzung der Stadt Wil in Bezug auf die Erfüllung des Schutzinventars. Die geplante Neubepflanzung kommt einer Ungleichbehandlung zu privaten Parteien gleich und ist nicht nachvollziehbar.	→ Bäume Allee
50255	Unterirdischer Veloabstellplatz sicher gestalten	Auf die Sicherheit soll besonders geachtet werden: gute Lichtverhältnisse, bewachte Veloparkplätze mit Personal, Velowerkstatt, Notruf, gut einsehbare Verhältnisse	→ Velostation
50256	Mit dem Verschieben des FW-Bahnhofs und der Bushaltekanten nach Westen wird das Westquartier mit den näher rückenden Lärm-, bzw. den Emissionsquellen belastet. Nach Aus Sicht Wohnqualität ist die Verschiebung zu vermeiden (unterirdischer FW-Bahnhof) oder zu verringern (zusätzliche Haltekanten auf Südseite des Bahnhofs). Zumindest sind diesbezüglich Massnahmen zu prüfen (Lärmschutz, Lärmreduzierende Asphalte, zusätzliche Abfalleimer und Abfall-/Reinigungstouren etc.) und umzusetzen. Südlich des Bahnhofs angeordnete Bushaltekanten würden zudem zur Fahrplanstabilität beitragen, wenn für die nach Süden gerichteten Linien nicht ins Zentrum gefahren werden muss. Eine zentrale Bushaltekante ist wohl planerisch ideal, macht aber nicht in jedem Fall Sinn. Andere Städte, mit guten Signalisationen zu den Bushaltekanten hin beweisen, dass zwei Bushaltekanten sehr gut möglich und funktional sind.	in Antrag enthalten	→ Lage FWB und Bushof Unabhängig davon wird auf die Anliegen bestmöglich Rücksicht genommen, damit die Emissionsquellen minimiert werden können.

Mitwirkung - Antworten
Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil

ID	Antrag / Bemerkung	Begründung	Finale Antworten
50257	In der aktuellen Diskussion über die Energiefrage werden die Forderungen nach PV-Anlagen immer grösser. Es ist richtig, diese Frage auch in diesem Projekt stellen. Auf Grund der stark versiegelten Flächen (Asphalt, Beton) im Bereich Bahnhof ist zu prüfen, welchen Einfluss eine PV-Anlage auf das Mikroklima/Temperatur in diesem Gebiet hätte. PV-Anlagen generieren auch Wärme! Es ist zu prüfen, ob sich eine begrünte Überdachung der Bushaltekante (auch als ökologischer Trittstein - Stichwort: bosco vertikale, Milano) hier nicht besser eignen würde, als eine PV-Anlage. Alternativer Standort für PV-Anlage: SBB-Gebäude.	in Antrag enthalten	→ Nachhaltigkeitskonzept → PV-Anlage
50258	Im Rahmen der Umgestaltung der Allee ist die Situation betreffend Pausenplatz beim Schulhaus zwingend zu analysieren und gegebenenfalls im Projekt Bahnhofplatz zu integrieren. Dabei stehen die Punkte Sicherheit und Attraktivität im Vordergrund. Das Alleeschulhaus als Wahrzeichen und Tor zur Stadt darf nicht zurückstehen. Aktuelle Diskussionen über die Sicherheit (Drogenszene etc.) auf dem Pausenplatz Schaden dem Stadtbild! Ein Attraktives Alleeschulhaus mit würdigem und sicherem Pausenplatz ist eine Visite der Stadt. Zudem fördert ein attraktives Schulhaus die Ansiedlung von bildungsnahen Familien, welche für eine gesunde "Durchmischung" unabdingbar sind.	bereits im Antrag enthalten	→ Allee-Schulhaus
50259	Als weiteres Drittprojekt ist das BGK Westquartier zu erwähnen. Veränderungen betreffend Verkehrsführung im Bereich Bahnhofplatz haben eine direkte Auswirkung auf das Westquartier wofür das BGK Westquartier Lösungen bereit hält. Die Umsetzung (ganz, oder teilweise) des BGK ist somit koordiniert mit dem Bahnhofplatz anzugehen.	im Antrag enthalten	→ Westquartier
50293	Die Einfahrt der Tiefgarage ist zu verschieben, so dass die Zufahrt nicht über den Bushof erfolgt.	1. Durch die zusätzlichen Parkplätze in der Tiefgarage und das Verschwinden der oberirdischen Parkplätze, steigt die Nutzung der Tiefgarage. Insbesondere die vermehrte Nutzung durch Kurzzeitparkende dürfte zu einer erheblichen Steigerung der Zu- und Wegfahrten führen. Aus diesem Grund ist es von grösster Bedeutung, wo die Zufahrt der Tiefgarage ist. Es dürfte nicht sinnvoll sein, den gesamten Parkverkehr der bestehenden und 130 zusätzlichen Parkplätze entlang des Bushofes und der oberen Bahnhofstrasse zu führen. Insbesondere, weil dieser Bereich eine Aufwertung für den Fuss und Veloverkehr werden soll und die Obere Bahnhofstrasse mit dem Bahnhof verbinden soll. Es dürfte besser sein, im Rahmen der Umgestaltung die Zufahrt zur Tiefgarage zu verlegen und von der Zürcherstrasse direkt über die Notkerstrasse oder indirekt über die Winkelriedstrasse und Gallusstrasse zu realisieren. Nur dadurch ist es möglich, den MIV von öV und FVV weitestgehend zu entflechten und eine hohe Aufenthaltsqualität im Gebiet zu realisieren.	→ Entfall WIPA → Zufahrt Tiefgarage
50295	Auf eine Versiegelung der Flächen ist soweit als möglich zu verzichten und es ist eine möglichst umfangreiche Begrünung vorzusehen.	Bei der Detailplanung ist darauf zu achten, dass möglichst wenig Flächen versiegelt werden. Noch besser wäre eine weitestgehende Begrünung, inklusive Dächer von Bushof und FW-Bahn. Dies liesse sich auch mit einer PV-Anlage kombinieren. Es gibt diverse Beispiele die zeigen, wie dies möglich ist. Die Begrünung trägt zum einen zur Biodiversitätsförderung bei. Zum anderen hat sie einen kühlenden Effekt und hilft Hitzeinseln zu vermeiden. Als Massnahme zur Anpassung an den Klimawandel sollte daher möglichst viel begrüht und möglichst wenig versiegelt werden.	→ Nachhaltigkeitskonzept → PV-Anlage
50296	Aufwertung der Verbindung zwischen Bahnhof und Schwanenkreisel für FVV ist zu begrüssen.	Ich befürworte die Aufwertung der Verbindung zwischen Oberer Bahnhofstrasse und Bahnhof für den Fuss und Veloverkehr und unterstütze das Vorhaben generell.	Besten Dank für die positive Rückmeldung.
50297	Es sind Kurzzeitabstellplätze für Velos mit Anhänger und Cargobikes vorzusehen, so dass das Einkaufen ohne Auto unterstützt wird.	Wer grössere Einkäufe ohne Auto erledigen möchte, muss sein Velo mit Anhänger oder Cargobike nahe der Geschäfte abstellen können. Idealerweise so, dass er den Einkaufswagen zurückbringen kann, ohne das Velo aus den Augen zu lassen. (Wie beispielsweise beim Coop Rickenbach).	→ oberirdische Velostellplätze
50323	Verschiebung Kurzzeitparkplätze und Vorfahrt in den Untergrund zur Reduzierung von Konfliktpunkten	Die Kurzzeitparkplätze und die Vorfahrt für Personen ohne Mobilitätseinschränkungen sind am bisherigen Standort nicht optimal platziert. Der Zubringerverkehr stört den ÖV-Betrieb und kreuzt die Zufahrt zur Velostation. Sowohl die Kurzzeitparkplätze, wie auch die Vorfahrt könnten problemlos in der unterirdischen Parkgarage untergebracht werden. Dadurch könnten die zufahrenden Personen die Perrons durch den selben Zugang wie die Velofahrenden, mit kurzem Fussweg und im trockenen, erreichen. Mit dem geplanten Ausbau der Parkgarage wäre ausreichend Platz für diese Lösung und mit dieser Variante wären viele gefährliche Konfliktpunkte entschärft. Der Zubringerverkehr kreuzt sonst die Zu- und Wegfahrt zur Velostation, behindert diverse Buslinien die in Westrichtung abfahren und behindert auch den querenden Fussverkehr über den Bahnhofplatz.	→ Verschiebung Bahnhofvorfahrt

ID	Antrag / Bemerkung	Begründung	Finale Antworten
50324	Planung der Zu-/Wegfahrt zur Velostation	<p>Die Zu- und Wegfahrt zur Velostation wurde in dieser Verkehrsplanung unverständlicherweise nicht geplant. Es ist unklar, welche Vortrittsregeln gelten werden und wie gefährliche Situationen vermieden werden sollen. Die steile & enge Ausfahrt wirkt nicht sehr übersichtlich.</p> <p>Idealerweise würde man die Fahrtwege der Fahrräder bis zur Einfahrt zur Velostation planen und diese durch Erhöhung oder zumindest farbliche Markierung vom Strassenraum abheben. Noch besser wäre es, wenn der Zubringerverkehr in die Parkgarage geführt wird und die Zufahrt nur für Taxis und Personen mit Mobilitätseinschränkung zugelassen wird.</p>	<p>→ Zufahrt Velostation → Veloführung Bahnhofplatz → Verschiebung Bahnhofvorfahrt</p>
50325	Fahrs Spuren für Fahrradfahrende sollten geplant, und Konfliktpunkte minimiert werden	<p>Auch in diesem Bereich wurden keinerlei Fahrs Spuren für den Fahrradverkehr geplant. Es ist unklar, wie Fahrradfahrende von der Bahnhofstrasse zur Velostation West oder ins Westquartier kommen und wie die Interaktion zwischen MIV, ÖV und Fahrrädern auf der Kreuzung geplant ist.</p> <p>Hier sollten Fahrs Spuren geplant werden, wobei mögliche Konflikte mit ÖV und MIV durch Strassenmarkierungen und/oder intelligente Ampelanlagen geregelt werden sollten.</p>	<p>→ Knoten Weststrasse/Obere Bahnhofstrasse → Veloführung Bahnhofplatz</p>
50326	Übereinstimmung des Entwicklungskonzeptes und der geplanten Umsetzung sollte überprüft werden	<p>"Dem Masterplan liegt ein Entwicklungskonzept zugrunde, wonach der Bahnhof Wil ein städtebaulich gelungener Ort, eine attraktive Adresse für Stadt und Region und ein urbaner, in das Stadtzentrum integrierter Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs ist. "</p> <p>Obenstehender Satz ist nicht kompatibel mit der Basisbotschaft "Autos willkommen". Ein städtebaulich gelungener Ort und ins Stadtzentrum integrierter Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs kann nur geschaffen werden, wenn der MIV reduziert oder ganz verbannt wird. Andernfalls behindert der MIV den ÖV-Verkehr und reduziert die Attraktivität des Aufenthalts am Bahnhof und in der Allee für Menschen.</p> <p>Infrastruktur, und insbesondere Verkehrsinfrastruktur, sollte sich an den Bedürfnissen der Menschen orientieren. Nicht an ineffizienten, gesundheitsschädlichen Verkehrsmitteln.</p> <p>Gute Infrastruktur führt zu freiwilligen Verhaltensänderungen und ist damit der einzige Weg zu einer nachhaltigen & lebenswerten Zukunft. Wie das funktioniert sieht man z.B. in Paris, Amsterdam oder skandinavischen Ländern.</p>	<p>→ Autos willkommen → Gesamtverkehrskonzept → Entfall WIPA → Verschiebung Bahnhofvorfahrt</p>
50327	Berechnungen zu Verkehrsflüssen sollten präzisiert werden.	<p>"Mit der Zentrumsentlastung Wil strebt zudem die Stadt Wil an, das heutige Belastungsniveau der Oberen Bahnhofstrasse von 13'000 Fahrzeugen zu reduzieren."</p> <p>Gemäss der Aussage des Stadtpräsidenten an der Informationsveranstaltung sind 2/3 des Verkehrs im Stadtzentrum Quell-/Zielverkehr. Die Zentrumsentlastung führt also auch im Optimalfall lediglich zu einer geringen Reduktion des Verkehrs. Die Vergrösserung der Parkgarage dürfte diesem Effekt entgegenwirken. Es ist deshalb unverständlich, weshalb der Planung der Parkplatzkapazität keine Berechnungen zum erwarteten Verkehrsaufkommen und keine Zielsetzungen betreffend des angestrebten Modalsplits für den Quell-/Zielverkehr zugrunde liegen. Die obenstehende Aussage wirkt deshalb wie Wunschdenken, und nicht wie eine kompetente Einschätzung.</p>	<p>→ Entfall WIPA</p>
50329	Konfliktsituationen zwischen MIV und Fahrrad-/Fussverkehr muss im Bereich der Zufahrt zur Parkgarage ebenfalls bedacht werden.	<p>In den Erläuterungen zur Fahrbahngestaltung im Bereich der Zufahrt zur Parkgarage werden zwar Konflikte zwischen ÖV - MIV und MIV - MIV beachtet, der Langsamverkehr (Fussgänger:innen und Fahrradfahrende) wird jedoch unverständlicherweise komplett ausser Acht gelassen. Weshalb dazu keine Überlegungen gemacht wurden ist mir unklar. Fahrradfahrende müssen irgendwie von der Bahnhofstrasse/Allee zur Velostation und ins Westquartier kommen, und queren dabei die Zufahrt zur Parkgarage. Der Fussverkehr zwischen den Haltekanten und zwischen dem Bahnhof und Stadtsaal & Allee quert ebenfalls diese 14m breite, voraussichtlich stark befahrene Fahrbahn. Wie bereits an anderen Stellen erwähnt sollte der MIV hier reduziert werden, er sollte ausgebremst werden und der Langsamverkehr sollte vortrittsberechtigt sein.</p>	<p>→ Verschiebung Bahnhofvorfahrt</p>
50339	Frauenfeld-Wil-Bahn zum Bahnhof neben Gleis 1 verlegen. Statt der Gütergeleise die Schmalspurgeleise einsetzen. Im westlichen Teil muss dann die Normalspur die Schmalspur kreuzen für den Güterverkehr. Güterschuppen ersetzen.	<p>Dies ermöglicht auch älteren Menschen ein rascheres Umsteigen von den Zügen im Bahnhof zur Frauenfeld-Wil-Bahn.</p>	<p>→ Verlegung FWB zum SBB-Gleis 1</p>

Mitwirkung - Antworten

Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil

ID	Antrag / Bemerkung	Begründung	Finale Antworten
50340	Autoverkehr unterirdisch. Der Zubringer der Autos zum Bahnhof soll über die Parkgarage erfolgen. Zufahrt zur Parkgarage von hinten, nicht vom Bahnhofplatz aus.	Der Autoverkehr sollte den Busverkehr und die Fussgänger nicht behindern. St. Gallen und Frauenfeld z.B. haben dies auch so gemacht. Die Zufahrt zur Parkgarage sollte irgendwo aus Richtung Zürcherstrasse erfolgen.	→ Zufahrt Tiefgarage → Verschiebung Bahnhofvorfahrt
50348	Es fehlt mir ein Verkehrskonzept für den MIV (motorisierter Individualverkehr). Die obere Bahnhofstrasse bis zum Schwanenkreisel sollte für den MIV gesperrt sein. Nur Taxis und ÖV sollten darüber verkehren. Veloverkehr evtl. auf separater Spur. Zubringer Parkgarage Migros nur noch über die untere Bahnhofstrasse.	Der ÖV könnte so rascher zum und vom Bahnhof verkehren. Dies bringt eine Fahrplanstabilität. Für Autoposer würde es zudem nicht mehr attraktiv, im Zentrum gross herumzufahren. Die Lebensqualität würde massiv zunehmen.	→ Einbahn-System → Veloführung Obere Bahnhofstrasse
50355	Zufahrt Stadtparking soll über die Notkerstrasse von hinten (Richtung Zürcherstrasse) erfolgen.	Bahnhofplatz möglichst vom motorisierten Individualverkehr freihalten.	→ Zufahrt Tiefgarage
50358	Anlieferung zu Geschäften muss auch bei für MIV gesperrtem Bahnhofplatz zugelassen werden.	Die Geschäfte benötigen eine akzeptable Möglichkeit für die Anlieferung.	Die Anlieferung der Geschäfte bleibt sichergestellt. Hierzu wurde ein Anlieferungskonzept erstellt, welches im Bauprojekt noch zu präzisieren ist.
50441	"Umnutzung WC-Anlage für Bistro/Kaffee"	Gemäss Bericht soll die WC-Anlage am Schwanenkreisel umgenutzt werden, da sie nicht mehr in Betrieb ist. Dies stimmt nicht und sollte eine Stilllegung geplant sein ist eine alternative WC-Anlage erforderlich. Des weiteren ist das Gebäude denkmalgeschützt und eine Umnutzung kaum mit deren Auflagen umsetzbar.	→ Toilette Schwanenkreisel
50442	Erweiterung von Kiss&Ride im Südquartier	Gemäss Bericht ist lediglich ein Kiss&Ride an der Nordseite des Bahnhofs geplant. Dies erscheint als wenig sinnvoll, als die Zufahrt nur über Schwanenkreisel - Zürcher Strasse - Winkelriedstrasse möglich ist. Dies führt zu unnötigem Mehrverkehr über den Schwanenkreisel und widerspricht dem Verkehrskonzept der Stadt Wil (Entlastung des Schwanenkreisels). Ein Kiss&Ride Bereich auf der Südseite ist für alle Fahrzeuge aus dem Süden und z.T. Osten attraktiver und schneller. Gleichzeitig wird die Zufahrt über die Winkelriedstrasse (Schulweg) und die Überfahrt des Busbahnhofs reduziert. Letzteres ist insofern von Bedeutung, als dass der geplante Busbahnhof für >80% der Buse eine Wende vor der FW-Bahn erfordern und MIV zu Konflikten führt.	Das Südquartier ist nicht Bestandteil des Projektes "Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil". Dieses wird in anderen Projekten der Stadt Wil berücksichtigt. → Westquartier → Verschiebung Bahnhofvorfahrt
50443	Velostation WEST: hell, übersichtlich, grosszügig und fahrradfreundlich wie beispielsweise in Winterthur. Trennung von Motorrädern, Rollern und Mopeds.	Die aktuellen Fahrradanlagen sind / waren nicht mehr zeitgemäss und entsprechen nicht mehr einer modernen Fahrradstation. Bezüglich "gefühlter Sicherheit" ist ein grosszügiger und heller Abstellbereich entscheidend. Gleichzeitig steigert die räumliche Gestaltung die Attraktivität. Ein gemischter Einstellraum (Fahrräder, Mopeds, Roller) führt zu engeren Verhältnissen und Lärmemissionen. Beides reduziert die "gefühlte Sicherheit" und führt bei vielen Personen zur Meidung dieser Abstellräume.	→ Velostation
50445	PV-Anlage	Die Integration einer PV-Anlage ist begrüssenswert.	→ PV-Anlage
50446	Verbesserung Langsamverkehr	Die Konzepte des Langsamverkehrs wirken mangelhaft und nicht ausgereift. Hier sollte nachgebessert werden.	→ Veloführung Bahnhofplatz → Veloführung Obere Bahnhofstrasse
50474	Das Soldatendenkmal muss einen Platz in einem würdigen Umfeld im näheren Umkreis der Allee erhalten.	Der Ortsbürgerrat der Ortsgemeinde Wil stellt sich nicht gegen die Umgestaltung der Allee. Dennoch darf das historische Erbe der Stadt Wil nicht ausgeblendet werden und muss in Form des Soldatendenkmals gewahrt und dieses an einem seiner Bedeutung angemessenen Platz präsentiert werden.	→ Soldaten-Denkmal
50562	Dach mit Fotovoltaikanlage versehen	Jede Dachfläche sollte mit Fotovoltaik versehen werden um das Ziel der Energiewende zu erreichen	→ PV-Anlage
50564	Es soll in der Veloeinstellhalle ein abgeschlossener Bereich für zahlende Dauermeter geschaffen werden. Nur diese haben Zugang.	Velos werden immer teurer und viele Personen getrauen sich nicht das Velo im Bahnhof abzustellen weil sie Diebstahl oder Vandalismus befürchten. Für diese sollte eine Lösung geschaffen werden. Erhöht die Attraktivität das Velo zu benutzen.	→ Velostation
50565	Die Wege der Radfahrer müssen auf dem ganzen Platz klar gekennzeichnet sein. Es wird viele Überquerungen mit den verschiedenen Verkehrsmitteln geben die am Bahnhof verkehren.	Sicherheit für Velofahrende erhöhen. Klare Verkehrsführung für alle Teilnehmer.	→ Veloführung Bahnhofplatz
50569	Anstelle der Kurzzeitparkplätze sind hier oberirdische Veloabstellplätze vorzusehen. Der Bahnhofplatz ist grundsätzlich vom MIV freizuhalten.	Der Bahnhofplatz ist für jene Verkehrsträger attraktiv zu gestalten, deren Modalsplit-Anteil gemäss den gegebenen verkehrspolitischen Zielen erhöht werden soll (FVV, ÖV). Oberirdische Fahrradparkplätze setzen ein Zeichen zugunsten des Radverkehrs und sind insbesondere Nachts aufgrund des subjektiven Sicherheitsgefühls beliebter als unterirdische Abstellanlagen.	→ Verschiebung Bahnhofvorfahrt → oberirdische Velostellplätze

Mitwirkung - Antworten
Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil

ID	Antrag / Bemerkung	Begründung	Finale Antworten
50571	Die unterirdische Veloabstellanlage muss auch für Radfahrende aus dem Südquartier (über die Personenunterführung West) zugänglich sein.	Auf der Südseite des Bahnhofes herrscht ein Mangel an sicheren Veloabstellanlagen. Die neue Abstellanlage sollte deshalb auch von Süden her benutzt werden können. Ein entsprechende (Schiebe-)Rampe ist vorzusehen.	→ Bahnhof Süd Ob und inwiefern eine Schieberampe zur Erschliessung der Velostation ergänzt werden kann, wird im Bauprojekt geprüft.
50575	Der Slogan "Autos willkommen" soll nicht weiter verwendet werden und ist aus sämtlichen Planungsdokumenten und Kommunikationsmitteln zu entfernen. Sollte er weiter verwendet werden, ist er mit den Slogans "Velos willkommen", "Fussgänger*innen willkommen" und "ÖV willkommen" zu ergänzen.	Der Slogan "Autos willkommen" sendet ein völlig falsches Signal aus und steht im Widerspruch zu sämtlichen verkehrsplanerischen Zielen und Strategiepapieren der Stadt und Regio Wil. Gemäss Agglomerationsprogramm 4. Generation soll der Modalsplit-Anteil des MIV von heute 70% auf 55% im Jahr 2040 reduziert werden. Um den Wert von 55% gesamtregional zu erreichen, ist in den Zentren eine starke Reduktion des MIV erforderlich. Das Projekt Bahnhofplatz/Allee muss deshalb darauf ausgelegt sein, MIV zu vermeiden und stattdessen den Modalsplit-Anteil von ÖV und FVV zu erhöhen. Es erscheint geradezu grotesk, dass in den Basisbotschaften ausgerechnet der MIV willkommen geheissen wird, während die förderungswürdigen Verkehrsträger keine Erwähnung finden. Es wäre nicht verwunderlich, wenn der offensichtliche Widerspruch zwischen dem Slogan "Autos willkommen" und der übergeordneten Zielsetzung des Agglomerationsprogramms zur Kürzung der Bundesbeiträge für das Projekt Bahnhofplatz/Allee führen würde. Dieser unbedarfte Slogan zeugt von hochgradiger Inkompetenz und fehlender politischer Sensibilität der Planungsverantwortlichen.	→ Autos willkommen → Gesamtverkehrskonzept → Entfall WIPA → Verschiebung Bahnhofvorfahrt
50576	Der Projektperimeter oder zumindest der Betrachtungsperimeter ist auf die angrenzenden (Westquartier, Untere Bahnhofstrasse, Südquartier) auszudehnen.	Die Planung erscheint uns nicht genügend auf die Umgebung abgestimmt. Bspw. sind die Veloverbindungen in die angrenzenden Quartiere und die Auswirkungen des neuen MIV-Regimes auf das Westquartier nicht dargestellt.	Sowohl die Untere Bahnhofstrasse wie auch das West- und Südquartier sind nicht direkter Bestandteil des Projektes "Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil". Die Entwicklung und Umgestaltung dieser Bestandteile werden in separaten Projekten bearbeitet. In jedem Fall wird sichergestellt, dass die Schnittstellen zwischen den Projekten koordiniert werden.
50577	Die Bahnhofvorfahrt für den MIV ist unterirdisch anzuordnen. Der Bahnhofplatz ist vom MIV freizuhalten. Anstelle der Kiss&Ride- und Kurzzeitparkplätze (ausgenommen Behinderten-Parkplätze) ist ein Angebot an oberirdischen gedeckten Veloabstellplätzen vorzusehen.	Die direkte Vorfahrt führt zu Konflikten zwischen MIV, Fussverkehr, Veloverkehr und ÖV auf dem Bahnhofplatz und sowie zu einer erhöhten Verkehrsbelastung im Westquartier. Die oberirdische Vorfahrt sollte dem Taxiverkehr, Behindertenfahrzeugen und allenfalls dem Car-Sharing vorbehalten sein. Kiss&Ride- sowie Kurzzeitparkplätze können unterirdisch angeordnet werden und sollten gebührenpflichtig sein, um den MIV einzudämmen. Heute ist der Bahnhofbereich West ein beliebter Treffpunkt der Auto-Poser-Szene. Das künftige Verkehrsregime muss gewährleisten, dass sich dieser Zustand nach der Neugestaltung des Bahnhofplatzes nicht wieder einstellt.	→ Verschiebung Bahnhofvorfahrt → oberirdische Velostellplätze
50578	Die Zufahrten des Veloverkehrs zu den Parkings sind sicherheitstechnisch zu überprüfen und zu optimieren.	Die Zufahrt des Veloverkehrs durch den Busbahnhof ist konfliktträchtig, vor allem wenn der Bahnhofplatz auch durch den MIV befahren werden kann. Eine alternative Anfahrtsroute mit Fokus "sicher" von der Allee über das Westquartier ist vorzusehen. Von Osten her kommend ist das Veloparking im Landhaus die direktere Lösung.	→ Veloführung Bahnhofplatz → Veloführung Obere Bahnhofstrasse → Verschiebung Bahnhofvorfahrt
50580	Die Themen Stadtklima und Biodiversität sind im Projekt stärker zu berücksichtigen. Es sind zusätzliche Bepflanzungen, unversiegelte Flächen und/oder Wasserflächen vorzusehen.	Das vorliegende Projekt ist in Bezug auf Klimawandel-Anpassung und Begrünung nicht zeitgemäss. Der hohe Versiegelungsgrad führt zu einer starken Hitzeentwicklung im Sommer. Zur Gewährleistung eines erträglichen Stadtklimas sind zusätzliche unversiegelte Flächen, Bepflanzungen, Brunnen oder ähnliche Strukturen vorzusehen, welche die Verdunstung von Wasser ermöglichen. Da das Potenzial für zusätzliche unversiegelte Flächen beschränkt sein dürfte, müssen insbesondere die Möglichkeiten für vertikale Begrünungen (z.B. im Bereich der Perronüberdachungen) ausgeschöpft werden. Zudem lassen sich durch eine Redimensionierung des Parkhauses zusätzliche Flächen freispielen, auf denen Bäume gepflanzt werden können.	→ Nachhaltigkeitskonzept
50583	Die Einfahrt zum Parkhaus beim Stadtsaal ist grundsätzlich zu überdenken. Die Zufahrt ist direkt ab der Zürcherstrasse unterirdisch über die Notker- oder Winkelriedstrasse zu führen. Falls die heutige Zufahrt beibehalten wird, ist auf die Erweiterung des Parkhauses zu verzichten.	Eine Kapazitätserweiterung des Parkhauses würde zwangsläufig zu Mehrverkehr führen. Eine zusätzliche Verkehrsbelastung kann jedoch weder auf dem Bahnhofplatz noch im Westquartier in Kauf genommen werden. Daher ist der Ausbau des Parkhauses zu hinterfragen. Eine ersatzlose Aufhebung der oberirdischen Parkplätze erscheint durchaus vertretbar, zumal die Kapazität des Parkhauses heute mehr als ausreichend ist und die Menge des MIV künftig abnehmen muss (gemäss Agglomerationsprogramm). Falls an der Erweiterung des Parkhauses festgehalten wird, ist die Einfahrt an die Zürcherstrasse zu verlegen, um eine Zunahme des MIV auf dem Bahnhofplatz und im Westquartier zu verhindern.	→ Entfall WIPA → Zufahrt Tiegarage
50584	Die Zufahrt zur Velostation ist attraktiver zu gestalten. Auf eine enge 180-Grad-Wende ist zu verzichten.	Auf einer steilen Rampe ist eine 180-Grad-Wende schwierig zu fahren und im Gegenverkehr heikel. Die Steigung der Rampe ist zu reduzieren und eine allfällige Wende ist grosszügig auszugestalten, falls nicht ganz darauf verzichtet werden kann. Ausserdem ist darauf zu achten, die Zufahrt für Radfahrende möglichst ohne Umwege möglich ist.	→ Zufahrt Velostation

Mitwirkung - Antworten
Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil

ID	Antrag / Bemerkung	Begründung	Finale Antworten
50585	Auf der Oberen Bahnhofstrasse ist zwingend ein Tempo-30-Regime vorzusehen. Auf einen Radstreifen in Fahrtrichtung Süden könnte allenfalls verzichtet werden, wenn dafür ein Radweg entlang der Alleestrasse realisiert wird.	Ein Tempo-30-Regime erscheint zwingend, um die Sicherheit für Radfahrende sowie eine gute Aufenthaltsqualität im Bereich der Allee zu gewährleisten. Aus Radfahrsicht ist ein beidseitiger Radstreifen zu bevorzugen. Auch ein Radstreifen nur bergwärts wäre bei einem Tempo-30 Regime allenfalls denkbar; dies hätte den Vorteil, dass der Strassenraum dadurch weniger breit wahrgenommen wird und entsprechend vorsichtiger gefahren wird.	→ Tempo 30 → Veloführung Obere Bahnhofstrasse
50586	Die Veloverbindung von der Zürcherstrasse zum Bahnhofplatz entlang der Alleestrasse ist für den Veloverkehr mit Fokus "sicher" beizubehalten. Alternativ könnte diese Route über die Pestalozzistrasse und Winkelriedstrasse zur Einfahrt des Veloparkings geführt werden.	Die Obere Bahnhofstrasse ist eine Verbindung Fokus "direkt", welche für unsichere Velofahrende schwierig zu befahren ist, vor allem, wenn auf einen Radstreifen in Fahrtrichtung Süden verzichtet werden sollte. Eine alternative Veloverbindung mit Fokus "sicher" ist zu gewährleisten.	→ Veloführung Obere Bahnhofstrasse
50598	Eingang des Parking in einem Tunnel unter den Quartierstrasse verlagern, mit direktem Anschluss auf der Umfahrgachse	Zu viel Auto im Zentrum.... Zentrum soll für Öv frei bleiben	→ Zufahrt Tiefgarage
50599	Mobility-Standort überprüfen; Ziel von Standort direkter Zugang zu einer Umfahrung des Zentrums. Geschützte Bahn für Taxi und Mobility wäre auch eine sinnvolle Alternative.	Wer Mobility fahren will wenn zuerst 20 Min in Stau stehen muss	→ Verschiebung Bahnhofvorfahrt
50642	In der Weiterbearbeitung des Gesamtprojekts ist mit Nachdruck darauf zu achten, dass die Qualität im Detail nicht nur erhalten, sondern weiter gesteigert werden kann.	Das Siegerprojekt hat sich im Wettbewerb als bezüglich Funktion wie Gestaltung bestes Projekt präsentiert. Die Qualitäten (z.B. unversiegelte Flächen und Bäume) dürfen in der weiteren Projektierung keinesfalls verloren gehen, vielmehr ist eine weitere Steigerung dieser Qualitäten anzustreben.	Die Projektqualität wird zielgerichtet weiterentwickelt. Die Qualitätsstandards werden laufend durch die Projektleitung überprüft. Nicht zuletzt wird dies mit den SIA-Planungsphasen mit entsprechendem Detaillierungsgrad sichergestellt. → Konzept Nachhaltigkeit
50671	Einbezug der KI in die Entflechtung der in der Vergangenheit dokumentierten Verkehrsströme.	Mir erscheint das Bahnhof-Allee Projekt als ziemlich farblose Zeitgeist-Lösung ohne wegweisenden Generationen-Effekt. Wir haben es mit Sicherheit dank fortschreitender KI Entwicklung in den nächsten 20 Jahren mit anderen Verkehrsströmen zu tun als in der Dokumentation erwähnt. Wir investieren also in eine Infrastruktur unter veralteten Annahmen.	KI soll ergänzend zu den geplanten Infrastrukturmassnahmen eingesetzt werden. Welche konkreten Massnahmen gemeint sind, ist nicht ersichtlich. An dieser Stelle gilt es festzuhalten, dass erfahrene Fachplaner aller relevanten Fachbereiche in die Planung involviert sind. Diese stellen auch sicher, dass die aktuellsten branchenüblichen Standards zur Anwendung kommen, sowohl in der Planung als auch später in der Realisierung.
50685	Die bestehenden grossen alte Bäume sollen in der Allee erhalten bleiben. Einige sind ja bereits entfernt worden? Auch sollen richtig grosse schattenspendende Bäume gepflanzt werden, um die Allee zu ergänzen.	Die vor über 20 Jahren gepflanzten Spitzahorne in der Oberen Bahnhofstrasse machen bis heute keinen richtigen Schatten. Das bezeugen die vielen Plastikdächer im Sommer auch vor den attraktiven Restaurationsbetrieben. Die neuen jungen Allee-Bäume brauchen ja auch Dekaden bis sie Schatten geben.	→ Bäume Allee
50688	Die Schätzung ist grob und aber es fehlen: a) die Auswirkungen der aktuell schwieriger gewordenen Beschaffungskosten von Material, der Inflation und der steigenden Zinsen. b) die laufenden Unterhaltungskosten dieser Investition. c) die Auswirkung auf den Steuerfuss.	Eine attraktive Allee-Anlage kann schnell zum Anziehungspunkt von Randständigen führen, was Folgekosten nach sich ziehen wird. Gibt es ein Benutzer-Konzept des neu erschlossenen Öffentlichen Raumes? Gratis-Anlässe finanziert vom Steuerzahler sind nicht richtig schlau. Reduzierte Preise für solche Anlässe schon.	a) Die Kosten für das Vorprojekt wurden auf den damals gültigen Richtpreisen ermittelt. Im Rahmen des Bauprojektes werden die Kosten aufgrund der aktuellen detaillierteren Projektentwicklungen und Kostenbasis aktualisiert. Dabei wird auch die Teuerung im Vergleich zum Stand Vorprojekt ermittelt und ausgewiesen. b) Die Unterhaltskosten werden, auf die städtischen Anforderungen abgestimmt und im Rahmen des Bauprojektes ermittelt. c) Die konkrete Auswirkung auf den Steuerfuss werden im Rahmen des Kreditantrages aufgezeigt (Volksabstimmung).

ID	Antrag / Bemerkung	Begründung	Finale Antworten
50695	Der Technische Bericht ist zu aktualisieren und die öffentliche Mitwirkung ist zu wiederholen.	Die Unterlagen zur öffentlichen Mitwirkung sind qualitativ ungenügend. Der Technische Bericht und die Beilagen dazu bilden den Planungsstand von Anfang 2020 bzw. Ende 2019 ab. Die in der Zwischenzeit erfolgten Projektänderungen sind nicht ersichtlich und es fehlen Erläuterungen dazu. Die Diskrepanzen zwischen den aktuellen Plänen und dem Technischen Bericht sind für die Mitwirkungsadressat*innen verwirrend und intransparent. Im Übrigen weist der Bericht zahlreiche orthografische und grammatikalische Fehler auf. Wir erachten eine öffentliche Mitwirkung unter diesen Voraussetzungen als nicht opportun und fühlen uns als Mitwirkungsteilnehmende nicht ernst genommen.	Das Mitwirkungsverfahren wurde bewusst in einer frühen Projektphase durchgeführt und erlaubt somit den "Blick in die Planerwerkstatt". Die Mitwirkung bietet der Bevölkerung die Möglichkeit bereits in einer frühen Planungsphase den Einblick in die laufende Projektbearbeitung und gleichzeitig besteht die Möglichkeit sich aktiv an der Planung zu beteiligen. Weil noch verschiedene offene Fragen und Schnittstellen zu klären sind und die Projektierung noch mehrere Monate dauern wird liegen auch noch keine definitiven und abschliessenden Projektunterlagen vor. Mit den beigelegten Dokumenten und Unterlagen wurde versucht das komplexe Infrastrukturprojekt möglichst verständlich abzubilden. Dabei gilt zu bedenken, dass es schwierig ist, "den optimalen Zeitpunkt für die Mitwirkung zu erwischen". Einerseits sollte das Projekt bereits soweit fortgeschritten sein, dass der Projektinhalt beurteilt werden kann. Andererseits darf der Projektstand nicht zu weit fortgeschritten sein, damit keine Einflussnahme mehr besteht. Eine Wiederholung der öffentlichen Mitwirkung ist nicht vorgesehen
50717	Es ist ein Einbahn Schwanenkreisel, Obere Bahnhofstrasse, Untere Bahnhofstrasse , Mattstrasse zu realisieren. Siehe Anhang.	Durch den Einbahnverkehr ist die Einfahrt in die Parkhäuser Migros und falls die Einfahrt nicht angepasst wird, auch zum Parkhaus Bahnhof vereinfacht. Auf das Parkhaus Filzfabrick hat es keinen Einfluss. Die verschiedenen Kreuzungen werden vereinfacht und so der Verkehrsfluss erhöht. Durch den Wegfall einer Fahrspur entsteht zusätzlicher Platz für den Fuss- und Veloverkehr. Eine zusätzliche Busspur dürfte in diesem Bereich jedoch nicht erforderlich sein. Mit ergänzenden Massnahmen können die Sankt Peterstrassen, sowie Teile der Speerstrasse und Unteren Bahnhofstrasse aufgewertet werden.	→ Einbahn-System MIV
50771	Der Masterplan ist zu aktualisieren und das Projekt Bahnhofplatz/Allee ist auf die angestrebten städtebaulichen Entwicklungen in der Umgebung des Bahnhofs abzustimmen. Zu berücksichtigen sind insbesondere die neusten Planungen der SBB sowie die Entwicklungsperspektiven für die Migros im Derby. Eine konsequente Nutzung des Innenverdichtungspotenzials im Bahnhofsbereich ist zu gewährleisten.	Dem Masterplan kommt die wichtige Funktion zu, die städtebaulichen Entwicklungen rund um den Bahnhof aufeinander abzustimmen. Da er bereits 7 Jahre alt und in Teilen überholt ist, kann der diese Funktion nur noch bedingt erfüllen. Die SBB plant offenbar einen Um- oder Neubau des Empfangsgebäudes sowie mittelfristig eine bauliche Entwicklung im Westen des Bahnhofsgeländes. Auch in Bezug auf die Migros stellt sich die Frage nach baulichen Zukunftsperspektiven, denn ein oberirdisches Parkhaus erscheint an dieser zentralen Lage nicht mehr zeitgemäss. Das Projekt Bahnhofplatz/Allee ist auf diese Entwicklungspotenziale abzustimmen - ganz im Sinne des Slogans "weitsichtig investieren". Die Ablehnung des Sonderkredits für die Arealentwicklung Wil West in der Volksabstimmung vom 25.09.2022 ist als klarer politischer Auftrag zu verstehen, Wirtschaftsentwicklung nicht auf der grünen Wiese, sondern im bestehenden Siedlungsgebiet zu ermöglichen. Gerade für Dienstleistungsunternehmen könnten in der Bahnhofsumgebung durch bauliche Verdichtung attraktive neue Standorte geschaffen werden.	→ Masterplan Auf Basis der Masterplanung und des Projektwettbewerbes hat die Stadt bereits in einer frühen Phas mit den verschiedenen Stakeholder (SBB, Post, Migros, etc.) Kontakt aufgenommen. Im Rahmen der Ausarbeitung des Vorprojektes steht die Stadt bereits seit mehreren Jahren in engem und stetigem Austausch z.B. mit den SBB, Post, Migros und weiteren angrenzenden Stakeholdern. Somit ist sichergestellt, dass die unterschiedlichsten Projekte, Interessen und Bedürfnisse bestmöglich aufeinander abgestimmt werden.
50780	Die Dachflächen sind zwingend für die Energieproduktion zu nutzen. Zumindest auf den Überdachungen der Nebenperrons ist zusätzlich eine Begrünung zu realisieren.	PV und Begrünung lassen sich heute gut kombinieren. Sowohl die Produktion erneuerbarer Energie als auch die Begrünung im innerstädtischen Bereich (Stadtklima, Biodiversität) stellen wichtige öffentliche Interessen dar, denen ein zukunftsgerichtetes Projekt Rechnung tragen muss.	→ PV-Anlage → Nachhaltigkeitskonzept
50783	Anstelle von blossen Perronüberdachungen ist über dem FWB-Bahnhof ein mehrstöckiges Gebäude zu realisieren.	Im Westen des Bahnhofs besteht ein grosses Innenverdichtungspotenzial, das es zu nutzen gilt. Die zentrale Lage wäre insbesondere für Dienstleistungsunternehmen attraktiv (Alternative zu "Wil West").	→ Verlegung FWB zum SBB-Gleis 1

Mitwirkung - Antworten
Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil

ID	Antrag / Bemerkung	Begründung	Finale Antworten
50784	Bemerkungen zur öffentlichen Mitwirkung (keine Anträge)	<p>- Der Zeitpunkt der öffentlichen Mitwirkung ist viel zu spät. Die Bedürfnisse und Ideen der Bevölkerung müssten vor der Durchführung des Projektwettbewerbs ermittelt werden und den Rahmen für die Formulierung des Wettbewerbsprogramms bilden. Im jetzigen Projektstadium besteht hinsichtlich wesentlicher Fragen keine Ergebnisoffenheit mehr, sodass die öffentliche Mitwirkung eigentlich eine Farce ist.</p> <p>- Die Fragen zum "Stimmungsbild" sind teilweise unsinnig und können ganz unterschiedlich interpretiert werden. Aus den Antworten lassen sich so keine klaren Schlussfolgerungen ziehen.</p>	<p>Das Mitwirkungsverfahren erlaubt den "Blick in die Planerwerkstatt". Die Mitwirkung bietet der Bevölkerung die Möglichkeit bereits in einer frühen Planungsphase den Einblick in die laufende Projektbearbeitung und gleichzeitig besteht die Möglichkeit sich aktiv an der Planung zu beteiligen. Weil noch verschiedene offene Fragen und Schnittstellen zu klären sind und die Projektierung noch mehrere Monate dauern wird liegen auch noch keine definitiven und abschliessenden Projektunterlagen vor. Mit den beigelegten Dokumenten und Unterlagen wurde versucht das komplexe Infrastrukturprojekt möglichst verständlich abzubilden.</p> <p>Dabei gilt zu bedenken, dass es schwierig ist, "den optimalen Zeitpunkt für die Mitwirkung zu erwischen". Einerseits sollte das Projekt bereits soweit fortgeschritten sein, dass ein Projektinhalt beurteilt werden kann. Andererseits darf der Projektstand nicht zu weit fortgeschritten sein, damit keine Einflussnahme mehr besteht.</p> <p>Ergänzend ist zu erwähnen, dass in diesem komplexen Projekt "Bahnhofplatz/Allee" es neben den gestalterischen Anforderungen und Lösungsansätzen auch technische bzw. gesetzliche Rahmenbedingungen gibt. Die behindertengerechte Haltekantenhöhe von 22 cm ist ein zentrales Beispiel einer dieser Rahmenbedingungen. Diese Vorgabe beeinflusst durch die Fahrgeometrie und die Schleppkurven der ÖV-Busse die geometrischen Abmessungen des Busbahnhofs wesentlich.</p>
50785	7 Taxiwartepplätze mit genügend Abstand.	Für das Ausscheren aus der Reihe bei einer telefonischen Bestellung.	→ Taxi
50786	4 Taxistandplätze für den Einstieg der Laufkundschaft.	wettergeschützter Einstieg und freie Taxiwahl für die Laufkundschaft.	→ Taxi
50787	wettergeschützte Vorfahrt für das ankommende Taxi.	ein ankommendes Taxi benötigt eine freie Vorfahrt für den Ausstieg der Fahrgäste.	→ Taxi
50788	Im östlichen Bereich des Bahnhofplatzes ist eine zusätzliche, frei zugängliche Toilettenanlage vorzusehen (wenn möglich oberirdisch).	Das "Wildpinkeln" ist ein notorisches Problem am Bahnhof Wil. Um dieses Problem zu beheben, sind mehrere, frei zugängliche, gut beschilderte und bequem erreichbare Toilettenanlagen vorzusehen. Zwei kleinere Toilettenanlagen sind sinnvoller als eine grosse.	Im Untergeschoss werden im Rahmen der Velostationen Toilettenanlagen realisiert. Inwiefern die SBB langfristig oberirdische Toilettenanlagen zur Verfügung stellt, kann zum heutigen Zeitpunkt noch nicht beantwortet werden. Das Anliegen wird im Zusammenhang mit der Ausarbeitung des Projektes "SBB-Aufnahmegebäude" bei den
50789	Aufenthaltsraum für das Taxipersonal mit Ruheraum, Verpflegung und WC.	Das Taxipersonal verbringt eine ganze Schicht am Taxistand und muss heute bei Kälte den Motor laufen lassen und für das WC 1 Franken bezahlen.	Die Bedürfnisse des Taxipersonals sind ausgewiesen. Das Projekt "Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil" kann diese Bedürfnisse jedoch nicht abdecken. Allenfalls besteht die Möglichkeit im Rahmen des Projektes "SBB-Aufnahmegebäude" entsprechende Räumlichkeiten zu disponieren. Die Anfrage wird an die SBB weitergeleitet.
50791	Die Zufahrt zur Velostation ist zu optimieren. Sie ist so zu gestalten, dass die oberirdische Zufahrt sicher und komfortabel ist. Die Rampe soll breiter sein und keine engen Kurven aufweisen.	Vgl. entsprechender Antrag zum Technischen Bericht.	→ Zufahrt Velostation
50792	Taxistand Ost für gebehinderte Reisende oder Fahrgäste mit Reisegepäck, die vorne beim Zug ein- und aussteigen.	Der offizielle Taxistand ist für bestimmte Fahrgäste zu weit hinten (Westen).	An der Lage direkt beim Personenaufgang West wird festgehalten. Ein zusätzlicher Standort wird wegen der fehlenden Übersichtlichkeit verworfen. Eine unterirdische Lösung wird nicht empfohlen (fehlender Raum, fehlender Komfort, schwierige Auffindbarkeit für Ortsunkundige, lange Wege, verzögerte Ein-/ Ausfahrt, geringer Stellenwert).
50793	Tunnel von Tobel nach Wuppenau und Tunnel von Wuppenau in die Langensteig vor dem Tennisplatz Wil.	Verkehrsentlastung Zentrum Wil (Schwanenkreisel und Kreuzung Rudenzburg.	Diese Anregung wird zur Kenntnis genommen. Dies ist kein Bestandteil des Projektes "Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil".
50794	Im Bereich Zürcherstrasse/Schwanenkreisel ist ein Tempo 30 Regime vorzusehen.	Bei Tempo 50 ist die erforderliche Aufenthaltsqualität für eine Espresso Bar nicht gewährleistet.	→ Tempo 30

Mitwirkung - Antworten

Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil

ID	Antrag / Bemerkung	Begründung	Finale Antworten
51082	<p>Zufahrt über Kirchweg und Fussgängerstreifen</p> <p>Die Zufahrt muss im Trottoir optisch betont werden. Zusätzlich unterbreiten wir Ihnen einen Vorschlag zur Verlegung des Fussgängerstreifens um eine Baumreihe Richtung Bahnhof.</p> <p>Persönliche Stellungnahme betreffend unsere Parzelle</p> <p>Die Neugestaltung der Allee wird sicher zu einer neuen Strassenbeleuchtung der Oberen Bahnhofstrasse führen. Wir schlagen vor, die Strassenbeleuchtung bei der vorgesehenen dritten Baumreihe zu integrieren.</p>		<p>Die Anträge werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der weiteren Projektierung geprüft. Dazu gehört u.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zu- und Wegfahrten zu den Liegenschaften werden im Rahmen des Bauprojekts noch optimiert und bestmöglich ins Projekt integriert. Dazu gehört auch eine möglichst optimale Einbindung vom Kirchweg St. Peter. - Für die Beleuchtung des öffentlichen Raums werden Spezialisten beigezogen. - Möblierungselemente (wie z.B. Abfallkübel) werden im Rahmen des Bauprojekts präzisiert. <p>→ Gesamtverkehrskonzept → Bäume Allee → Fahrbahn Breiten</p>
51083	<p>Bis jetzt besteht ein Fussgängerstreifen beinahe in Flucht des Kirchwegs St. Peter zur Allee. Der neu eingezeichnete Fussgängerstreifen wurde in den vorliegenden Plänen jedoch weiter nach Norden versetzt. Für die Kirchbesucher*innen wäre dies nicht optimal – der jetzt vorhandene Fussgängerstreifen sollte somit am gleichen Ort belassen werden.</p> <p>Das Trottoir auf der gegenüberliegenden Allee-Seite (Häuserreihe) wird gemäss den Plänen verbreitert und mit einer neuen Baumallee versehen. Diese Neugestaltung wird im Grundriss begrüsst. Die Ein-/Ausfahrt des Kirchwegs St. Peter in die Obere Bahnhofstrasse sollte jedoch so gekennzeichnet werden, dass die Fussgänger*innen auf die Ein- und Ausfahrt aufmerksam gemacht werden. Dies kann zum Beispiel mit Linien oder mit sonstigen Kennzeichnungen am Boden realisiert werden. Vor einigen Jahren war eine Kennzeichnung bereits vorhanden, welche aber im Zuge der Neuasphaltierung plötzlich verschwunden ist.</p>		<p>Die Anträge werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der weiteren Projektierung geprüft. Dazu gehört u.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zu- und Wegfahrten zu den Liegenschaften werden im Rahmen des Bauprojekts noch optimiert und bestmöglich ins Projekt integriert. Dazu gehört auch eine möglichst optimale Einbindung vom Kirchweg St. Peter. - Für die Beleuchtung des öffentlichen Raums werden Spezialisten beigezogen. - Möblierungselemente (wie z.B. Abfallkübel) werden im Rahmen des Bauprojekts präzisiert. <p>→ Gesamtverkehrskonzept → Bäume Allee → Fahrbahn Breiten</p>
51086	<p>Neben den regulären Abstellplätzen sind eine Zone für spezielle Fahrzeuge wie CargoBikes oder Fahrradanhänger sowie Lademöglichkeiten für E-Bikes sicherzustellen. Auf die Angebote (Werkstatt, Lademöglichkeit, Veloverleih etc.) ist im Bereich des Bahnhofs prominent hinzuweisen.</p>		<p>→ Velostation</p>
51086	<p>Der Betrachtungsraum 'Zentrum' ist zu klären. Welche Bereiche und Angebote werden in diesem Zusammenhang betrachtet.</p> <p>Es ist quantitativ nachzuweisen, wie viel Verkehr im 'Zentrum' zugelassen werden soll und das Parkraumangebot für den gesamten Stadtraum Bahnhof inkl. den umliegenden Quartieren entsprechend ganzheitlich zu betrachten und zu dimensionieren. Für weitere Entwicklungsbestrebungen in diesem Raum (zB. Migros, Bahnhofsgebäude, o.ä.) ist dies als Rahmenbedingung zu setzen. Der Bahnhofraum profitiert von einer ÖV-Güteklasse A was zwingend in den quantitativen Überlegungen zu berücksichtigen ist.</p> <p>Die Dimensionierung und Nutzungsbedingungen der P+R-Plätze sind im gesamten Parkraumangebotes (siehe Antrag 3) zu berücksichtigen und entsprechend zu begründen.</p> <p>Die Tabellen in der Beilage zum Technischen Bericht sind nochmals kritisch auf ihre Übereinstimmung mit anderen Unterlagen zu überprüfen, um Unklarheiten und Missverständnisse zu verhindern.</p> <p>Für das Verkehrsregime auf der oberen Bahnhofstrasse sind zwingend ein eindeutiger Leitungsweg für den Zweiradverkehr sowie ein Vortrittsrecht für den Busverkehr vorzusehen. Die Einfahrt in das Migros-Parking müsste – um eine echte Entflechtung zu erreichen – an anderer Stelle geschehen.</p> <p>Flächen, welche nicht aus Funktionalitätsgründen versiegelt werden müssen, sind möglichst unversiegelt und nach den Prinzipien der Biodiversitätsförderung und Schwammstadt auszugestalten.</p>		<p>Der Projektperimeter Bahnhofplatz/Allee ist ein Bestandteil des "Zentrums" in diesem Kontext werden sämtliche Aspekte der Mobilität (MIV, Fuss-/Veloverkehr, ruhender Verkehr, ÖV, etc.) geprüft.</p>

Mitwirkung - Antworten

Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil

ID	Antrag / Bemerkung	Begründung	Finale Antworten
51667 53589	<p>Verkehrsstau am Schwanenkreisel</p> <p>Wer sich 15 Minuten Zeit nimmt den Verkehr – Auto, Bus, Schwerverkehr, Passanten – zu beobachten wird schnell merken das dies mit wenig Aufwand verbessert werden kann; die Staus werden vor allen durch Fussgänger ausgelöst, da 3 Fussgängerstreifen nicht mit Ampeln versehen sind. Dann stehen oft noch 2 Busse zur Abfahrt bereit und blockieren weiter. Schlussendlich ist auch der Kreisel verstopft mit Fahrzeugen und Fussgängern die auch noch auf die andere Seite wollen.</p> <p>Vorschlag 1: Fussgängerstreifen werden alle mit Ampeln mit Zeitangabe zum queren und warten ausgerüstet! Soeben an einer grossen Kreuzung in Asdhod / Israel gesehen; funktioniert bestens.</p> <p>Vorschlag 2: Die Busse des öffentlichen Verkehrs müssen gestaffelt ankommen und wieder abfahren. 19 Haltebuchten sind «nice to have», platz- und kostenintensiv, und völlig über das Ziel hinausgeschossen!. Das kann man am Kreuzfahrt-Terminal sehr gut verfolgen; ein Kreuzfahrtschiff legt an und sagen wir 2000 Passagiere steigen aus. Es stehen wahrscheinlich bis zu 50 Busse bereit, fahren an verschiedene Destinationen und müssen koordiniert losfahren. Dass der neue Busbahnhof auf den Takt der Züge ausgelegt werden soll und jede Buslinie eine eigene Haltekannte erhält ist m. E. unrealistisch; sie können weder alle zur selben Zeit ankommen oder wieder losfahren – das Chaos wäre programmiert!! Mein Vorschlag ist einfach: die grossen Linien / Gelenkbusse etc. haben eine fixe Haltebucht; sie treffen vor den Zügen ein und fahren nachher wieder ab. Die kleinen Stadtbusse teilen sich die noch verbliebenen Haltebuchten, respektive warten bei den vorhandenen PW-Parkplätzen gegenüber des Bahnhofes bis zu ihrem neuen Einsatz. Die bis anhin dort geparkten PW's können in die neue Tiefgarage ausweichen. Zusatznutzen: Mit diesem Vorschlag erledigt sich auch die Verschiebung des FW – Bahnhofes.</p>		<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>→ Gesamtverkehrskonzept → Bushof</p>