

Volksabstimmung vom 29. November 2026

Vorlage 1

**Aufwertung Stadtraum
Bahnhof Wil / Allee
Baukredit**

Vorlage 2

**Reglement für den Fonds
zur Stilllegung und
den Rückbau des Gasnetzes
der Technischen Betriebe Wil**

Referendum

Inhaltsverzeichnis

Vorlage 1	Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil / Allee – Baukredit	3
	Kurzfassung in einfacher Sprache / Was passiert bei einem Nein?	4
	Bahnhofplatz stösst an Grenzen	6
	Neue Visitenkarte und Voraussetzung für Projekte Dritter	7
	Zu wenig Platz für viele unterschiedliche Ansprüche	8
	Der Busverkehr braucht bessere Bedingungen	9
	Sicher umsteigen, pünktlich ankommen	10
	Barrierefrei ein- und umsteigen	11
	Übersichtsplan	12
	Velostation und Mobilitätshub unter dem Bahnhofplatz	14
	Die Allee ist heute Verkehrskorridor statt Stadtraum	15
	Mehr Grün, weniger versiegelte Flächen	16
	Nachhaltigkeit für Betrieb und Infrastruktur	17
	Finanzieller Rahmen mit Beiträgen Dritter	18
	Zeitplan und Bauen im laufenden Betrieb	19
	Beratung im Stadtparlament	20
	Argumente	22
Vorlage 2	Reglement für den Fonds zur Stilllegung und den Rückbau des Gasnetzes der Technischen Betriebe Wil – Referendum	23
	Kurzfassung in einfacher Sprache	24
	Ausgangslage	26
	Referendum	27
	Fondslösung	27
	Konkrete Massnahmen	28
	Geprüfte Finanzierungsmodelle	29
	Politische Kernfrage	29
	Kennzahlen zum Wiler Gasnetz	31
	Reglement im Wortlaut	32
	Beratung im Stadtparlament	35
	Beitrag des Referendumkomitees	37
	Argumente	38

Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil / Allee Baukredit

Kurzfassung in einfacher Sprache

Das Projekt ordnet den Bahnhofplatz neu. Zudem wird ein Dach für Wartende gebaut, der Einstieg in die Busse wird einfacher und die Aufenthaltsqualität wird verbessert, auch in der Allee. Der Bahnhofplatz Wil ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt. Hier halten die Züge der SBB und der Frauenfeld-Wil-Bahn sowie die Stadt- und Regionalbusse. Autos bringen und holen Reisende ab, Taxis warten auf Fahrgäste und Velofahrende und Personen zu Fuss queren den Platz. Heute ist die Situation eng und unübersichtlich.

Ausgangslage

In den Hauptverkehrszeit treffen viele Busse und Reisende auf dem Bahnhofplatz ein. Der Bushof hat zu wenig Halteplätze. Die Verkehrsteilnehmer kreuzen sich, klare Umsteigewege fehlen. Immer wieder kommt es zu Verspätungen. Zudem sind die Buskanten nicht barrierefrei.

Neugestaltung

Das Projekt schafft klare Bereiche für die Verkehrsströme. Autos und Motorräder dürfen nicht mehr über den Bahnhofplatz fahren. Die Kurzzeitparkplätze kommen ins Untergeschoss des Bahnhof-Parkings. Die Zufahrt für Taxis, Lieferfahrzeuge und zum P+R-Angebot führt über die Winkelriedstrasse. Das Projekt umfasst drei Teile:

- **Neuer Bushof:** Der neue Bushof hat 20 Halteplätze und ein Mittelperron mit Dach. Die Haltekanten sind 22 Zentimeter hoch, was ein stufenfreies Ein- und Aussteigen erlaubt. Ein 120 Meter langes und zehn Meter breites Dach über dem Mittelperron bietet Schutz vor Regen und Sonne. Eine Velostation bietet unterirdisch 1'100 Abstellplätze für Velos, E-Bikes und Spezialvelos. Sie ist direkt mit der Personenunterführung West verbunden.

- **Frauenfeld-Wil-Bahn Endhaltestelle:**

Die Endhaltestelle wird um 85 Meter nach Westen verschoben. Das gibt Platz für den neuen Bushof. Die Perrons werden barrierefrei und erhalten ein Dach.

- **Obere Bahnhofstrasse mit Allee:**

Die Fahrbahn der Oberen Bahnhofstrasse wird einen Meter breiter. Auf jeder Seite gibt es eine Velospur. Die Baumreihe im Westen bleibt, jene im Osten wird um 70 Zentimeter nach Westen versetzt. Auf dem Trottoir im Osten wird eine neue Baumreihe gepflanzt.

Der Baukredit für das Projekt beträgt 63.662 Millionen Franken. Bund, Kanton und Dritte wie SBB und Appenzeller Bahnen bezahlen gut die Hälfte, damit verbleiben für die Stadt Wil 33.429 Millionen Franken. Trotzdem müssen die Stimmberechtigten aus rechtlichen Gründen den ganzen Kredit bewilligen. Baustart ist voraussichtlich 2029. Der Bau dauert voraussichtlich bis 2033.

Bei einem Nein bleibt der Bahnhofplatz so, wie er heute ist. Die Engpässe bestehen weiter. Für eine neue Lösung braucht es ein neues Projekt.

Das Stadtparlament stimmte dem Baukredit am 2. Juli 2026 mit 26 Ja zu 11 Nein zu.

- Die neue Anordnung entflechtet die Verkehrsströme. Die Busse fahren pünktlicher und zuverlässiger.
- Die klaren Wege bringen mehr Sicherheit am Bahnhof.

- Reisende können einfacher und schneller umsteigen.
- Velofahrende erreichen Bahn- und Bushof besser und finden genügend geschützte Abstellplätze.
- Bahnhofplatz und Allee werden zu einem Ankunftsort und Treffpunkt mit einladenden Grüninseln.

Was passiert bei einem Nein?

Bei einer Ablehnung des Baukredits kann das vorliegende Gesamtprojekt nicht umgesetzt werden – Bahnhofplatz und Bushof würden in ihrer heutigen Form bestehen bleiben. Damit blieben auch die heutigen Engpässe sowie die bestehenden Einschränkungen bei Kapazität und Barrierefreiheit bestehen. Die seit rund 15 Jahren laufende Planung wäre damit faktisch beendet. Bereits investierte Planungskosten von 3.272 Millionen Franken

wären verloren und für eine neue Lösung müsste die Planung weitgehend von vorne beginnen. Auch der durchgeführte umfangreiche Mitwirkungsprozess wäre umsonst gewesen. Für notwendige Anpassungen und eine spätere Entwicklung müssten gänzlich neue Grundlagen erarbeitet und bei gleicher Ausgangslage neue Projekte beschlossen werden. Wird der neue Bahnhofplatz nicht umgesetzt, sind auch die Investitionen Dritter rund um den Bahnhof fraglich.

Die Abstimmungsfrage lautet:

ABSTIMMUNGSFRAGE

Stimmen Sie dem Baukredit von brutto 63.662 Millionen Franken inkl. MWST für das Bauprojekt «Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil / Allee» zu?

Ergänzende Unterlagen sind via die nebenstehenden QR-Codes in digitaler Form zu finden, der Bericht und Antrag an das Stadtparlament kann bei der Stadtkanzlei Wil in Papierform bezogen werden.

Bericht und Antrag an das Stadtparlament



Projektwebseite



Bahnhofplatz stösst an Grenzen

Der Bahnhof Wil ist die wichtigste Verkehrsdrehscheibe der Region. Sein Einzugsgebiet umfasst über 130'000 Einwohnerinnen und Einwohner. Hier treffen die Bahnlinien der SBB, der Frauenfeld-Wil-Bahn (eine Linie der Appenzeller Bahnen), Regional- und Stadtbusse sowie der Fuss-, Velo-, Taxi- und Autoverkehr zusammen. Viele Reisende steigen am Bahnhof um oder gehen von hier in die Innenstadt und die umliegenden Quartiere.

Zu wenig Halteplätze

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs und das Verkehrsaufkommen haben in den vergangenen Jahren zugenommen. Der verfügbare Raum auf dem Bahnhofplatz ist jedoch gleichgeblieben. Besonders während der Hauptverkehrszeiten treffen viele Busse und Reisende gleichzeitig ein. Der heutige Bushof verfügt über zu wenig Halteplätze, um das künftige Verkehrsaufkommen dauerhaft zuverlässig abzuwickeln.

Bahnhofplatz als Ganzes neu ordnen

Auch die räumliche Anordnung entspricht nicht den heutigen Anforderungen. Wege überschneiden sich, einzelne Zugänge sind wenig übersichtlich und besonders die Wartebereiche für die Busse bieten zu wenig Platz und Schutz. Darüber hinaus wird das Behindertengleichstellungsgesetz nicht eingehalten und die hindernisfreie Nutzung ist nicht gewährleistet. Menschen mit eingeschränkter Mobilität können an den

heutigen Buskanten nicht selbstständig ein- und aussteigen.

Die Probleme lassen sich nicht mit einzelnen kleineren Anpassungen lösen, da sie nicht isolierte Ursachen haben: Sie entstehen vielmehr aus dem Zusammenspiel vieler Nutzungen auf engem Raum. Das Projekt ordnet deshalb den Bahnhofplatz als Ganzes neu. Es schafft die räumlichen Voraussetzungen insbesondere für einen leistungsfähigeren Bushof, besser zugängliche Haltestellen, klarere Umsteigewege und gedeckte Veloabstellplätze.

Gesamtprojekt mit drei Modulen

Das Projekt besteht aus drei aufeinander abgestimmten Modulen, nämlich aus der Verschiebung der Endhaltestelle der Frauenfeld-Wil-Bahn, dem Bahnhofplatz mit Bushof sowie der Oberen Bahnhofstrasse mit Allee. Die folgenden Seiten zeigen, wie die verschiedenen Funktionen künftig angeordnet werden und welche Massnahmen dafür vorgesehen sind.

Neue Visitenkarte und Voraussetzung für Projekte Dritter

Der heutige Stadtraum am Bahnhof entstand schrittweise über Jahrzehnte. Bahnhofgebäude, Bushof, Haltestelle der Frauenfeld-Wil-Bahn, Vorplätze, Strassen, Parkieranlagen und Allee wurden zu unterschiedlichen Zeiten erstellt oder angepasst. Entsprechend unterscheiden sich Beläge, Dächer, Beleuchtung, Möblierung und Begrünung. Die einzelnen Bereiche wirken kaum als zusammenhängender öffentlicher Raum.

Einheitliche Erscheinung

Das Projekt verbindet den Bahnhofplatz, die Zugänge zu den Bahnperons, die neue Endhaltestelle der Frauenfeld-Wil-Bahn und die Obere Bahnhofstrasse gestalterisch miteinander. Wiederkehrende Materialien, abgestimmte Dächer und eine einheitliche Grundgestaltung sorgen für ein zusammenhängenderes Erscheinungsbild. Das zentrale Bushofdach wird zu einem prägenden Element des Bahnhofplatzes. Seine Länge und Lage machen es bereits aus einiger Entfernung erkennbar. Niedrigere Dächer, Baumgruppen und Grüninseln ergänzen das Gesamtbild. Die einzelnen Teile erfüllen so nicht nur betriebliche Aufgaben, sondern ordnen den Bahnhofplatz auch räumlich.

Stadtraum für vielfältige Ansprüche

Zwischen Bahnhofaufgang, Derby-Gebäude und Stadtsaal entsteht ein Ankunfts- und Treffpunkt. Die Allee bildet dazu einen stärker durch Bäume geprägten Stadtraum und führt in Richtung Innenstadt. Bahnhofplatz und Allee sollen als unterschiedli-

che, aber miteinander verbundene Räume wahrgenommen werden.

Grundlage dafür ist der 2015 verabschiedete Masterplan «Zukunft Bahnhof Wil». Darauf folgte 2017 ein Projektwettbewerb. Seither wurde das Projekt in mehreren Planungsschritten vertieft. Dabei wurden diverse Varianten sorgfältig geprüft und die Anforderungen von öffentlichem Verkehr, Fuss- und Veloverkehr, Hindernisfreiheit, Stadtgestaltung, Betrieb und Finanzierung aufeinander abgestimmt. Da auf dem Bahnhofareal viele Nutzungen auf engem Raum zusammentreffen, können nicht alle Anforderungen unabhängig voneinander maximiert werden. Das vorliegende Projekt ist das Ergebnis einer Abwägung unterschiedlicher Ansprüche.

Das Parlament hat 2021 den Kredit zur weiteren Ausarbeitung des vorliegenden Bauprojekts einstimmig freigegeben. Ende 2022 fand eine öffentliche Mitwirkung zum Vorprojekt statt. 85 Teilnehmende reichten 270 Rückmeldungen zu Verkehr, Bushof, Veloführung, Parkierung und Nachhaltigkeit ein. Diese wurden geprüft und flossen in die Überarbeitung ein.

Weitere Projekte Dritter

Rund um den Bahnhof sind weitere Vorhaben Dritter (SBB, Migros, Post) in der Grössenordnung von bis zu 200 Millionen Franken geplant. Die einzelnen Planungen werden räumlich und verkehrlich aufeinander abgestimmt. Das vorliegende Projekt schafft wichtige Voraussetzungen dafür.

Zu wenig Platz für viele unterschiedliche Ansprüche

Auf dem Bahnhofplatz bestehen unterschiedliche Ansprüche an denselben begrenzten Raum: Busse müssen Haltestellen anfahren und verlassen können. Reisende wechseln zu Fuss zwischen Bahn und Bus. Velofahrende queren das Bahnhofsreal oder suchen einen Abstellplatz. Taxis warten auf Fahrgäste, Autos bringen oder holen Reisende ab. Gleichzeitig müssen Anlieferungen und die Zufahrt zu den bestehenden Parkieranlagen gewährleistet bleiben.

Eng und unübersichtlich

Heute überschneiden sich diese vielfältigen Nutzungen mehrfach. Dadurch entstehen Engstellen, unübersichtliche Situationen sowie Such- und Wendeverkehr. Auch der Busverkehr wird dadurch behindert, was zu Verspätungen beiträgt. Das Projekt weist den verschiedenen Verkehrsarten deshalb neu klare Bereiche und Zufahrten zu.

Zufahrten anpassen

Künftig ist die Durchfahrt über den Bahnhofplatz für den motorisierten Individualverkehr nicht mehr möglich. Das bestehende Bahnhof-Parking bleibt von Westen über die Obere Bahnhofstrasse erreichbar. Die Zufahrt für Taxis, Anlieferungen und das P+R-Angebot der SBB erfolgt von Norden über die Winkelriedstrasse, dies entlastet das Westquartier.

Die zehn Kurzzeitparkplätze für das Bringen und Abholen von Reisenden werden ins erste Untergeschoss des

Bahnhof-Parkings verlegt. Von dort ist die Personenunterführung Ost erreichbar. Die Taxistandplätze bleiben oberirdisch.

Auf eine ursprünglich geplante Erweiterung des Bahnhof-Parkings um zusätzliche 126 Plätze wird verzichtet. Die vorgenommenen Erhebungen zeigen, dass auch zu Spitzenzeiten freie Kapazitäten bestehen. Die vorhandenen unterirdischen Parkplätze sollen deshalb besser genutzt werden, anstatt zusätzliche oberirdische Flächen für den Autoverkehr zu beanspruchen.

Freie Flächen schaffen

Durch die neue Verkehrsführung werden auf dem Bahnhofplatz Flächen frei. Sie stehen für den öffentlichen Verkehr und sichere Fussverbindungen sowie generell die Platzgestaltung zur Verfügung, womit der Bahnhofplatz besser funktioniert und neu auch zu einer echten Visitenkarte für ankommende Reisende wird.

Der Busverkehr braucht bessere Bedingungen

Der neue Bushof ist der Kern des Projekts und soll insgesamt 20 Halteplätze bieten. Davon sind 17 für Regional- und Stadtbusse vorgesehen. Zwei weitere Plätze stehen für Bahnersatz- oder gegebenenfalls Fernbusse zur Verfügung. Ein Halteplatz ist für kleinere On-Demand-Fahrzeuge wie das heutige «SALÜ Wil»-Angebot bestimmt.

Effizientere Busabwicklung

Die Halteplätze werden auf ein Mittelperron und weitere Haltekanten entlang der angrenzenden Gebäude verteilt. An mehreren sogenannten Flieskanten können mehrere Busse hintereinander halten. Sie fahren entsprechend ihrer Ankunft ein und verlassen die Haltekante gemeinsam und gemäss Fahrplan. Dieses Betriebssystem nutzt den beschränkten Raum effizient. Eine digitale Fahrgastinformation wird anzeigen, an welcher Position der jeweilige Bus abfährt.

Die neuen Haltekanten für die Busse werden barrierefrei und entsprechen somit dem Behindertengleichstellungsgesetz. Einzelne Bereiche müssen aus betrieblichen Gründen tiefer ausgestaltet werden, damit sie überfahren oder flexibel genutzt werden können. Die Anforderungen an die Hindernisfreiheit werden auf Seite 11 näher erläutert.

Dächer als Regen- und Sonnenschutz

Über dem Mittelperron entsteht ein hohes, rund 120 Meter langes und 10

Meter breites Hauptdach. Es schützt wartende Fahrgäste vor Regen und Sonne und bildet den gut erkennbaren Mittelpunkt des Bushofs. Niedrigere Dächer ergänzen den Witterungsschutz an den weiteren seitlichen Haltekanten.

Endhaltestelle Frauenfeld-Wil-Bahn: Verschiebung als Voraussetzung

Für die benötigten Halteplätze für Busse reicht der heutige Bahnhofplatz nicht aus. Deshalb wird die Endhaltestelle der Frauenfeld-Wil Bahn (eine Linie der Appenzeller Bahnen) um rund 85 Meter nach Westen verschoben. Diese Verlegung schafft erst den benötigten Raum für den neuen Bushof und ist eine zentrale Voraussetzung für das Gesamtprojekt.

Sicher umsteigen, pünktlich ankommen

Am Bahnhof Wil wechseln täglich viele Menschen zwischen Bahn, Bus, Frauenfeld-Wil-Bahn, Taxi und Velo. Andere gehen zu Fuss in die Innenstadt oder in die umliegenden Quartiere. Damit Reisende sicher und pünktlich ankommen, müssen die Wege direkt, verständlich und gut auffindbar sein.

Klare Anordnung der Zugänge

Das Projekt gestaltet den Bahnhofplatz als zusammenhängenden Ankunfts-, Abfahrts- und Umsteigeort. Die Zugänge zu Bahn, Bus, Frauenfeld-Wil-Bahn, Taxi, Velostation und Innenstadt werden klarer angeordnet. Einheitliche Beläge, gut erkennbare Wege und eine abgestimmte Beleuchtung erleichtern die Orientierung. Im östlichen Teil des Bahnhofplatzes laufen wichtige Fuss- und Veloverbindungen zusammen. Der Bereich dient als Ankunftsort, Treffpunkt und Übergang zwischen Bahnhof und Innenstadt.

Eine neue Bedeutung erhält die Personenunterführung West. Aus ihr erreichen Reisende die Bahnperrons, die Frauenfeld-Wil-Bahn, die Taxistände, die neue Velostation und auch das Mittelperron des Bushofs.

Übersichtlich und klar

Die auf Seite 8 beschriebene Neuordnung des Autoverkehrs vermeidet oberirdische Such- und Wendebewegungen. Dadurch entstehen übersichtlichere Verhältnisse für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende. Wo sich Fuss-, Velo- und Fahrwege weiterhin kreuzen, sollen gute Sichtbeziehungen und eine verständliche Gestaltung die gegenseitige Rücksichtnahme unterstützen. Die Gestaltung kann Konflikte nicht vollständig ausschliessen. Sie soll jedoch dafür sorgen, dass wichtige Wege erkennbar sind und Reisende ihr Ziel ohne unnötige Umwege finden.



Barrierefrei ein- und umsteigen

Bahnhöfe und Haltestellen müssen von möglichst vielen Menschen selbstständig genutzt werden können. Das betrifft insbesondere Personen mit einer Geh- oder Sehbehinderung. Von gut zugänglichen Anlagen profitieren aber auch weitere Personengruppen, etwa ältere Menschen, Familien mit Kinderwagen sowie Reisende mit Rollator, Rollstuhl oder schwerem Gepäck.

Die heutigen Anlagen am Bahnhof Wil erfüllen diese gesetzlich vorgeschriebenen Anforderungen an die Hindernisfreiheit nicht überall. Die Bushaltekanten sind zu niedrig oder können nicht so angefahren werden, dass zwischen Fahrzeug und Perron ein möglichst kleiner Höhenunterschied und Abstand entsteht. Gewisse Wege sind zudem eng oder unübersichtlich.

Stufenlosen Einstieg ermöglichen

Im neuen Bushof erhalten die regulären Haltekanten eine Höhe von 22 Zentimetern. Dies ermöglicht einen stufenlosen Einstieg. Einzelne (Spezial-)Haltebereiche weisen aus betrieblichen Gründen eine geringere Höhe auf. Davon betroffen sind die Haltekanten für Bahnersatzbusse/Reisebusse und Salü-Fahrzeuge.

Auch die neue Endhaltestelle der Frauenfeld-Wil-Bahn wird nach den geltenden Vorgaben für einen hindernisfreien öffentlichen Verkehr geplant. Die Perrons werden überdacht

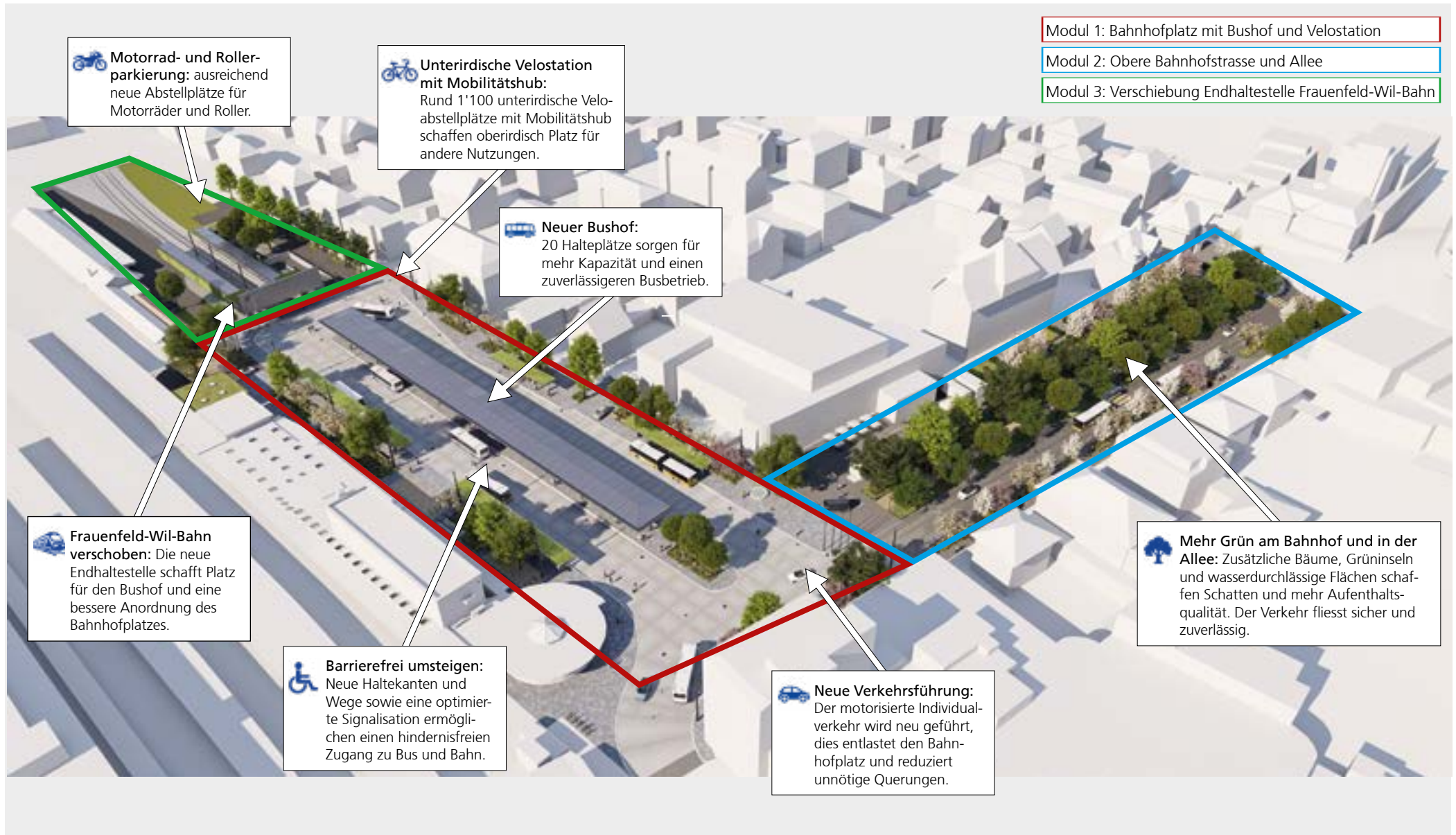
und über klar erkennbare Zugänge mit dem übrigen Stadtraum Bahnhof / Allee verbunden.

Die Verschiebung der Endhaltestelle der Frauenfeld-Wil-Bahn schafft zugleich den Raum, um die Haltekanten des Bushofs barrierefrei anzuordnen.

Alle Aspekte berücksichtigen

Zur Hindernisfreiheit gehören nicht nur die Haltekanten. Wichtig sind auch ausreichend breite Wege, eine verständliche Signalisation, Leitlinien für Sehbehinderte, gute Lichtverhältnisse, erkennbare Kontraste und aktuelle Fahrgastinformationen. Bei der Projektierung wurden deshalb Fachpersonen für behindertengerechtes Bauen sowie für die Bedürfnisse sehbehinderter Menschen beigezogen.

Übersichtsplan



Velostation und Mobilitätshub unter dem Bahnhofplatz

Heute für die Zukunft bauen: Die Stadt Wil entwickelt sich, ihre Mobilitätsbedürfnisse verändern sich – auch mit Blick auf das Projekt WILWEST. Der Bahnhof ist und bleibt ein wichtiger Umsteigeort für Velofahrende: Viele Personen fahren mit dem Velo zum Bahnhof, stellen es dort für mehrere Stunden ab und setzen ihre Reise mit Bahn oder Bus fort.

Unterirdische Anlage schafft Platz

Die heutigen Abstellanlagen sind auf verschiedene Standorte verteilt, teils stark ausgelastet und nicht vollständig vor der Witterung geschützt. Gleichzeitig beanspruchen oberirdisch abgestellte Velos Flächen, die auf dem engen Bahnhofplatz für andere Nutzungen benötigt werden. Eine Velostation mit ergänzenden Räumen für einen Mobilitätshub schafft unter dem neuen Bushof den benötigten Platz.

Der Bedarf an Veloabstellplätzen wurde 2023 gemäss VSS-Norm (Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute) ermittelt sowie mit Schätzungen und Zählungen von SBB und Stadt plausibilisiert. Dabei wurde ein Bedarf von 1'300 Plätzen bis 2039 ausgewiesen. Gemäss Projekt sollen gut 1'100 Abstellplätze entstehen, damit wird der ermittelte Bedarf nahezu erreicht. Die Anlage umfasst Plätze für normale Velos sowie E-Bikes und Spezialvelos. Die rund 17 Millionen Franken für diesen Projektteil entfallen grösstenteils auf die Erstellung des unterirdischen Bauwerks und

dessen Erschliessung: Rund 11.8 Millionen Franken kostet das Untergeschoss, weitere 3.1 Millionen kosten die Rampen und Zugänge. Die Veloinfrastruktur macht mit rund 1 Million Franken einen kleinen Teil der Investition aus.

Direkt angebunden

Die Velostation wird über eine eigene Rampe erschlossen, auf der zwei Velos kreuzen können. Zusätzlich besteht eine direkte Verbindung zur Personenunterführung West. Dadurch können die Bahnperrens erreicht werden, ohne dass Velofahrende den Bahnhofplatz nochmals queren müssen. Auch die Wege zum Bahnhof mit eigenem Aufgang zum grossen Mittelperron, zur Frauenfeld-Wil-Bahn und in die Innenstadt bleiben kurz.

Zweirad-Mobilitätshub

Ergänzend zur Velostation sind Räume für einen Mobilitätshub vorgesehen, wo Informationen, kleinere Reparaturen oder weitere Dienstleistungen rund um die kombinierte Mobilität angeboten werden. Personal, Zutrittsregelungen und Videoüberwachung tragen zu Sicherheit, Ordnung und einem verlässlichen Betrieb bei. Der beantragte Baukredit umfasst den Grundausbau der Velostation und der ergänzenden Räume. Wie die Anlage später betrieben wird, welche Leistungen kostenpflichtig sind und wer den Mobilitätshub führt, ist noch nicht definitiv festgelegt. Dazu wird der Stadtrat dem Stadtparlament zu einem späteren Zeitpunkt eine separate Vorlage unterbreiten.

Die Allee ist heute Verkehrskorridor statt Stadtraum

Die Obere Bahnhofstrasse verbindet den Bahnhofplatz mit der Innenstadt. Zusammen mit den bestehenden Baumreihen bildet sie die Allee, einen historisch und stadträumlich bedeutenden Zugang zum Zentrum von Wil. Heute ist dieser Raum stark vom Verkehr geprägt. Regional- und Stadtbusse, Autos, Velos sowie Fussgängerinnen und Fussgänger teilen sich die Verbindung.

Für Velofahrende bestehen keine durchgehenden eigenen Streifen. Busse können zu stark belasteten Zeiten durch den übrigen Verkehr behindert werden. Gleichzeitig erfüllt die Allee ihre Funktion als attraktiver Fussweg und öffentlicher Stadtraum nur eingeschränkt.

Fahrbahn umgestalten

Die Fahrbahn wird von heute rund acht auf neu neun Meter verbreitert und als Kernfahrbahn gestaltet. In beiden Fahrtrichtungen entstehen Radstreifen. Dazwischen verbleibt die Fahrbahn. Zwei Busse können normgerecht kreuzen. Die Strasse wird auf Tempo 30 ausgelegt.

Drei baulich gesicherte Querungsstellen mit Fussgängerstreifen ermöglichen das Überqueren der Oberen Bahnhofstrasse. Die Zugänge zu den angrenzenden Liegenschaften bleiben erhalten.

Allee als Promenade

Die Allee wird als offene, chaussierte Promenade weiterentwickelt. Die westliche Baumreihe soll erhalten bleiben. Ein-

zelne Bäume müssen aber aus gesundheitlichen oder sicherheitsbedingten Gründen ersetzt werden. Die östliche Kastanienreihe ist gemäss Baumgutachten stark beeinträchtigt und muss vollständig erneuert werden. Vorgesehen sind klimaangepasste Baumarten, die mit Hitze, Trockenheit und den Bedingungen im Strassenraum besser umgehen können. Die neue Baumreihe wird um 70 Zentimeter nach Westen versetzt. Auf der Ostseite der Strasse wird der Gehweg zu einem komfortablen Trottoir vor den Geschäften mit einer zusätzlichen Baumreihe aufgewertet. Dieses Trottoir führt gegen Norden über den Schwanenkreisel direkt in die Fussgängerzone der Oberen Bahnhofstrasse (siehe Planschnitt auf Seite 16).

Vorplatz Alleeschulhaus

Die ursprünglich vorgesehene Neugestaltung der Vorzone des Alleeschulhauses ist gemäss Beschluss des Stadtparlaments nicht Bestandteil der Vorlage. Der Bruttobaukredit wurde daher um 852'000 Franken auf neu 63.662 Millionen Franken reduziert. Gestrichen wurden ausschliesslich die Mittel für die Neugestaltung des Platzbereichs zwischen der Allee und dem Alleeschulhaus. Die Arbeiten an der Oberen Bahnhofstrasse, den Radstreifen, dem Trottoir und der Allee mit ihrem Baumbestand bleiben im Projekt und im Baukredit enthalten.

Mehr Grün, weniger versiegelte Flächen

Der Bahnhofplatz und die angrenzenden Strassen bestehen heute zu einem grossen Teil aus versiegelten Flächen. Asphalt, Beton und andere harte Oberflächen erwärmen sich während Hitzeperioden stark. Gleichzeitig gibt es nur wenige schattige Bereiche zum Warten und Verweilen.

Bäume und Grüninseln

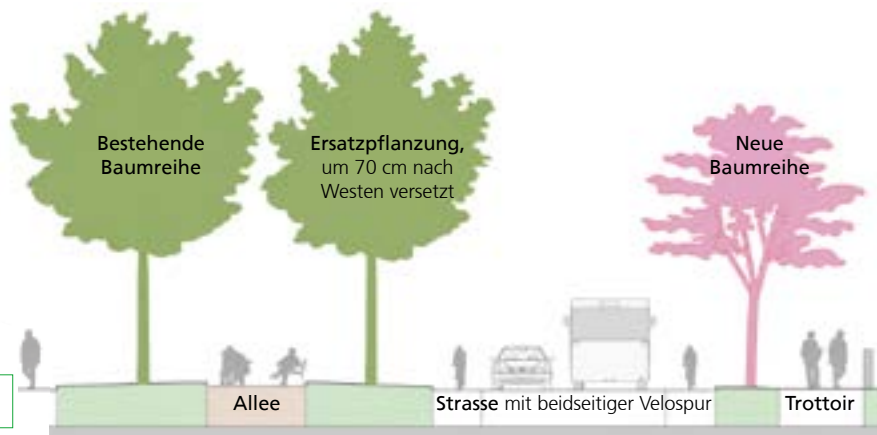
Das Projekt ergänzt die notwendigen Verkehrsanlagen deshalb mit Bäumen, Grüninseln und wasserdurchlässigen Oberflächen. Auf dem Bahnhofplatz entstehen in den Randbereichen Baumgruppen und begrünte Inseln. Sie gliedern den Raum, schaffen Schatten und bieten Aufenthaltsmöglichkeiten. Ihre Anordnung wird so gewählt, dass die Übersicht über den Bushof und die wichtigen Fussverbindungen erhalten bleibt.

In den Fussgängerbereichen sind wasserdurchlässige Pflastersteine vorgesehen. Ein Teil des Regenwassers kann dadurch vor Ort versickern. Seitliche Haltestellendächer und das Dach beim

Zugang zur Personenunterführung West werden begrünt. Diese Flächen sorgen für eine Retention des Regenwassers und schaffen zusätzliche Lebensräume. Für neue Bäume werden grosse, miteinander verbundene und gut durchwurzelbare Pflanzräume angelegt. Offene Baumscheiben belüften den Boden und nehmen Regenwasser auf. Standortgerechte und artenreiche Ansaaten sollen die Biodiversität fördern.

Prinzip «Schwammstadt»

Diese Massnahmen folgen dem Prinzip der «Schwammstadt»: Regenwasser wird möglichst dort aufgenommen und gespeichert, wo es anfällt. Das Wasser steht den Pflanzen länger zur Verfügung und wird verzögert abgeleitet. Bäume und andere Pflanzen spenden Schatten und tragen durch Verdunstung zu einem angenehmeren lokalen Klima bei. Das Projekt schafft – wo möglich – die baulichen Voraussetzungen für mehr Grün, einen sinnvolleren Umgang mit Regenwasser und angenehmere Warte- und Aufenthaltsbereiche.



Nachhaltigkeit für Betrieb und Infrastruktur

Der neue Stadtraum Bahnhof / Allee soll täglich von vielen Menschen genutzt werden und über mehrere Jahrzehnte zuverlässig funktionieren. Das Projekt berücksichtigt deshalb neben dem Verkehrsbetrieb auch Energieerzeugung, Materialwahl, Beleuchtung, Wartung und Unterhalt.

Dachflächen nutzen oder begrünen

Auf dem rund 120 Meter langen Hauptdach des Bushofs ist eine Photovoltaikanlage vorgesehen. Auch die Dächer der neuen Endhaltestelle der Frauenfeld-Wil-Bahn erhalten Solaranlagen. Die Technischen Betriebe Wil übernehmen gemäss Finanzierungskonzept die Kosten dieser Anlagen. Der erzeugte Strom wird im Rahmen des jeweiligen Betriebskonzepts genutzt oder in das Stromnetz eingespeisen.

Dachflächen, die wegen ihrer Lage oder Verschattung weniger für Photovoltaik geeignet sind, werden teilweise begrünt. Die damit verbundenen Massnahmen zum Regenwasserrückhalt und zur Versorgung der Bäume sind auf Seite 16 beschrieben.

Gezielt beleuchten

Für das Hauptdach ist eine Beton-Holz-Konstruktion vorgesehen. Beton wird vor allem dort eingesetzt, wo die Bauteile im Perronbereich mechanisch belastet werden. Die aufgesetzte Holzkonstruktion bildet das Dach und schafft zugängliche Hohlräume. Darin können

Beleuchtung, Elektroinstallationen, digitale Anzeigen und technische Leitungen untergebracht werden. Demontierbare Verkleidungen sollen Wartungsarbeiten und spätere Anpassungen erleichtern.

Die Beleuchtung wird auf die unterschiedlichen Nutzungen und Sicherheitsanforderungen abgestimmt. Damit wird die Sicherheit am Bahnhof erhöht. Eine zeit- und nutzungsabhängige Steuerung kann den Energieverbrauch senken. Gleichzeitig muss während der Betriebszeiten eine ausreichende Sicht gewährleistet bleiben. Die Leuchten werden gezielt ausgerichtet, um unnötige Lichtemissionen zu begrenzen.

Nachhaltige Materialwahl

Robuste und austauschbare Bauteile ermöglichen eine lange Nutzungsdauer. Der neue Stadtraum Bahnhof / Allee verursacht dennoch zusätzliche Aufgaben für Reinigung, Kontrolle und Unterhalt. Diese laufenden Kosten sind bei der langfristigen Finanzplanung zu berücksichtigen.

Finanzieller Rahmen mit Beiträgen Dritter

Das Stadtparlament beschloss für das Projekt einen Bruttokredit von 63.662 Millionen Franken (inkl. Mehrwertsteuer). Dieser umfasst alle anrechenbaren Projektkosten, bevor Beiträge Dritter abgezogen werden.

Löwenanteil für Bahnhofplatz

Das grösste Modul ist der Bahnhofplatz mit Bushof für 41.930 Millionen Franken. Darin enthalten sind Platz- und Strassenbau, Dächer, Beleuchtung, die neue Haltestellenanlage sowie der unterirdische Raum für die Velostation inklusive Zugängen und Betriebsräumen. Verschiebung und Neubau der Endhaltestelle der Frauenfeld-Wil-Bahn kosten 14.302 Millionen Franken. Darin enthalten sind Gleisanlagen, Perrons, Dächer und die Photovoltaikanlage. Für die Strassenraumgestaltung der Oberen Bahnhofstrasse und Allee sind 7.430 Millionen Franken enthalten. Die ursprünglich vorgesehene Neugestaltung der Alleeschulhaus-Vorzone wurde vom Stadtparlament gestrichen. Dadurch reduziert sich der Bruttokredit um 852'000 Franken.

Rund die Hälfte als Beiträge Dritter

Von den Gesamtkosten von 63.662 Millionen Franken wird nach heutigem Stand gut

die Hälfte durch Bund, Kanton und weitere Partner finanziert. Dazu gehören Beiträge aus den Agglomerationsprogrammen des Bundes sowie Beiträge von Kanton, SBB, Appenzeller Bahnen und den Technischen Betrieben Wil. Für die Stadt Wil verbleibt nach heutiger Berechnung ein Nettobetrag von 33.429 Millionen Franken. Unabhängig davon muss die Stadt finanzrechtlich den ganzen zu bezahlenden Bruttokredit von 63.662 Millionen Franken bewilligen lassen. Die Kosten fallen nicht auf einmal an, sondern verteilen sich bis zum Projektabschluss.

Der Kostenvoranschlag basiert auf dem ausgearbeiteten Bauprojekt und weist eine Genauigkeit von +/- 15 Prozent auf. Nicht eingerechnet sind die künftige Baupreisentwicklung und eine allfällige Änderung des Mehrwertsteuersatzes. Das Projekt wird über eine Nutzungsdauer von 40 Jahren abgeschrieben. Es resultieren jährliche Abschreibungen und Zinsen von geschätzt Fr. 1.337 Millionen Franken. Diese Kapitalfolgekosten entsprechen zwei Steuerfussprozentpunkten. Für Betrieb und Unterhalt wird mit einem Mehraufwand von rund 65'000 Franken pro Jahr gerechnet.

Module und Beiträge Dritter	Kosten
Modul 1: Bahnhofplatz mit Bushof und Velostation	Fr. 41.930 Mio.
Modul 2: Obere Bahnhofstrasse und Allee	Fr. 7.430 Mio.
Modul 3: Verschiebung Endhaltestelle Frauenfeld-Wil-Bahn	Fr. 14.302 Mio.
Gesamter Bruttokredit	Fr. 63.662 Mio.
Beiträge Dritter (Annahme)	– Fr. 30.233 Mio.
Nettobeitrag Stadt Wil (Annahme)	Fr. 33.429 Mio.

Zeitplan und Bauen im laufenden Betrieb

Nach der Zustimmung zum Baukredit werden die Auflage- und Bewilligungsunterlagen fertiggestellt und die erforderlichen Verfahren durchgeführt. Dazu gehören die öffentliche Planauflage, die Behandlung möglicher Einsprachen sowie die Bewilligungen der kommunalen, kantonalen und eidgenössischen Stellen.

Bau ab 2029 in vier Phasen

Nach heutigem Planungsstand ist der Baustart Anfang 2029 möglich. Die Bauarbeiten dauern voraussichtlich rund fünf Jahre und werden 2033 abgeschlossen. Zeitpunkt und Ablauf können sich aufgrund der Bewilligungsverfahren, der weiteren Projektierung, der Vergaben oder unvorhergesehener baulicher Bedingungen verändern. Die Umsetzung ist in vier Hauptphasen vorgesehen:

- In einer **ersten Phase** wird die heutige Endhaltestelle der Frauenfeld-Wil-Bahn abgebrochen und rund 85 Meter weiter westlich neu erstellt. Diese Verlegung schafft den notwendigen Raum für die weiteren Arbeiten auf dem Bahnhofplatz.
- In einer **zweiten Phase** entsteht auf der Westseite der erste Teil der unterirdischen Velostation. Gleichzeitig werden die darüberliegenden Bereiche des Bahnhofplatzes und des künftigen Bushofs gebaut.

- Danach folgt in der **dritten Phase** auf der Ostseite der zweite Teil der Velostation mit den entsprechenden oberirdischen Platz- und Bushofbereichen.
- In der **vierten Phase** wird der neue Bushof vollständig in Betrieb genommen. Darauf abgestimmt wird die Obere Bahnhofstrasse mit der Allee umgestaltet.

Umsetzung unter laufendem Betrieb

Bahnhof, Bahnperons und Bushof sollen während der gesamten Bauzeit erreichbar und grundsätzlich in Betrieb bleiben. Dafür sind provisorische Haltestellen, Zugänge, Fuss- und Velowege sowie zeitweise geänderte Verkehrsführungen notwendig. Einzelne Einschränkungen, Umwege, Lärm und Behinderungen lassen sich bei einem Bauvorhaben dieser Grösse nicht vermeiden.

Die Arbeiten müssen mit den Fahrplänen, den Sicherheitsanforderungen der Bahnen, den Anlieferungen und dem übrigen Verkehr abgestimmt werden. Die Stadt wird die Bevölkerung und die betroffenen Betriebe laufend informieren.

Beratung im Stadtparlament

Das Stadtparlament Wil hat das Projekt «Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil / Allee: Baukredit» am 4. Juni und 2. Juli 2026 in zwei Lesungen beraten.

Reduzieren oder aufteilen

In der 1. Lesung bestand weitgehend Einigkeit darüber, dass Handlungsbedarf besteht. Kontrovers beurteilt wurden jedoch der Umfang des Projekts, die Kosten und die Frage, ob alle vorgesehenen Module gemeinsam zu realisieren sind.

Die SVP-Fraktion stellte die Notwendigkeit von Verbesserungen am Bahnhofplatz nicht grundsätzlich infrage, erachtete das vorliegende Projekt jedoch als zu umfangreich und zu teuer. Sie beantragte eine Rückweisung an den Stadtrat mit dem Auftrag, eine redimensionierte und kostenoptimierte Variante vorzulegen. Geprüft werden sollten unter anderem eine Sanierung und Modernisierung des bestehenden Bushofs, die Verbesserung der Hindernisfreiheit und der Umsteigewege sowie zusätzliche oberirdische Veloabstellmöglichkeiten. Auf die geplante unterirdische Velostation sei zugunsten einer kleineren, möglichst oberirdischen Lösung zu verzichten. Zudem verlangte die SVP eine Überprüfung von Tempo 30 auf der Oberen Bahnhofstrasse sowie Varianten mit geringerem baulichem Umfang und einer etappierten Umsetzung.

Die Fraktion FDP-GLP beantragte ebenfalls eine Rückweisung: Das Gesamtpro-

jekt sei in zwei unabhängig voneinander abstimmungsfähige Vorlagen aufzuteilen. Eine Vorlage sollte den Bahnhofplatz mit Bushof und die Verschiebung der Endhaltestelle der Frauenfeld-Wil-Bahn umfassen, die zweite die Obere Bahnhofstrasse und die Allee. Damit sollten die Stimmberechtigten über diese Projektteile separat entscheiden können.

Langfristiger Kompromiss

Die Fraktionen Die Mitte-EVP, GRÜNE prowil und SP sprachen sich gegen eine Rückweisung und für die Weiterberatung des Gesamtprojekts aus. Sie verwiesen darauf, dass das Vorhaben über viele Jahre entwickelt und auf unterschiedliche Anforderungen abgestimmt worden sei. Aus ihrer Sicht handelt es sich nicht um ein Luxusprojekt, sondern um einen langfristigen Kompromiss zwischen den Bedürfnissen des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs, der Hindernisfreiheit sowie einer städtebaulichen Aufwertung des Bahnhofgebiets. Die zentrale Mobilitätsdrehscheibe solle damit für die kommenden Jahrzehnte leistungsfähig gemacht werden.

Rückweisung abgelehnt

Auch der Stadtrat sprach sich gegen eine Rückweisung aus. Er betonte die Bedeutung des Projekts für die weitere Entwicklung des Bahnhofgebiets. Die Realisierung des Gesamtvorhabens sei nicht nur eine Investition in die Verkehrsinfrastruktur, sondern schaffe auch Voraussetzungen für weitere Projekte

und Investitionen Dritter rund um den Bahnhof Wil.

Das Parlament lehnte den Rückweisungsantrag der SVP mit 24 Nein- zu 14 Ja-Stimmen ohne Enthaltungen ab. Auch der Rückweisungsantrag der FDP wurde abgelehnt, mit 29 Nein- zu 9 Ja-Stimmen ohne Enthaltungen.

Streichung Vorzone Alleeschulhaus

In der Detailberatung nahm das Stadtparlament sodann einzelne Anpassungen am Projekt vor. Auf Antrag der vorberatenden Bau- und Verkehrskommission wurde der Stadtrat beauftragt, bei der Motorrad- und Rollerparkierung verbindlich sicherzustellen, dass die Zahl der Parkplätze dem aktuellen Bedarf entspricht. Der Antrag wurde mit 35 Ja- zu 3 Nein-Stimmen angenommen.

Ausführlicher diskutiert wurde die mit 852'000 Franken veranschlagte Gestaltung der Vorzone des Alleeschulhauses. Die Bau- und Verkehrskommission wollte diesen Projektteil grundsätzlich beibehalten, die konkrete Gestaltung jedoch nochmals überprüfen. Dabei sollten insbesondere die Nutzung als Schulplatz, für städtische und private Veranstaltungen sowie ökologische Anforderungen berücksichtigt werden.

Demgegenüber verlangte ein Gegenantrag der Fraktion FDP-GLP beziehungsweise Die Mitte-EVP, den gesamten Platzbereich zwischen Allee und Allee-

schulhaus aus dem Projekt herauszunehmen. Das Modul 2 sollte damit auf den Strassenraum der Oberen Bahnhofstrasse, den Baumraum der Allee und das Trottoir beschränkt werden. In der Gegenüberstellung setzte sich dieser Gegenantrag mit 27 Ja- zu 10 Nein-Stimmen durch; anschliessend wurde er mit 31 Ja- zu 6 Nein-Stimmen angenommen. Der Gesamtkredit reduzierte sich damit um 852'000 Franken auf 63.662 Millionen Franken.

In der Schlussabstimmung der 1. Lesung stimmte das Stadtparlament der Vorlage mit 27 Ja- zu 11 Nein-Stimmen ohne Enthaltungen zu. Die Vorlage ging anschliessend zur Vorbereitung der 2. Lesung zurück an die Bau- und Verkehrskommission.

Deutliches Ja in 2. Lesung

Zwischen den beiden Lesungen änderten sich die Annahmen zu den Beiträgen Dritter. Für das Modul 1 ist im Agglomerationsprogramm des Bundes neu eine Kostenübernahme von 35 statt der zuvor angenommenen 30 Prozent vorgesehen. Dadurch reduziert sich der Netobeitrag der Stadt Wil voraussichtlich zusätzlich um rund 2 Millionen Franken.

In der Schlussabstimmung der 2. Lesung stimmte das Stadtparlament dem Antrag des Stadtrats schliesslich mit 26 Ja- zu 11-Nein-Stimmen ohne Enthaltungen zu.

Geschätzte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger

Der Stadtrat empfiehlt der Stimmbevölkerung den Baukredit zur Annahme. Das Stadtparlament stimmte der Vorlage am 2. Juli 2026 in 2. Lesung mit 26 Ja zu 11 Nein zu und empfiehlt den Stimmberechtigten ebenfalls, den Baukredit anzunehmen.

Der Bahnhof Wil ist die zentrale Verkehrsdrehscheibe für die Stadt und eine Region mit über 130'000 Einwohnenden. Der öffentliche Verkehr und die Zahl der Reisenden sind gewachsen, während der Bahnhofplatz nicht mithalten konnte. Der heutige Bushof stösst an seine Kapazitätsgrenzen und genügt den heutigen Anforderungen an Hindernisfreiheit, Sicherheit, Orientierung und Komfort nicht mehr.

Mit der Aufwertung des Stadtraums Bahnhof Wil und der Allee wird ein zentrales Stadtentwicklungsprojekt umgesetzt. Es löst die heutigen Herausforderungen und ordnet den ganzen Betrieb neu. Das Projekt ist dabei auf eine langfristige Nutzung ausgerichtet und wird auch den Anforderungen künftiger Generationen an eine leistungsfähige, gut zugängliche Verkehrsdrehscheibe gerecht. Die Investition ist damit weitsichtig angelegt.

Das ist konkret geplant:

- neuer überdachter Bushof mit 20 Halteplätzen
- Erneuerung Endhaltestelle der Frauenfeld-Wil-Bahn
- moderne Velostation mit Mobilitätshub
- Aufwertung der Allee mit zusätzlicher Baumreihe
- sichere Verkehrswege für alle

Das bringt der neue Bahnhofplatz

- pünktlicher und zuverlässiger
- einfacher und schneller umsteigen
- mehr Sicherheit am Bahnhof
- mehr Platz und Aufenthaltsqualität
- besser und sicherer mit dem Velo und zu Fuss unterwegs sein

Der vom Stadtparlament beschlossene Bruttokredit beträgt 63.662 Millionen Franken. Nach Abzug der erwarteten Beiträge von Bund, Kanton und weiteren Beteiligten verbleibt für die Stadt Wil nach aktuellen Berechnungen ein Anteil von rund 33.429 Millionen Franken. Unabhängig davon muss die Stadt finanzrechtlich den ganzen, gestaffelt zu bezahlenden Bruttokredit von 63.662 Millionen Franken bewilligen lassen. Dabei ist das Projekt der Treiber für zukünftige Investitionen Dritter rund um den Bahnhof in der Grössenordnung von rund 200 Millionen Franken.

Der Baustart ist für 2029 vorgesehen. Die Arbeiten sollen in vier Phasen bis voraussichtlich 2033 erfolgen.

Reglement für den Fonds zur Stilllegung und den Rückbau des Gasnetzes der Technischen Betriebe Wil

Referendum

Kurzfassung in einfacher Sprache

Die Schweiz will bis 2050 das Klimaziel Netto-Null erreichen. Die Stadt Wil will ihren Beitrag dazu leisten und aus der Gasversorgung aussteigen. Die Technischen Betriebe Wil (TBW) erarbeiteten dazu die Gasnetzstrategie. Das Gasnetz soll ab 2035 in Etappen bis 2050 stillgelegt werden. Die damit verbundenen Kosten werden über einen Zuschlag auf den Gaspreis finanziert.

Ausgangslage

Das Wiler Gasnetz umfasst 570 Kilometer. 128 Kilometer versorgen die Stadt Wil, 442 Kilometer weitere Gemeinden in der Region. Die Kosten für die Stilllegung und den Rückbau des Gasnetzes betragen 45.8 Millionen Franken. Die TBW prüften verschiedene Finanzierungsmodelle und schlugen schliesslich eine Fondslösung vor. Das Reglement zum Gasstilllegungsfonds regelt neben dem Zweck auch die Finanzierung und die Verwendung der Mittel.

Gasnetzstilllegungsfonds

Der Fonds ist zweckgebunden. Seine Mittel dürfen nur für die Stilllegung, den Rückbau oder eine allfällige Transformation des Gasnetzes verwendet werden. Er soll über regelmässige Einzahlungen bis zur Stilllegung aufgebaut werden. Dazu erheben die TBW einen Zuschlag auf die Netzkosten zwischen 1,0 und 3,0 Rappen pro Kilowattstunde. Der Stadtrat bestimmt die Höhe des Zuschlags, wenn er einmal im Jahr die Tarife festlegt. Zudem kann der Stadtrat mit dem Budget eine Einlage in den Fonds aus der Betriebsrechnung der TBW beschliessen.

Referendum

Das Stadtparlament genehmigte das Fondsreglement am 2. Juli 2026 mit 25 Ja- und 11 Nein-Stimmen bei einer Enthaltung. Gegen den Entscheid wurde das Referendum ergriffen. Deshalb kommt es am 29. November 2026 zur Abstimmung über das Reglement.

Bei einem Nein braucht es eine andere Finanzierung für die Stilllegung und den Rückbau. Eine Möglichkeit wären Rückstellungen aus einem allfälligen Gewinn der TBW. Dadurch würde die Abgabe an die Stadt sinken und sich das Defizit im Steuerhaushalt erhöhen.

Die Argumente

Für ein Ja: Der Stadtrat und das Stadtparlament empfehlen ein Ja zum Reglement. Die Argumente:

- Der Fonds ist eine langfristige, transparente und zweckgebundene Finanzierung.
- Der Fonds verteilt die Kosten nach dem Verursacherprinzip. Die Kosten bezahlen die Nutzenden des Gasnetzes.
- Die ganze Gaskundschaft im regionalen Versorgungsgebiet beteiligt sich an den Kosten, nicht nur die Stadt Wil.
- Rückstellungen zur Finanzierung der Stilllegung und des Rückbaus würden die Abgaben der TBW an die Stadt reduzieren. Das würde den Wiler Steuerhaushalt belasten.

Für ein Nein: Der HEV Wil und Umgebung, der Gewerbeverein und die SVP empfehlen ein Nein. Die Argumente:

- Der Zuschlag ist eine neue Abgabe. Je mehr Gasanschlüsse wegfallen, desto mehr müssen die restlichen Nutzenden bezahlen.
- Weder der Kanton St.Gallen noch der Kanton Thurgau schreiben einen vollständigen Rückbau des Gasnetzes vor.
- Die Bevölkerung stimmte nie über die Gasnetzstrategie ab. Wären 2023 die Kosten für die Stilllegung bekannt gewesen, hätte es ein obligatorisches Finanzreferendum gegeben.
- Viele Haushalte können nicht so schnell auf eine Alternative umsteigen.

Die Abstimmungsfrage lautet:

ABSTIMMUNGSFRAGE

Stimmen Sie dem Reglement für den Fonds zur Stilllegung und den Rückbau des Gasnetzes der Technischen Betriebe Wil zu?

Ergänzende Unterlagen sind via die nebenstehenden QR-Codes in digitaler Form zu finden, der Bericht und Antrag an das Stadtparlament kann bei der Stadtkanzlei Wil in Papierform bezogen werden.

Bericht und Antrag an das Stadtparlament



Ausgangslage

Die Schweizer Stimmbevölkerung hat am 18. Juni 2023 das Klima- und Innovationsgesetz mit 59,1 Prozent Ja-Stimmen deutlich angenommen. Damit haben sich die Stimmberechtigten demokratisch zum Ziel bekannt, dass die Schweiz bis 2050 Netto-Null-Emissionen erreichen soll.

Gasnetzstrategie entwickelt

Auf Grundlage dieser übergeordneten Rahmenbedingungen des Bundes sowie der energie- und klimapolitischen Ziele der Stadt Wil haben die Technischen Betriebe Wil TBW diesen Auftrag auf kommunaler Ebene konkretisiert und eine Gasnetzstrategie entwickelt. Diese legt den geordneten Ausstieg aus der fossilen Gasversorgung fest und schafft die Voraussetzungen dafür, dass Wil seinen Beitrag zum schweizweiten Ziel von Netto-Null-Emissionen bis 2050 leisten kann. Das Stadtparlament hat an seiner Sitzung vom 15. Februar 2024 den Bericht und Antrag zur Gasnetzstrategie der TBW zur Kenntnis genommen, die damit verbundenen Reglementsänderungen gutgeheissen und die TBW damit beauftragt, den Ausstieg aus der fossilen Gasversorgung voranzutreiben.

Rückzug aus der Gasversorgung

Die Gasnetzstrategie legt fest, wo und wann sich die TBW aus der Gasversorgung zurückziehen. Die Stilllegung des Gasnetzes im TBW-Versorgungsgebiet erfolgt etappenweise zwischen 2035 und 2050. Dieser schrittweise Gasausstieg gibt Eigentümerinnen und Eigentümern genü-

gend Zeit, den Ersatz ihrer Heizungsanlage im Rahmen des üblichen Erneuerungszyklus von rund 15 bis 20 Jahren zu planen. Die TBW haben ihre Gaskundinnen und -kunden bereits über den geplanten Gasausstieg informiert und Alternativen aufgezeigt. Damit kann die Kundschaft den Umstieg frühzeitig planen, vorbereiten und umsetzen. Im Rahmen der Gasnetzstrategie bieten die TBW Beratungen zu erneuerbaren Alternativen an und begleiten Kundinnen und Kunden beim Umstieg eng. Der Fonds sieht zudem Entschädigungen vor, wenn ein Gasanschluss früher als geplant aufgehoben werden muss und eine vor der Ankündigung des Gasausstiegs angeschaffte Heizung ihre vorgesehene Lebensdauer noch nicht erreicht hat.

Stilllegungskosten

Rund 45.8 Millionen Franken

geschätzte effektive Kosten für Stilllegung, Rückbau sowie Entschädigungs- und Begleitmassnahmen

Die schrittweise Gasnetz-Stilllegung im Versorgungsgebiet der TBW ist mit erheblichen Kosten verbunden. Gemäss Bericht und Antrag des Stadtrats ist für Stilllegung und Rückbau der Anlagen sowie für vorgesehene Entschädigungs- und Begleitmassnahmen mit effektiven Kosten von rund 45.8 Millionen Franken zu rechnen.

Gasnetzstilllegungsfonds

Zur finanziellen Absicherung der künftigen Stilllegung von Gasinfrastrukturen

im Rahmen der Gasnetzstrategie haben die TBW per 2026 einen Gasnetzstilllegungsfonds vorgesehen. Dieser Fonds soll verbindlich und weitsichtig sicherstellen, dass die Kosten für die Stilllegung und den Rückbau der betroffenen Anlagen langfristig finanziert werden können. Die Finanzierung des Fonds erfolgt durch regelmässige Einzahlungen während der verbleibenden Betriebsphase des Gasnetzes. Gestützt auf die Tarifkompetenz des Stadtrats wurde die neue Tarifposition «Gasnetzstilllegungsfonds» per 2026 in die Gasabrechnung aufgenommen und für die Kundinnen und Kunden transparent ausgewiesen.

Das Reglement wurde vom Stadtparlament am 2. Juli 2026 genehmigt, mit einer rückwirkenden Einführung auf den 1. Januar 2026. Gemäss Art. 7 Abs. 1 lit. b der Gemeindeordnung untersteht der Beschluss dem fakultativen Referendum.

Fondslösung

Zweck des Fonds

Der Gasnetzstilllegungsfonds dient dazu, die Kosten für die sichere Stilllegung und den Rückbau des Gasnetzes der TBW in Wil und in den Aussengemeinden langfristig zu finanzieren. Der Fonds ist vollständig zweckgebunden. Die darin enthaltenen Mittel dürfen ausschliesslich für die Finanzierung von Massnahmen im Zusammenhang mit der Stilllegung, dem Rückbau oder einer allfälligen Transformation des Gasnetzes verwendet wer-

Referendum

Gegen den Beschluss des Stadtparlaments wurde das Referendum ergriffen: Innerhalb der Referendumsfrist wurden 2'133 gültige Unterschriften eingereicht. Das erforderliche Quorum von 500 Unterschriften wurde damit erreicht. Aufgrund des zustande gekommenen Referendums hat der Stadtrat an seiner Sitzung vom 25. August 2026 auf Antrag der TBW entschieden, die Einlage in den Fonds bis zur Volksabstimmung vorübergehend aufzuschieben und nicht mehr zu verrechnen. Die bereits für den Gasnetzstilllegungsfonds in Rechnung gestellten und einbezahlten Beträge wurden den Gaskundinnen und -kunden gutgeschrieben.

Mit der vorliegenden Abstimmung entscheidet die Wiler Stimmbevölkerung über die entsprechende Regelung und Finanzierung der Stilllegungs- und Rückbaukosten des Gasnetzes.

den. Eine mögliche Transformation könnte beispielsweise die Umnutzung oder Anpassung bestehender Infrastruktur für alternative Energieträger umfassen. Voraussetzung dafür wäre, dass eine solche Nutzung technisch und wirtschaftlich sinnvoll sowie sachlich eng mit dem heutigen Gasnetz verbunden ist. Zudem müsste sie politisch entsprechend beschlossen werden. Andere Verwendungszwecke sind ausgeschlossen.

Konkrete Massnahmen

Das Reglement nennt für die Bereiche Stilllegung, Rückbau und Transformation

insbesondere folgende Massnahmen, die durch die Fondslösung finanziert werden:

Stilllegung	Rückbau	Transformation
- Anlagetechnische Vorbereitung - Planung, Projektierung und Projektleitung - Sichere Ausserbetriebnahme und Versiegelung von Anschlüssen - Bewilligungen und Entschädigungen	- Nicht mehr benötigte Anlagen und Einrichtungen - Grab- und Wiederherstellungsarbeiten - Gebäude oder Gebäudeteile, sofern sie nicht anderweitig genutzt werden können	Falls sich eine technisch und wirtschaftlich sinnvolle Nutzung für andere Energieträger ergibt, können Teile des Gasnetzes transformiert werden.

Damit bleibt die Lösung zukunftsorientiert sowie offen für technische Entwicklungen und künftige Möglichkeiten. Im Kanton Thurgau sind Werk Eigentümer aus umweltspezifischen Gründen und aufgrund des beschränkten Platzbedarfs für Werkleitungen in den Kantonsstrassenparzellen gemäss Ziffer 6.3 des «Aufgrabungsreglements für Werkleitungsarbeiten auf Kantonstrassengebiet» des Tiefbauamts Thurgau verpflichtet, ausser Betrieb genommene Werkleitungen unter Kostenfolge für die Werke rückzubauen respektive zu entsorgen.

Stilllegung ist mehr als Rückbau

Auch die sichere Ausserbetriebnahme des Gasnetzes verursacht erhebliche Kosten.

Finanzierung und Abrechnung

Der Gasnetzstilllegungsfonds wird in der Rechnung der Stadt Wil separat geführt und abgerechnet. Die Mittel sind vollständig zweckgebunden und dürfen nur für die im Reglement festgelegten Zwecke verwendet werden. Die Finanzierung des Fonds erfolgt über einen Zuschlag auf die Netzkosten der Gasversorgung. Dieser wird pro verkaufte Kilowattstunde Gas erhoben. Der Stadtrat kann den Zuschlag mit der jährlichen Tariffestsetzung innerhalb der im Reglement vorgesehenen Bandbreite von 1,0 bis 3,0 Rappen pro verkaufter Kilowattstunde Gas festlegen. Zusätzlich kann das Stadtparlament im Budgetprozess eine Einlage aus der TBW-Betriebsrechnung beschliessen. Für Endverbraucherinnen und -verbraucher, deren Wettbewerbsfähigkeit durch den Zuschlag erheblich beeinträchtigt würde,

ist eine Härtefallregelung möglich. Für Stilllegungs- oder Transformationsmassnahmen müssen die TBW konkrete Projekte ausarbeiten und dem Stadtrat vorlegen. Die ordentlichen Finanzkompetenzen der Stadt Wil bleiben dabei bestehen. Die

konkreten Arbeiten zur Stilllegung, zum Rückbau oder zu einer allfälligen Transformation müssen nach den zum Zeitpunkt der Umsetzung geltenden technischen Anforderungen und anerkannten Regeln geplant und ausgeführt werden.

Geprüfte Finanzierungsmodelle

Im Rahmen der Vorprüfung des Fondsreglements wurden verschiedene Möglichkeiten zur Finanzierung der künftig anfallenden Kosten geprüft und diskutiert. Dazu gehörten insbesondere die Finanzierung

über einen zweckgebundenen Fonds (vorliegende Lösung), die Bildung von Rückstellungen sowie eine zusätzliche Einlage zulasten der Betriebsrechnung der Technischen Betriebe Wil.

Mit Fondslösung	Ohne Fondslösung
- Finanzierung durch sämtliche Gasbezügerinnen und -bezüger im ganzen Versorgungsgebiet der TBW (Wil und Aussengemeinden) - Vollständig zweckgebundene Mittel - Langfristige und transparente Äufnung - Finanzierung dort, wo die Gasinfrastruktur genutzt wird - Härtefallregelung für besonders betroffene Endverbraucher (Wettbewerbsfähigkeit)	- Finanzierung ausschliesslich über die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler der Stadt Wil - Rückstellungen über die Betriebsrechnung der TBW - Jährlicher Entscheid im Budgetprozess - Finanzierung aus einem möglichen Gewinn der TBW - Tiefere Abgaben der TBW an die Stadt Wil

Die politische Kernfrage

Soll die Finanzierung der künftigen Stilllegungs- und Rückbaukosten zweckgebunden über die Gasversorgung oder über tiefere Abgaben der TBW und damit den Wiler Steuereinkommen erfolgen?

Die Kosten für die Stilllegung und den Rückbau des Gasnetzes entstehen unabhängig davon, ob die Fondslösung angenommen wird. Zur Diskussion steht deshalb nicht, ob diese Kosten anfallen, sondern wie sie finanziert werden sollen. Die Fondslösung wurde gewählt, weil sie eine transparente, zweckgebundene

Reglement für den Fonds zur Stilllegung und den Rückbau des Gasnetzes der Technischen Betriebe Wil (Gasnetzstilllegungsfonds-Reglement)

Das Stadtparlament, gestützt auf Art. 3 ff. und 125 ff. des Gemeindegesetzes vom 21. April 2009 ¹⁾ sowie Art. 7 Abs. 1 Bst. a der Gemeindeordnung vom 8. Februar 2016 ²⁾, erlässt:

1 ALLGEMEINER TEIL

Art. 1 Gegenstand

1 Dieses Reglement regelt:

- a) die gesetzeskonforme Verwendung des Gasnetzstilllegungsfonds gemäss sGS 151.2 Art. 106 ff. GG;
- b) die langfristige Finanzierung des Gasnetzstilllegungsfonds;
- c) die Zuständigkeiten für die Äufnung und Verwendung der Fondsmittel.

Art. 2 Zweck und Ziele

- 1 Es wird ein städtischer Gasnetzstilllegungsfonds gemäss den nachfolgenden Bestimmungen geschaffen.
- 2 Die Mittel werden zur Finanzierung des Rückbaus und einer allfälligen Transformation des Gasnetzes sRS 7.4.1-1 Art. 44a aufgrund der Stilllegung desselben verwendet.
- 3 Der städtische Gasnetzstilllegungsfonds wird in der städtischen Rechnung geführt und separat abgerechnet, aber nicht verzinst.

Art. 3 Finanzierung des Fonds

- 1 Auf den Netzkosten der Gasversorgung sRS 7.4.1-1 Art. 44 kann vom Stadtrat ein Zuschlag zwischen 1.00 und 3.00 Rp./kWh im Rahmen der Tariffestsetzung für die Alimentierung des Gasnetzstilllegungsfonds festgelegt werden.
- 2 Der Gasnetzstilllegungsfonds kann zusätzlich mit einer Einlage zu Lasten der Betriebsrechnung der Technischen Betriebe Wil geäuft werden. Der konkrete Beitrag wird im Rahmen des Budgets festgelegt.
- 3 Der Stadtrat kann in Härtefällen für Endverbraucher, die durch den Zuschlag in ihrer Wettbewerbsfähigkeit erheblich beeinträchtigt würden, den Zuschlag auf Gesuch hin reduzieren.

Art. 4 Kosten

- 1 Als Stilllegungskosten gelten alle Kosten, die bei der Stilllegung des Gasnetzes der Stadt Wil entstehen.

2 Zu den Stilllegungskosten gehören namentlich die Kosten für:

- c) die anlagetechnische Vorbereitung für die Stilllegung;
- d) Planung, Projektierung und Projektleitung der Stilllegung;
- e) den Rückbau nicht mehr benötigter Anlagen und Einrichtungen (inkl. Grab- und Wiederherstellungsarbeiten);
- f) die Versiegelung der nicht mehr notwendigen Anschlüsse;
- g) den Abbruch von Gebäuden- oder Gebäudeteilen der Gasversorgung, die nicht anderweitig gebraucht werden können;
- h) Entschädigungen aufgrund des Gasausstiegs (Art. 44 ff. Reglement der Technischen Betriebe Wil);
- i) Kosten für behördliche Bewilligungen für die einzelnen Massnahmen.

Art. 5 Transformation des Gasnetzes

- 1 Sofern das Gasnetz oder Teile davon für die Nutzung anderer Energieträger transformiert werden, können die Fondsgelder auch dafür genutzt werden.

2 VERWENDUNG DER FONDSMITTEL

Art. 6 Mittelverwendung

- 1 Die Fondsmittel können für die in Art. 4 und 5 aufgeführten Stilllegungs- und Transformationsmassnahmen verwendet werden.

Art. 7 Freigabe der Mittel a) Zuständigkeit

- 1 Die Mittel aus dem Fonds, welche im kommenden Jahr voraussichtlich verwendet werden sollen, werden ins Budget der Technischen Betriebe Wil (TBW) eingestellt.
- 2 Es gelten die ordentlichen Finanzkompetenzen der Stadt Wil.

Art. 8 Freigabe der Mittel b) Voraussetzungen

- 1 Die TBW arbeiten Projekte für Stilllegungsmassnahmen aus und unterbreiten diese samt Antrag für den Bezug der nötigen Mittel aus dem Fonds dem Stadtrat.
- 2 In sachlicher Hinsicht müssen die folgenden Voraussetzungen erfüllt sein:
 - a) die Massnahme wird am von den TBW für die Stadt betriebenen Gasnetz ausgeführt oder der Stadtrat misst ihr besondere Bedeutung für die Umsetzung hinsichtlich der Stilllegung oder Transformation des Gasnetzes zu;
 - b) Projektierung und Ausführung entsprechen dem aktuellen Stand der Technik.

¹⁾ GG/sGS 151.2 ²⁾ SRS 1.1-1

Art. 9 Verwendung allfällig freier Fondsmittel

- 1 Sofern im Fonds neben den ordentlichen Verwendungen gemäss Art. 4 und 5 noch Mittel vorhanden sind, kann der Stadtrat auf Antrag der TBW für weitere Projekte und Entschädigungsgesuche während des Kalenderjahres im Sinne des Fondszweckes Mittel freigeben.
- 2 Die Voraussetzungen von Art. 8 gelten sinngemäss.

Art. 10 Fehlende Fondsmittel / Reserven Gasversorgung

- 1 Sofern die Mittel im Fonds für die bewilligten Projekte und Entschädigungsgesuche gemäss Art. 4 nicht ausreichen, hat die Stadt entsprechende Mittel aus dem allgemeinen Haushalt gemäss den ordentlichen Finanzkompetenzen beizusteuern.
- 2 Ein allfälliger negativer Saldo bei den Reserven Gasversorgung ist zuerst mit Fondsmitteln auszugleichen, bevor Mittel aus dem allgemeinen Haushalt gemäss den ordentlichen Finanzkompetenzen beansprucht werden.

Art. 11 Beendigung des Fonds

- 1 Ist die Stilllegung und Transformation des von den TBW für die Stadt betriebenen Gasnetzes abgeschlossen, wird ein allfälliger Restbetrag des Fonds dem städtischen Haushalt zugeführt und der Gasnetzstilllegungsfonds wird saldiert.

3 SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Art. 12 Ausführungsbestimmungen

- 1 Der Stadtrat kann Ausführungsbestimmungen erlassen.

Art. 13 Referendum

- 1 Dieses Reglement untersteht dem fakultativen Referendum.

Art. 14 Vollzugsbeginn

- 1 Der Stadtrat bestimmt den Vollzugsbeginn.

Beratung im Stadtparlament

Der Stadtrat beantragte dem Stadtparlament, das Gasnetzstilllegungs-fonds-Reglement zu genehmigen und festzustellen, dass es dem fakultativen Referendum untersteht.

Die Werk- und Energiekommission des Stadtparlaments beriet das Geschäft an zwei Sitzungen im April 2026. Sie befasste sich insbesondere mit dem Fahrplan der Gasnetzstrategie, den Stilllegungs- und Rückbaumassnahmen, einer möglichen Transformation, der Finanzierung, den Auswirkungen auf den Gaspreis und den Folgen fehlender Fondsmittel.

Die Kommission begrüsst, dass das Reglement eine klare rechtliche Grundlage für die Finanzierung der Gasnetzstilllegung schafft, zur Planungssicherheit beiträgt und sicherstellt, dass die Kosten verursachergerecht verteilt werden. In der Folge empfahl die Werk- und Energiekommission dem Stadtparlament die Genehmigung des Reglements für den Fonds zur Stilllegung und den Rückbau des Gasnetzes der Technischen Betriebe Wil mit 6 Ja-Stimmen gegen 1 Nein-Stimme bei keiner Enthaltung.

An der Sitzung des Wiler Stadtparlaments vom 2. Juli 2026 wurde das vom Stadtrat vorgelegte Reglement beraten und mit 25 Ja-Stimmen gegen 11 Nein-Stimmen bei einer Enthaltung angenommen.

Die Fraktion GRÜNE prowil begrüsst, dass die Rückbaukosten mit dem geplanten Fonds von den heutigen Gas-Nutzenden getragen und nicht auf kommende Generationen übertragen werde. Dies entspreche auch dem Verursacherprinzip, zudem seien die vorgesehenen Zuschläge von 1 bis 3 Rappen pro Kilowattstunde Gas vertretbar. Die Fraktion GRÜNE prowil und die SP-Fraktion unterstützten den Antrag des Stadtrats, ebenso die Fraktion Die Mitte-EVP: Wer den geordneten Ausstieg aus der Gasversorgung beschliesse, müsse auch ein entsprechendes Reglement für die Finanzierung dieses Ausstiegs und der damit verbundenen Rückbaukosten mittragen.

Auch die FDP-GLP-Fraktion unterstützte das Reglement mehrheitlich, da die vorgesehenen Zuschläge und die Finanzierung des Rückbaus transparent und nachvollziehbar seien. Sie kritisierte indes die rückwirkende Einführung bzw. Erhebung des Zuschlages auf anfangs dieses Jahres noch vor Erlass dieses Reglements.

Die SVP-Fraktion kritisierte den Rückbau des Gasnetzes grundsätzlich: Es gebe keinen Beweis dafür, dass die «Netto-Null-Roskur» mit Blick auf das Klima sinnvoll und zielführend sei; das in Wil nicht genutzte Gas werde einfach andernorts zu tieferen Preisen verkauft und so «von lachenden Dritten» verbraucht.

Die SVP-Fraktion kritisierte sodann den Zuschlag beziehungsweise die Art der Finanzierung, die das Reglement vorsehe, als «nicht wirklich verursachererecht» und als «unfair», insbesondere da sie jene Gaskundinnen und -kunden am stärksten belaste, die über den kleinsten Handlungsspielraum für die Änderung ihres Heizsystems verfügten. Viel gerechter und zielführender wäre es gewesen, wenn die TBW direkt beim Beschluss des Gasausstieges angefangen hätten, entsprechende Rückstellungen anzulegen. Diese Argumentation wurde von einem Teil der FDP-GLP-Fraktion unterstützt.

Aus den Reihen der SVP-Fraktion wurde ein Änderungsantrag zu Art. 3 «Finanzierung des Fonds» gestellt: Die

Abs. 1 und 3 seien zu streichen, der bisherige Abs. 2 sei neu wie folgt zu formulieren: «Der Gasnetzstilllegungsfonds wird mit einer Einlage zu Lasten der Betriebsrechnung der Technischen Betriebe Wil geäufnet. Der konkrete Beitrag wird im Rahmen des Budgets festgelegt.» Dieser Antrag unterlag mit 27 Nein- zu 9-Ja-Stimmen bei einer Enthaltung der Formulierung des Stadtrats.

Mit 25 Ja- zu 11-Nein-Stimmen bei einer Enthaltung genehmigte das Stadtparlament in der Schlussabstimmung den Antrag des Stadtrats: «Das Reglement für den Fonds zur Stilllegung und den Rückbau des Gasnetzes der Technischen Betriebe Wil (Gasnetzstilllegungsfonds-Reglement) sei zu genehmigen.»

Beitrag des Referendumkomitees

Nein zum Gasnetzstilllegungsfonds

Diese Vorlage ist die Folge davon, dass Gewinne der Technischen Betriebe Wil (TBW) über Jahre abgeschöpft, statt für den Gasausstieg gespart wurden. Allein von 2021 bis 2025 flossen rund 41 Millionen Franken von den TBW an die Stadt Wil.

Der Stadtrat versprach 2023 in der Gasnetzstrategie in Ziff. 5.5: «Der Rückbau würde weder die Steuerzahlenden noch die Kundinnen und Kunden der anderen Versorgungssparten der TBW betreffen. Die Kosten für Stilllegung und Rückbau werden aus den vorhandenen Reserven der Gasversorgung finanziert.» Jetzt soll trotzdem ein Fonds mit Zuschlag auf dem Gasverbrauch errichtet werden. Das ist eine neue Abgabe – entgegen dem Versprechen. Ein vollständiger Rückbau des Gasnetzes ist im Kanton St.Gallen und Thurgau zudem nicht vorgeschrieben.

Auch demokratiepolitisch ist das stossend. 2023 wurde die Vorlage zur Gasnetzstrategie nicht dem obligatorischen Referendum unterstellt. Wäre damals offen und klar kommuniziert worden, dass der Gasausstieg rund 45 Millionen Franken kostet, hätte die Bevölkerung direkt an der Urne darüber abgestimmt, da diese Summe weit über der Schwelle für das obligatorische Finanzreferendum liegt. Statt

Kostenwahrheit gab es eine grobe Planrechnung – und heute bekommen wir die Rechnung präsentiert.

Finanziert werden soll dies über eine zusätzliche Abgabe für Haushalte und Gewerbe, die oft gar keine kurzfristige Alternative zur Gasheizung haben. Zudem kann bei Unternehmen gemäss Art. 3 Abs. 3 des Reglements der Zuschlag auf Gesuch hin reduziert werden, wenn ihre Wettbewerbsfähigkeit erheblich beeinträchtigt ist. Hausbesitzer sowie Mietende haben diese Möglichkeit nicht.

Je mehr Anschlüsse wegfallen, desto stärker trifft es den Rest. Besonders stossend ist, dass die Abgabe bereits rückwirkend ab 1. Januar 2026 erhoben wurde, obwohl die Bevölkerung erst jetzt darüber entscheiden kann.

Wil braucht Kostenwahrheit und eine faire Finanzierung – nicht eine neue Abgabe nach jahrelanger Abschöpfung.

Geschätzte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger

Der Stadtrat und das Stadtparlament empfehlen Ihnen, dem Reglement für den Fonds zur Stilllegung und den Rückbau des Gasnetzes der Technischen Betriebe Wil zuzustimmen.

Die Schweiz will bis 2050 das Klimaziel Netto-Null erreichen. Die Stadt Wil will ihren Beitrag dazu leisten und aus der Gasversorgung aussteigen. Die Technischen Betriebe Wil (TBW) erarbeiteten dazu die Gasnetzstrategie. Das Gasnetz soll ab 2035 in Etappen bis 2050 stillgelegt werden. Die damit verbundenen Kosten sollen über einen Zuschlag auf den Gaspreis finanziert werden.

- Die Stilllegungs- und Rückbaukosten entstehen unabhängig von der gewählten Finanzierung.
- Die Fondslösung finanziert diese Kosten langfristig, transparent und vollständig zweckgebunden.
- Die Finanzierung erfolgt dort, wo die Gasinfrastruktur genutzt wird und folgt damit dem Verursacherprinzip.
- Das gesamte Versorgungsgebiet beteiligt sich an der Finanzierung.
- Ohne Fondslösung würden Rückstellungen die Abgaben der TBW an die Stadt Wil reduzieren und ausschliesslich den Wiler Steuerhaushalt und damit die Wiler Steuerzahlerinnen und Steuerzahler belasten.
- Die Lösung lässt eine spätere Transformation des Netzes zu, falls eine technisch und wirtschaftlich sinnvolle Nutzung gefunden wird.

Vorlage 1

Abstimmung Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil / Allee – Baukredit

ABSTIMMUNGSFRAGE

Stimmen Sie dem Baukredit von brutto 63.662 Millionen Franken inkl. MWST für das Bauprojekt «Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil / Allee» zu?

Vorlage 2

Reglement für den Fonds zur Stilllegung und den Rückbau des Gasnetzes der Technischen Betriebe Wil – Referendum

ABSTIMMUNGSFRAGE

Stimmen Sie dem Reglement für den Fonds zur Stilllegung und den Rückbau des Gasnetzes der Technischen Betriebe Wil zu?

22. September 2026

Stadt Wil

Andreas Breitenmoser
Stadtpräsident

Janine Rutz
Stadtschreiberin