

2. Mai 2023

## **Bericht und Antrag an das Stadtparlament**

### **Stadtquerung Mitte / Veloquerung Posttunnel / Bau- und Auflageprojekt**

#### **Anträge**

Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen folgende Anträge:

1. Für die Ausarbeitung des Bau- und Auflageprojekts "Veloquerung Posttunnel (VQPT)" inkl. angrenzende Vorhaben (Fr. 1.49 Mio. inkl. MwSt.) sowie die Personalressourcen für die Dauer von fünf Jahren (Fr. 740'000.--) sei ein Kredit von Fr. 2.23 Mio. inkl. MwSt. zu bewilligen, und der Schaffung der folgenden befristeten Stelle sei zuzustimmen:
  - Projektleitung Tiefbau, 80% (Lohnklassen gemäss Besoldungstabelle 20 - 23), befristet für die Dauer von fünf Jahren ab Rekrutierung.
2. Es sei festzustellen, dass der zustimmende Beschluss des Stadtparlaments zu Ziff. 1 gemäss Art. 7 lit. d Gemeindeordnung dem fakultativen Referendum untersteht.

#### **Zusammenfassung**

Das Infrastrukturprojekt "Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur" (ZEB Wil) ist ein Mehrgenerationenvorhaben der SBB, wie es nur etwa alle 50 Jahre realisiert wird. Die in die Jahre gekommenen Bahnanlagen am Bahnhof werden von 2021 bis 2024 im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr BAV umgebaut, um den Anschluss an das nationale Personen-Fernverkehrsnetz sicherzustellen und die Zugänge gemäss Behinderten-Gleichstellungsgesetz (BehiG) hindernisfrei zu gestalten.

Auch die Stadt hat eine stadträumliche und gestalterische Aufgabe am Bahnhof: Die Querungen zur Verbindung der Stadtteile nördlich und südlich der Gleisanlagen müssen den Anforderungen aller Verkehrsteilnehmenden

genügen. Deshalb wurde ein Ersatzneubau zur über 100-jährigen Personenunterführung Ost (PU Ost; Baujahr 1913) und dem stillgelegten Posttunnel (Baujahr 1981) geprüft. Diese sogenannte "Stadtquerung Mitte" kann aus terminlichen Gründen erst in 25 bis 40 Jahren gemeinsam mit den SBB realisiert werden, sobald die PU Ost das Ende ihrer Lebensdauer erreicht haben wird.

Die PU Ost ist als Abschnitt der Hauptroute in Nord-Süd-Richtung ein Schlüsselement im städtischen Fuss- und Radwegnetz. Seit 2021 ist sie für den Radverkehr gesperrt; es gilt ein Fahrverbot. Die Umnutzung des stillgelegten Posttunnels zur neuen "Veloquerung Posttunnel" ist die einzige Möglichkeit, die sichere Radquerung am Bahnhof wiederherzustellen. Der Tunnel wird von Norden und Süden her mit Velorampen zugänglich gemacht; die nördliche Rampe kann später in die "Stadtquerung Mitte" integriert werden. Mit dem Vorprojekt zur "Veloquerung Posttunnel" wurden die vielen anspruchsvollen Schnittstellen zu den Bahnanlagen und weiteren Nachbargrundstücken entflochten und die Nutzung des Tunnels als öffentliche Radroute vertraglich weitestgehend gesichert.

Für das Bau- und Auflageprojekt "Veloquerung Posttunnel" wird dem Parlament ein Brutto-Projektierungskredit über Fr. 2.23 Mio. beantragt, einschliesslich Personalressourcen in der Abteilung Tiefbau im Umfang von Fr. 740'000.--. Dazu gehören u.a. die Begleitung und Steuerung der externen Aufträge, das inhaltliche, finanzielle und terminliche Controlling sowie die Bearbeitung der notwendigen rechtlichen und politischen Prozesse. Die Veloquerung Posttunnel wird durch Bund und Kanton mitfinanziert (Bund: Fr. 3.76 Mio. exkl. MwSt. und Teuerung, Kanton werkgebundener Beitrag ca. Fr. 1.5 bis 2 Mio. bei Baukosten von ca. Fr. 14.5 Mio.).



Abbildung 1: Veloquerung Posttunnel, Zugang Nord EG (Planergemeinschaft Veloquerung Posttunnel, Visualisierung Atelier Brunecky) links Areal Untere Bahnhofstrasse 1 - 11, rechts Annahme Ersatzneubau Aufnahmegebäude SBB, im Hintergrund Annahme Ersatzneubau Post

## 1. Ausgangslage

### 1.1 Behördenverbindliche strategische Planungsgrundlagen und gesetzlicher Auftrag

Der Richtplan des Kantons St. Gallen (Februar 2023, Gemeindeporträts August 2017<sup>1</sup>) rechnet für die Stadt Wil mit einem Bevölkerungswachstum von ca. 5'000 Personen bis im Jahr 2040. Am Standort Wil West sollen im gleichen Zeitraum 2'000 bis 3'000 Arbeitsplätze entstehen. Dieser Entwicklungsschub verursacht ein zusätzliches Verkehrsaufkommen, das – ebenfalls gemäss kantonalem Richtplan – hauptsächlich über den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr abzuwickeln sei (Zielgrösse Modalsplitt Fuss- / Veloverkehr 40 - 50%, öV 30 - 40%, MIV 10 - 20%). Die multimodale Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Wil spielt bei der nachhaltigen Verkehrsabwicklung in Stadt und Region eine zentrale Rolle.

Gemäss dem "Masterplan Zukunft Bahnhof Wil" vom 16. Dezember 2015 auf S. 10, ist für die Stadt Wil die städtebauliche Aufwertung des Bahnhofes und seines Umfeldes von hoher Priorität, und der Bahnhof soll seiner Bedeutung als Ankunftsort und Adresse der Stadt gerecht werden.<sup>2</sup>

Laut dem Netzplan im Anhang der vom Stadtrat am 14. Dezember 2016<sup>3</sup> genehmigten Velostrategie, werden die PU Ost und die sistierte Veloquerung Schillerstrasse als Routen mit Fokus "Sicher", die Unterführung Hubstrasse als Route mit Fokus "Direkt" bezeichnet. Die PU Ost nimmt somit eine Schlüsselstellung im städtischen Radwegnetz ein, da sie als Abschnitt der Hauptroute in Nord-Süd-Richtung die Stadtteile nördlich und südlich der Bahnleihe verbindet. Zudem ist sie auf der Karte "Rollender Langsamverkehr Bedeutung Kt. SG"<sup>4</sup> als Route von kantonaler Bedeutung sowie als nationale Route (schweizmobil, Veloland Schweiz<sup>5</sup>) klassiert. Die Hubstrasse gilt als Route von regionaler Bedeutung.

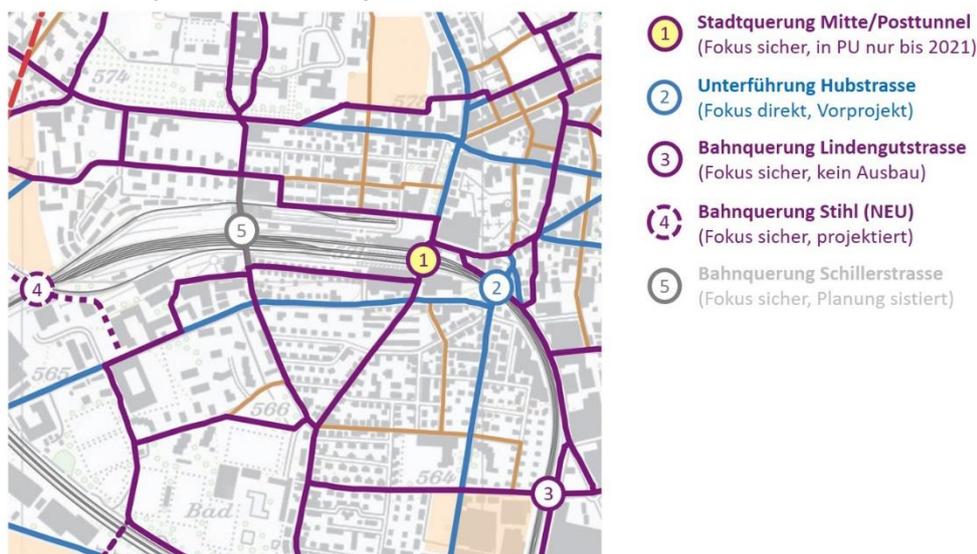


Abbildung 2: Netzplan Velostrategie Stadt Wil (Ausschnitt Velostrategie 12.2016, Anhang / asa AG, 09.2019)

<sup>1</sup> [https://www.sg.ch/bauen/raumentwicklung/kantonaleplanung/grundlagenzumrichtplan/\\_jcr\\_content/Par/sgch\\_accordion\\_list/AccordionListPar/sgch\\_accordion/AccordionPar/sgch\\_downloadlist/DownloadListPar/sgch\\_download\\_334056555\\_oc-File/Dossier\\_Gemeindeportr%C3%A4ts\\_August\\_2017.pdf](https://www.sg.ch/bauen/raumentwicklung/kantonaleplanung/grundlagenzumrichtplan/_jcr_content/Par/sgch_accordion_list/AccordionListPar/sgch_accordion/AccordionPar/sgch_downloadlist/DownloadListPar/sgch_download_334056555_oc-File/Dossier_Gemeindeportr%C3%A4ts_August_2017.pdf)

<sup>2</sup> [https://www.stadtwil.ch/docn/1179804/Bahnhof\\_Wil\\_Masterplan-Bericht\\_Online-Version.pdf](https://www.stadtwil.ch/docn/1179804/Bahnhof_Wil_Masterplan-Bericht_Online-Version.pdf)

<sup>3</sup> <https://www.stadtwil.ch/docn/1645232/Velostrategie.pdf>

<sup>4</sup> <https://www.geoportal.ch/ktsg/map/821?v=2720880.20&x=1257993.09&scale=2000&rotation=0>

<sup>5</sup> <https://map.schweizmobil.ch/?lang=de&land=veloland&place=718&layers=Place%2CVeloland&photos=yes&bgLayer=pk&logo=yes&season=summer&resolution=1&E=2720979&N=1257892>

Die Schweizer Bevölkerung hat an der Volksabstimmung vom 23. September 2018<sup>6</sup> dem Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege zugestimmt. Das neue Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz<sup>7</sup>) ist seit dem 1. Januar 2023 in Kraft. Es verpflichtet die Kantone zur Planung und Realisierung von sicheren Velowegnetzen. Der Bund erstellt bei seinen Strassen ebenfalls sichere Velowege .

### **1.2 Strategische Entscheide Stadtrat und Parlament der Stadt Wil**

Mit der Legislaturplanung 2017 - 2020<sup>8</sup> beschloss die Stadt gemäss Aktivitätsfeld "mobil" die Förderung eines reibungslosen, konfliktfreien und zukunftsgerichteten Mit- und Nebeneinander aller Mobilitätsarten und -träger. Als Massnahmen wurden die Realisierung der Zweiradabstellanlage "Untere Bahnhofstrasse 1 - 11", die Vorbereitungen für die neue Nord-Süd-Veloverbindung "Posttunnel", die Umsetzung der Veloinitiative und die Elimination der Schwachstellen im Radwegnetz erwähnt.

In der Legislaturplanung 2021 - 2024 verpflichtete sich der Stadtrat ebenfalls, die Projekte am und um den Bahnhof zu fördern: Unter dem strategischen Handlungsfeld "E. Wir verbinden Menschen, Regionen und Kantone." steht sinngemäss das Legislaturziel "a. Das Projekt „Stadtraum Bahnhof/Allee“ und die Vorhaben rund um den Bahnhof werden vorangetrieben."

An der Budgetsitzung vom 5. Dezember 2019 gab das Stadtparlament auf Antrag der Bau- und Verkehrskommission eine parlamentarische Erklärung mit folgendem Wortlaut ab: "Die Stadtquerung Mitte für Velo und Fussgänger ist städtebaulich von grosser Bedeutung für Wil. Der Stadtrat wird aufgefordert, alles zu unternehmen, dass das Projekt zusammen mit den SBB weiterverfolgt werden kann." (38 Ja, 0 Nein, 1 Enthaltung).

An der Sitzung vom 30. September 2021 genehmigte das Parlament den Kreditantrag zur Erarbeitung des Vorprojekts Veloquerung Posttunnel inkl. Eventualverpflichtung gegenüber den SBB.

### **1.3 SBB-Infrastrukturprojekt ZEB Wil – Ertüchtigung, Zugänglichkeit, Aufwärtskompatibilität**

Die Umsetzung des SBB-Infrastrukturprojekts "zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) Wil" erfolgt im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr BAV und dient zur funktionalen und statischen Ertüchtigung bzw. zur Leistungssteigerung und barrierefreien Zugänglichkeit der Bahnanlagen gemäss Behinderten-Gleichstellungsgesetz (BehiG). Das Projekt wird voraussichtlich 2024 abgeschlossen. Ursprünglich geplant war die Instandstellung der 90-jährigen Unterführung Hubstrasse und der 100-jährigen Personenunterführung Ost sowie die Enteignung des Posttunnels mit anschliessender Verfüllung des Tunnels gemäss Eisenbahngesetz. Die SBB hätten ihr Ertüchtigungsvorhaben ZEB Wil auch ohne Einverständnis der Stadt realisieren können.

Für eine mit den SBB koordinierte und mitfinanzierte Projektierung und Ausführung der "Stadtquerung Mitte" im Bereich der bestehenden PU Ost und Posttunnel wäre eine Verschiebung des Vorhabens ZEB Wil um mindestens drei Jahre notwendig gewesen. Das Bundesamt für Verkehr BAV, als Auftraggeber der SBB, lehnte aufgrund übergeordneter Netzüberlegungen jedoch den zeitlichen Aufschub ab, den eine Delegation von Stadt und Region sowie der Kantone St. Gallen und Thurgau Anfang 2020 beantragt hatte. Deshalb muss die Stadt ihre Querungen "Unterführung Hubstrasse" und "Veloquerung Posttunnel" zeitlich unabhängig von den SBB realisieren.

---

<sup>6</sup> <https://www.uvek.admin.ch/uvek/de/home/uvek/abstimmungen/velo-vorlage.html>

<sup>7</sup> <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/langsamverkehr/vernehmlassung-veloweggesetz.html>

<sup>8</sup> [https://www.stadtwil.ch/docn/1348897/010\\_Beilage\\_Aktivitaetsfelder\\_fur\\_die\\_Legislatur\\_2017-2020\\_sowie\\_Beilage\\_der\\_Departemente.pdf](https://www.stadtwil.ch/docn/1348897/010_Beilage_Aktivitaetsfelder_fur_die_Legislatur_2017-2020_sowie_Beilage_der_Departemente.pdf)

Hingegen anerkannte das BAV die Notwendigkeit eines lückenlosen städtischen und regionalen Verkehrsnetzes, v.a. für den Fuss- und Veloverkehr. Es verpflichtete die SBB dazu, die Anpassungen an den Unterführungsbawerken Hubstrasse und PU Ost sogenannten "aufwärtskompatibel" zu gestalten und teilweise als Vorinvestitionen zu finanzieren. Aufwärtskompatible bauliche Eingriffe bedeuten, dass ein späterer Ausbau zu normgerechten städtischen Gleisquerungen möglich sein muss. Zudem beauftragte das BAV die SBB, für den Posttunnel kein Enteignungsverfahren gegenüber der Post einzuleiten, sondern diesen zu erwerben, auf ihre Kosten zu ertüchtigen und ihn später der Stadt zum vereinbarten Kaufpreis zu übergeben. Dank dem Abtretungsvertrag zwischen SBB, Stadt, Post, Mettler2Invest vom August 2020 konnte die Übernahme des ertüchtigten Posttunnels durch die Stadt zur Umnutzung für den Veloverkehr gesichert werden: Innert 15 Jahren kann die Stadt den Tunnel dann übernehmen, wenn sie die "Veloquerung Posttunnel" (Zwischenzustand) realisiert. Inzwischen sind die SBB bis auf die Übergabe des Posttunnels an die Stadt allen vertraglichen Verpflichtungen nachgekommen.

Das Vorprojekt Veloquerung Posttunnel wurde zur Aufwärtskompatibilität und Bewilligungsfähigkeit mit dem Bundesamt für Verkehr BAV, den SBB und der kantonalen Fachstelle Fuss- und Veloverkehr verifiziert, sowohl für den Zwischenzustand "Veloquerung Posttunnel" als auch den Zielzustand "Stadtquerung Mitte".

#### **1.4 Gleisquerung im Zentrum:**

##### **Zwischenzustand Veloquerung Posttunnel 2028 – Zielzustand Stadtquerung Mitte 2050 ff.**

Die bestehende PU Ost stammt aus dem Jahr 1913, der stillgelegte, 1 m tiefer liegende, ursprünglich nur aus dem Untergeschoss des Postgebäudes von Süden her erschlossene Posttunnel aus dem Jahr 1981. Er ist für eine öffentliche Veloquerung im Bereich Stadtmitte in der Fortsetzung der "Stadtachse"<sup>9</sup> von der Altstadt bis zum Sportpark Bergholz zwingend notwendig (strategische Raumsicherung), denn eine andere Unterführung steht nicht zur Verfügung. Da die SBB ihr Projekt ZEB Wil nicht aufschieben konnten und die Stadt ihrerseits nicht auf den nächsten Erneuerungszyklus der SBB in 25 bis 40 Jahren warten kann, ist nun die Realisierung des Zwischenzustandes "Veloquerung Posttunnel" (Bauen im Bestand) vorgesehen.

Für die Veloquerung Posttunnel sind sowohl im Norden als auch im Süden Rampenzugänge erforderlich. Im Norden müssen deshalb die bestehende Rampe in die Personenunterführung Ost und das Avec-Rondell abgebrochen werden. Die neue dreiläufige, überdachte Nordrampe erschliesst über das unterste Podest die Velo-Abstellanlage im Untergeschoss der unteren Bahnhofstrasse 1 - 11. Im Süden sind Anpassungen am Bahnhofplatz und im Untergeschoss des Postgebäudes notwendig: Eine gerade Rampe führt vom Strassenniveau in den Posttunnel. Mit dem SBB-Projekt ZEB Wil wurde der Posttunnel baulich ertüchtigt und der Zugang zum Untergeschoss der Post unzugänglich gemacht; die drei Warenlifte auf die Perrons wurden abgebrochen und verfüllt.

Gemeinsam mit der SBB soll das Projekt "Stadtquerung Mitte" als ein Ersatzneubau von Posttunnel und Personenunterführung Ost am Ende deren Lebensdauer in ca. 25 bis 40 Jahren geplant und realisiert werden. Kernstück ist eine einzige neue Unterführung, die den verfügbaren Raum im Untergrund optimal nutzt. Die rund 1.70 m starke, unbewehrte Ostwand der PU und die Westwand des Posttunnels werden ersatzlos abgebrochen, der bestehende Niveauunterschied von rund 1 m zwischen PU und Posttunnel entfällt durch eine gemeinsame neue Tunnelsohle auf dem tieferen Niveau des Posttunnels, wodurch sich auch die heute nicht normgerechte Raumhöhe im Bereich der Personenunterführung von 2.28 m auf ca. 2.80 m signifikant erhöht. Die dreiläufige überdachte Rampe Nord wird bereits im Zwischenzustand der "Veloquerung Posttunnel" definitiv erstellt. Die definitive südliche Rampe soll als städtebauliches Gegenstück auf der Südseite analog der Nordrampe gestaltet werden. Wie und wann, wird anhand einer kooperativen Arealentwicklung mit der Post ermittelt werden.

---

<sup>9</sup> [https://www.stadtwil.ch/docn/1027858/Hochhausstudie\\_Bericht.pdf](https://www.stadtwil.ch/docn/1027858/Hochhausstudie_Bericht.pdf), Seite 5

### 1.5 Verkehrsgutachten Bahnhof: PU Ost und PU West

Laut "Personenflussanalyse Bahnhof Wil" (5. September 2018) der ASE Analysis Simulation Engineering AG, Zürich, querten im Durchschnitt täglich knapp 600 Fahrräder die Personenunterführung Ost; an Spitzentagen waren es 1'000 Fahrräder und mehr. Den grössten Teil der täglichen Frequenzen in der Unterführung stellten knapp 20'000 Fussgängerinnen und Fussgänger dar, davon rund zwei Drittel Bahnreisende zu und von den Gleisen; Ein Drittel nutzte sie zur Querung zwischen dem Zentrum und dem Südquartier. Die PU West wurde deutlich weniger frequentiert. Seit Baubeginn des SBB-Projekts ZEB Wil wurden keine neuen Daten erhoben.

Die Prognosen der SBB gehen bei den Bahnkunden von einer Zunahme um jährlich 1.5% aus; die Planung des Projekts ZEB Wil basiert auf diesen Annahmen. Das bedeutet eine Zunahme der Personenfrequenzen von heute insgesamt 25'000 auf insgesamt ca. 43'000 Personen pro Tag bis ins Jahr 2050. Davon entfallen zwei Drittel, also 28'000 auf die PU Ost, plus die Querenden von 2018 rund 6'000, die aufgrund des Bevölkerungswachstums und der Verlagerung des Modalsplitts ebenfalls zunehmen dürften.

## 2. Städtische Gleisquerungen

### 2.1 Gleisquerungen für Fuss- und Veloverkehr im Stadtzentrum

Der multimodalen Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Wil kommt eine zentrale Bedeutung zu als regionaler Umsteigeknoten zwischen Fuss- und Veloverkehr, MIV und Bahn / Bus im lokalen, regionalen und Fernverkehr, u.a. auch zur nachhaltigen und leistungsfähigen Erschliessung des geplanten neuen Arbeitsplatzgebiets Wil West (2'000 bis 3'000 Arbeitsplätze). Nebst dem Bahnhofplatz mit dem Bushof auf der Nordseite stehen die Gleisquerungen im Fokus. Die SBB-Personenunterführung Ost (PU Ost) ist die wichtigste und meistfrequentierte Verbindung zwischen den Stadtteilen südlich und nördlich des SBB-Gleiskörpers.

Die täglich 600 bis 1'000 Radfahrenden waren in der SBB-PU Ost gemäss einer informellen Abmachung mit SBB Infrastruktur (Aktentotiz vom 25. April 2005) "im Schrittempo ... auf Zusehen hin" geduldet. Seit Baubeginn 2021 ZEB Wil kann die PU Ost mit Velos nicht mehr befahren werden, da wegen der Personenhydraulik und der neuen beidseitigen Rampen, Treppen und Lifte gefährliche Kreuzungssituationen entstehen könnten. Inzwischen wurden neue Rampen, Treppen und Lifte aus der PU Ost auf die Perrons Gleise 2/3, 4/5 sowie 6 erstellt. Die Personenunterführung West (PU West) ist für Fahrräder nicht geeignet; es gilt auch dort ein Fahrverbot

Für die sichere und zentrale Fussgänger- und Veloquerung am Bahnhof in der Fortsetzung der "Stadtachse" von der Altstadt über die Obere Bahnhofstrasse und Allee bis zum Sportpark Bergholz nach dem Bahnhofsumbau ZEB Wil ab 2024 ist die Erschliessung des Posttunnels für den Veloverkehr unverzichtbar. Im Gegensatz zu Wil müssen andere Städte, wie z.B. Winterthur, solche Unterführungen zu sehr hohen Kosten zuerst bauen. In Wil besteht die Aufgabe darin, den bereits vorhandenen Raum strategisch zu sichern, den statischen Anforderungen der Bahn anzupassen, zugänglich zu machen und gemäss kantonalen Vorgaben für beitragsberechtigten kantonalen Velorouten zu gestalten. Mit dem nun vorliegenden Vorprojekt zur Veloquerung Posttunnel wird dieses Ansinnen konkretisiert. Für eine fristgerechte Realisierung im Rahmen des Agglomerationsprogramms 4. Generation bis spätestens 2028 muss nun das Bau- und Auflageprojekt gestartet werden.

### 2.2 Periphere Gleisquerungen (Fuss- und Veloverkehr)

Die "Bahnquerung Schillerstrasse" (Brücke oder Tunnel gemäss gleichnamiger Machbarkeitsstudie, Kostenschätzung Fr. 31 Mio. +/-30%) wurde aus Kostengründen zu Gunsten einer nachhaltigen Lösung in der PU Ost sistiert.

Die LV-Unterführung Buchen-/ Lindenhofstrasse ist als Velo-Hauptroute baulich ungenügend und liegt zu weit weg vom Stadtzentrum. Eine grundlegende Aufwertung gemäss Machbarkeitsstudie "Bahnquerung Lindengutstrasse" wäre technisch nur mit stadträumlich, finanziell und ökologisch sehr einschneidenden Massnahmen machbar und wurde deshalb ebenfalls sistiert.

Das Bauprojekt für die "Gleisquerung / Unterführung bei Areal Stihl" mit daran anschliessendem Radweg als direkte Verbindung nach Wil West liegt vor. Das Unterführungs- / Brückenbauwerk ist eine A-Massnahme des Agglomerationsprogramms 3. Generation (Nr. LV 1.5, 74.36.RF). Die Realisierung muss bis 2025 begonnen werden.

### **2.3 Unterführung Hubstrasse, Fussgänger- und Velosteg Hubstrasse, Churfirstenpark**

Die Unterführung Hubstrasse zwischen Ilgenkreisel und Kreisel Hubstrasse/Glärnischstrasse (Strassenunterführung 1932, Fussgängertunnel 1981) bildet die einzige Strassenverbindung auf Wiler Stadtgebiet vom Südquartier unter den SBB-Gleisen hindurch ins übrige Gemeindegebiet. Die räumliche Situation vor Ort ist äusserst komplex. Im städtischen Vorhaben "Ersatzneubau Unterführung Hubstrasse" wurden die Schnittstellen zu den angrenzenden Grundstücken und zu den SBB sorgfältig aufeinander abgestimmt. Inzwischen haben die SBB die Brückenplatte im Rahmen ihres Vorhabens ZEB Wil auf eigene Kosten (ca. Fr. 3.5 Mio.) ersetzt. Das Bauprojekt zum Ersatzneubau Unterführung Hubstrasse, bestehend aus mehreren Teilprojekten, ist nahezu abgeschlossen. Die Unterführung (LV1.7 / 74.73.RF Kunstbau sowie LV 1.6 / 74.33.RF Strassenbau) wird im Agglomerationsprogramm 4. Generation in A-Priorität mitfinanziert, die Umgestaltung Churfirstenpark (L 3.5) ist eine gleichzeitige Eigenleistung. Der Fussgänger- und Velosteg (LV 74.38.R) wird als Massnahme des Agglomerationsprogramms 2. Generation in A-Priorität mitfinanziert. Die Realisierung ist ab ca. 2026 geplant.

## **3. Machbarkeit, Rechtliches**

### **3.1 Machbarkeitsstudien mit der Planungspartnerin SBB**

Seit Anfang 2018 wurden zusammen mit den SBB in mehreren Machbarkeitsstudien verschiedene Varianten baulicher Eingriffe an der PU Ost untersucht. Angesichts der Eingriffstiefe und Kosten der Bestvariante eines Neubaus "Stadtquerung Mitte" beauftragte der Stadtrat das Departement BUV, Alternativrouten zu suchen. Anschliessend wurde die Machbarkeit des Bauens im Bestand in der PU Ost sowie der Unterführung Hubstrasse geprüft.

Die weiteren Studien stützten sich auf die verkehrsplanerische Abklärung von 2017 zur Eignung des Posttunnels für den Veloverkehr sowie ingenieurbautechnische Abklärungen aus den Jahren 2014 bis 2016. Die Machbarkeitsstudien "Veloquerung Posttunnel", "Stadtquerung Mitte / Aktualisierung" und "Unterführung / Veloquerung Hubstrasse" wurden in Absprache mit den Anstössern SBB Infrastruktur und Immobilien, Post, Mettler2Invest sowie den kantonalen Fachstellen von externen Planerteams (Architektur, Ingenieurbau, Verkehrsplanung) erarbeitet. Neben gestalterischen, bautechnischen und verkehrlichen Aspekten wurden die Schnittstellen zu den angrenzenden Vorhaben bereinigt (Bahnhofplatz / Allee, Untere Bahnhofstrasse, Arealentwicklung Untere Bahnhofstrasse 1 - 11 inkl. Velo-Abstellanlage, Arealentwicklung Post, etc.).

Der vom BAV verlangte Nachweis der Aufwärtskompatibilität und Bewilligungsfähigkeit des Zwischenzustandes "Veloquerung Posttunnel" gelang mit der Optimierung der Geometrie der neuen Rampe Nord, sowohl für den Zwischen- als auch den Zielzustand. Die provisorische Rampe Süd schliesst den Posttunnel neu an den Bahnhofplatz Süd an.

Ziel der seit 2018 angefertigten Studien zur Gleisquerung am Bahnhof Wil ist es, sinnvolle und angemessene stadträumliche Lösungen für alle Verkehrsteilnehmenden zu entwickeln. Die Ausgangslage ist räumlich, terminlich und rechtlich äusserst komplex. Zentral waren sowohl bei der Veloquerung Posttunnel als auch bei der Unterführung Hubstrasse die verkehrlichen und bautechnischen Anforderungen an beitragsberechtigte kantonale Velo- und Fusswegrouten sowie die Mitfinanzierung über das Agglomerationsprogramm 4. Generation. Bei der Veloquerung Posttunnel kamen die Barrierefreiheit und Aufwärtskompatibilität hinzu: Im Fokus standen die Dimensionen des Posttunnels und der Rampen, deren Lage, Neigungen und Überdachungen sowie die Entflechtung der Verkehrsflüsse von Fussgängern und Velos.

### **3.2 Vertragliche Verpflichtungen, Bewilligungsverfahren, Beschaffungswesen**

Zahlreiche Verträge aus unterschiedlichen Zeiten (der älteste stammt aus dem Jahr 1932) wurden in den verschiedensten Konstellationen zwischen Stadt und SBB, Kanton, Post und Privaten über die Jahrzehnte abgeschlossen. Im Rahmen der Einsprachebereinigung ZEB Wil konnten einige davon abgelöst bzw. aufgehoben werden. Inzwischen sind neue Vereinbarungen zwischen verschiedenen Beteiligten hinzugekommen, weitere sind in Vorbereitung, da an verschiedenen Schnittstellen Land von Nachbarn beansprucht wird.

Begleitend zu den Projektierungsarbeiten zeigte ein juristisches Gutachten erhebliche Vorteile bei einer gemeinsamen Realisierung mit den SBB auf. Da die SBB ihr ZEB-Projekt im Auftrag des BAV jedoch unabhängig von der Stadt realisieren, gilt die Veloquerung Posttunnel als vom Bahnbetrieb unabhängige Nebenanlage und untersteht somit kantonalem Recht (Bewilligungsverfahren inkl. Strassenklassierung / Teilstrassenplanverfahren, Beschaffungswesen). Auch die Finanzierung ist separat über das Agglomerationsprogramm zu sichern. Die Planerleistungen für Vor- (SIA-Phase 31), Bau- (SIA-Phase 32) und Auflageprojekt (SIA-Phase 33) wurden 2021 in einer öffentlichen Ausschreibung (selektives Verfahren, Publikation 23. November 2020, Zuschlag 4. Mai 2021 vorbehaltlich Kreditgenehmigung durch das Parlament) ab Vorprojekt inkl. Optionen für die weiteren Projektphasen vergeben.

### **3.3 Vertrag bezüglich Abtretung Posttunnel (August 2020)**

Der Stand der Planung für die Projekte am Bahnhof und der Umstand, dass der Zielzustand der "Stadtquerung Mitte" nicht wie ursprünglich vorgesehen unter Federführung der SBB realisiert werden kann, erforderten eine Änderung des rechtskräftigen Vertrags zwischen SBB, Post, Mettler2Invest und der Stadt Wil zur Abtretung des Posttunnels vom April 2016. Das SBB-Projekt ZEB Wil hätte ohne dessen Anpassung nur auf der Basis einer Enteignung der Post durch die SBB realisiert werden können, da einzelne Bedingungen für die vereinbarte Abtretung des Posttunnels an die Stadt nicht erfüllt waren. Um eine Enteignung zu vermeiden und die Übertragung des Posttunnels an die Stadt Wil nach wie vor zu sichern, musste der bestehende Vertrag abgelöst werden. Hinzu kam die Anweisung des BAV an die SBB zur Übernahme und Ertüchtigung des Posttunnels und späteren Übergabe an die Stadt. Nach intensiven Verhandlungen in der ersten Jahreshälfte 2020 mit SBB, Post und Mettler2Invest wurde der neue Vertrag zur Abtretung des Posttunnels per 27. August 2020 unterzeichnet.



Abbildung 3: Posttunnel, Innenansicht Richtung Norden, Standort Gleis 3, nach Erstellung Treppe Perron Gleis 2/3 (PG VQPT, 10.02.2022)

Gemäss Vertrag steht der Posttunnel derzeit im Eigentum der SBB, die dank dem Abtretungsvertrag ihr Vorhaben ZEB Wil ohne Enteignungsverfahren gegenüber der Post realisieren können. Der Post wurde die bereits früher vereinbarte Entschädigung von Fr. 150'000.-- (exkl. MwSt.) durch die Stadt zugesichert, der Stadt Wil das Recht auf Übernahme des durch die SBB ertüchtigten Posttunnels von ca. Fr. 350'000.--. Hinzu kamen die Rechte zur Realisierung der notwendigen Zugänge im Norden und Süden sowohl für den Zwischenzustand "Veloquerung Posttunnel" als auch den Zielzustand "Stadtquerung Mitte" innert 15 Jahren.

Der Erwerb des Posttunnels ist für die Realisierung der "Veloquerung Posttunnel" eine zwingende Voraussetzung, da ansonsten der Raum für die separate Veloführung fehlt (strategische Raumsicherung). Die Abtretung durch die SBB an die Stadt erfolgt mit Eintrag der entsprechenden Dienstbarkeit im Grundbuch. Der Kaufpreis des Posttunnels von Fr. 150'000.-- an die ursprüngliche Eigentümerin Post wird zu gegebener Zeit in den Kreditantrag zum Baukredit an das Parlament integriert. Die Handänderung ist vor Baubeginn 2027/28 geplant, sobald die Baubewilligung vorliegt und das Parlament, bzw. die Stimmbevölkerung den Baukredit genehmigt hat.



Abbildung 4: Posttunnel, Innenansicht Richtung Süden, Standort Gleis 1, Sondagearbeiten Hartbeton (PG VQPT, 06.12.2022)

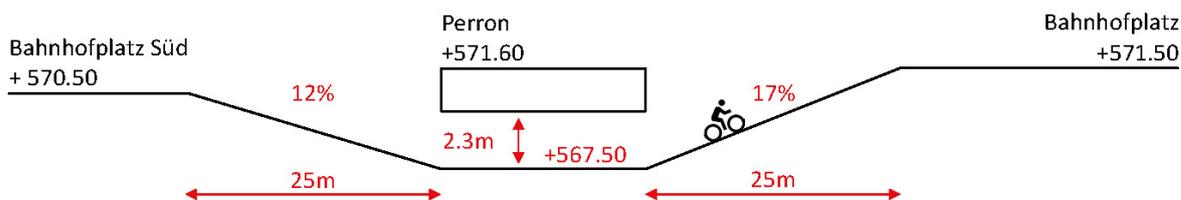
#### 4. Vorprojekt Veloquerung Posttunnel

##### 4.1 Langsamverkehrsquerung Bahnhof Wil: Strategische Raumsicherung, Planungspartner

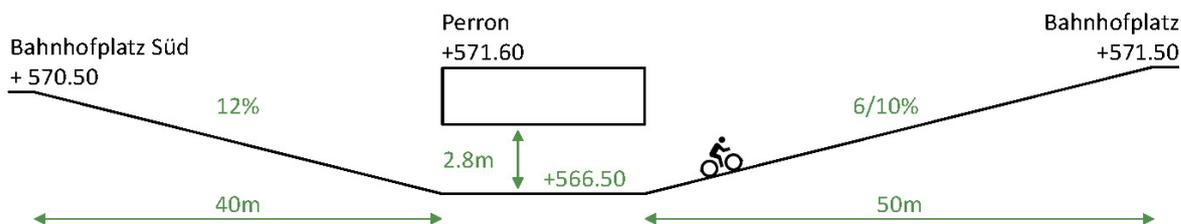
Sämtliche verkehrsplanerischen Abklärungen ergaben, dass für eine sichere Veloquerung in der Stadtmitte, d.h. im Bereich der PU Ost, der Posttunnel umgenutzt werden muss. Gemäss den behördenverbindlichen strategischen Planungsgrundlagen (vgl. 1.1) und angesichts des zukünftigen Verkehrsaufkommens kann weder auf die Veloinfrastruktur in der Unterführung Hubstrasse (Hauptroute "direkt") noch den Posttunnel (Hauptroute "sicher") verzichtet werden. Die PU Ost ist zudem eine wichtige Fusswegroute bzw. ein kantonaler Wanderweg.

Die Eignung und bautechnische Machbarkeit des Posttunnels als Veloquerung wurde in verschiedenen Machbarkeitsstudien nachgewiesen. Im Planungsprozess involviert waren nebst den durch die Stadt beauftragten Planungsunternehmen, die SBB Infrastruktur und Immobilien, die Bundesämter für Verkehr BAV und für Raumentwicklung ARE, die Fachstelle Velo- und Fussverkehr, das Amt für öffentlichen Verkehr AöV und die Kantonspolizei St. Gallen, die Abteilung Öffentlicher Verkehr und das Tiefbauamt des Kantons Thurgau, die Regio Wil, Mettler2Invest AB, Post AG und Wiler Parkhaus AG (WIPA).

### Situation bis 2021



### Soll Situation



12.12.2019

Wil Stadtquerung Mitte

1

Abbildung 5: Velos in der SBB-PU Ost vs. Veloquerung Posttunnel, geometrische Prämissen (Planergemeinschaft Veloquerung Posttunnel)

#### 4.2 Abbruch Avec-Rondell und Projektentwicklung Aufnahme- und Dienstleistungsgebäude SBB

Ein zentraler Aspekt ist der Abbruch des Avec-Rondells, das 1993 gebaut worden war. Es hat seine Aufgabe als Dreh- und Angelpunkt des heutigen Bahnhofplatzes und Eingang ins Untergeschoss ShopWil und PU Ost zweifelsfrei erfüllt. Im Hinblick auf die komplette Umgestaltung und verkehrliche Neuorganisation des nördlichen Bahnzugangs ist sein Fortbestand jedoch grundlegend infrage gestellt. Es wäre unverhältnismässig, die umfangreichen öffentlichen und privaten Vorhaben im Stadtraum Bahnhof um dieses Gebäude herum zu planen. Es genügt den heutigen funktionalen und stadträumlichen Anforderungen nicht mehr. Vielmehr stelle es ein Hindernis für die sinnvolle zukünftige Abwicklung der Fussgängerströme auf allen Ebenen dar. Der Abbruch ist notwendig, um Raum für die nördliche Zugangsrampe zum Posttunnel und zur Veloabstellanlage im Untergeschoss des Areals Untere Bahnhofstrasse 1 - 11 zu schaffen.

SBB Immobilien planen einen Ersatzneubau des Aufnahme- und Dienstleistungsgebäudes am Bahnhof und verhandeln mit der Stadt eine Planungsvereinbarung für eine Projektentwicklung. Der Einbezug des Bahnzugangs zur Personenunterführung Ost ist ein zentrales Element; ebenso der Abgleich mit der Veloquerung Posttunnel.



Abbildung 6: Veloquerung Posttunnel, Rampe Nord EG (Planergemeinschaft Veloquerung Posttunnel, Visualisierung Atelier Brunecky)

#### 4.3 Veloquerung Posttunnel: Rampe Nord

Die aufwärtskompatible Rampe Nord wird für die "Veloquerung Posttunnel" neu gebaut und in den späteren Ersatzneubau "Stadtquerung Mitte" integriert. Sie liegt im Untergeschoss der Arealüberbauung Untere Bahnhofstrasse 1 - 11; das begrünte Dach gliedert sich städtebaulich in die geplanten bzw. anzustrebenden Arkadengeschosse der angrenzenden Gebäude ein. Die oberen beiden Läufe erschliessen sowohl die öffentliche Velostation im 1. UG als auch den Posttunnel. Der dritte, unterste Rampenlauf verbindet das untere Zwischenpodest mit dem Tunnel. Die Rampe erfüllt die Anforderungen an eine beitragsberechtignte kantonale Veloroute (Breite aller Elemente, Neigung 10%, Überdachung). Die Nutzerinnen und Nutzer der Veloabstellanlage Untere Bahnhofstrasse 1 - 11 erreichen die PU Ost vom unteren Zwischenpodest über einen Durchgang nördlich der Rampe auf dem Niveau der Personenunterführung Ost.

Die Haupttreppe zur PU Ost wird neu angeordnet. Der Treppenantritt im EG ist auf die Fassadenflucht des bestehenden Aufnahmegebäudes ausgerichtet, was den Bahnzugang klar signalisiert. Der hindernisfreie Bahnzugang vom Bahnhofplatz in die PU Ost wird über die zwei Lifte seitlich der Haupttreppe gewährleistet. Es entsteht ein offener Raum hin zum Bahnhofplatz. Fuss- und Veloverkehr sind entflichtet, die räumliche Zuordnung ist übersichtlich ebenso die Orientierung. Im 1. UG werden die Fussgängerströme von der PU Ost zu ShopWil und Parkhaus WIPA bereinigt, Verkaufsflächen verschoben und mit WIPA und SBB vertraglich geregelt.



Abbildung 7: Veloquerung Posttunnel, Grundriss EG (Planergemeinschaft Veloquerung Posttunnel)





Abbildung 9: Veloquerung Posttunnel, Rampe Nord 1. UG (Planergemeinschaft Veloquerung Posttunnel, Visualisierung Atelier Brunecky)

#### 4.4 Veloquerung Posttunnel:

In den Machbarkeitsstudien wurde die Neugestaltung des Posttunnels geprüft. Der Umbau des bestehenden Tunnels ohne seitliche Öffnungen wurde als einzige sinnvolle sowie bautechnisch und finanziell verhältnismässige Lösung identifiziert. Seitliche Öffnungen zur PU OST hätten sehr aufwendige Anpassungen an der Tragstruktur beider Unterführungen notwendig gemacht.

Im Anschlussbereich der nördlichen Rampe wird die räumliche Trennung zwischen der PU Ost und dem Verbindungsgang einerseits und dem tieferliegenden Anschluss zum Posttunnel andererseits als offene Brüstung gestaltet. Die Anlage wird damit für Fussgänger und Radfahrende übersichtlich. Der Posttunnel wird mit gestalterischen Massnahmen (Licht, Farbe, Belag, etc.) baulich aufgewertet. Mit einer Höhe von 2.80 m und einer Breite von 4.50 m ist der richtungsgetrennte Veloverkehr im Tunnel ohne weiteres möglich. Damit erfüllt er die Anforderungen an eine beitragsberechtignte kantonale Veloroute

#### 4.5 Veloquerung Posttunnel: Rampe Süd

Der südliche Bahnzugang wird auf begrenztem Raum für mehrere Jahre einen Zwischenzustand mit drei Rampen darstellen. Dies weil die geplante Arealentwicklung Post später als die "Veloquerung Posttunnel" umgesetzt wird. Solange das heutige Postgebäude bestehen bleibt, können weder die definitive dreiläufige Zugangsrampe Süd noch der neue Bahnhofplatz Süd realisiert werden, da der dafür erforderliche Raum fehlt.

Das bedeutet Folgendes: Die PU Ost wird weiterhin über die bestehende Fussgänger-Rampe (Neigung 12%) erschlossen, die SBB wird in der Mitte eine gegenläufige schmale Rampe (Neigung 10%) zwecks hindernisfreien Zugangs zum Perron Gleis 6 bauen und die Stadt eine 40 m lange neue Zugangsrampe (Neigung 10%) von der Sântisstrasse über einen kleinen Vorplatz zum Posttunnel erstellen. Die bestehende Veloabstellanlage Bahnhof Süd wird umgestaltet und die drei Rampen mit einer leichten Stahlkonstruktion überdacht.



Abbildung 10: Veloquerung Posttunnel, Zugang Süd EG (Planergemeinschaft Veloquerung Posttunnel, Visualisierung Atelier Brunecky)

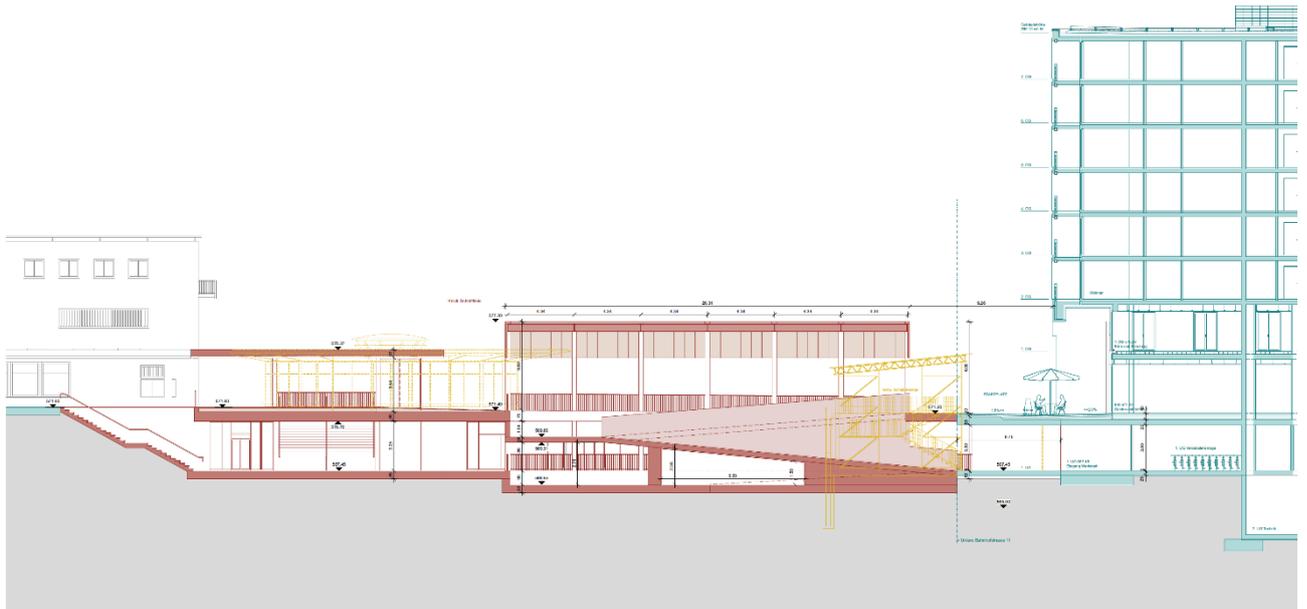


Abbildung 11: Veloquerung Posttunnel, Querschnitt bei Rampe Nord, Blickrichtung Norden (Planergemeinschaft Veloquerung Posttunnel)

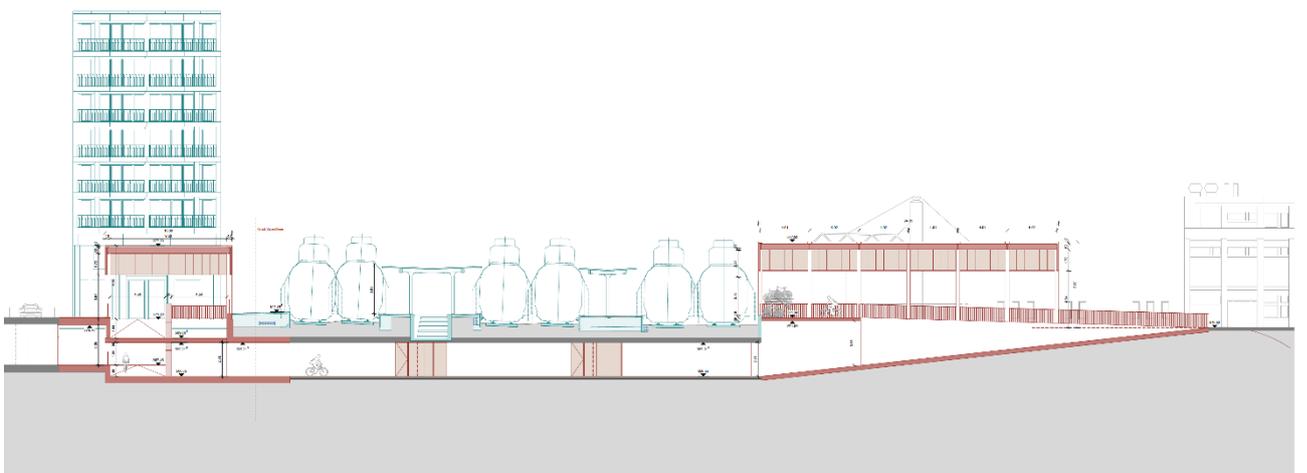


Abbildung 12: Veloquerung Posttunnel, Längsschnitt, Blickrichtung Osten (Planergemeinschaft Veloquerung Posttunnel)

## 5. Projektierungskosten Bau- und Auflageprojekt

### 5.1 Bau- und Auflageprojekt, Kostenzusammenstellung

Das Vorprojekt "Veloquerung Posttunnel" (SIA Phase 31) ist nahezu abgeschlossen. Auf die Eventualverpflichtung von Fr. 150'000.-- gegenüber den SBB konnte aufgrund einer Projektanpassung, verzichtet werden. Nun ist das Bau- (SIA-Phase 32) und Auflageprojekt (SIA-Phase 33) auszulösen.

Der Sachaufwand (Planerleistungen) bzw. der Kreditantrag für das Bau- und Auflageprojekt "Veloquerung Posttunnel" auf Basis der Gesamtkostenschätzung beläuft sich auf Fr. 1'490'000.-- inkl. MwSt. (+/-20%). Die Planerhonorare für die Veloquerung betragen Fr. 1'297'200.-- inkl. MwSt., für Rechtliches und kommunikative Massnahmen (Signaletik, Kundeninformation und "Wil Vivendo") ist ein Kostenanteil von Fr. 54'050.-- reserviert und für Unvorhergesehenes eine Position von 10% bzw. Fr. 135'125.--. Die MwSt. wird per 1. Januar 2024 auf 8.1% erhöht; die Kostenschätzung berücksichtigt diese Erhöhung

Sachaufwand: Honorare Bau-/Auflageprojekt SIA 32/33 (Schätzung +/- 20%, März 2023, gerundet)	Kosten in Fr. inkl. 8.1% MwSt.
<b>1. Zugang Nord</b>	
1.a Honorare (Planer / Experten / Bauherrenunterstützung / SBB)	973'963.--
<b>2. Tunnel</b>	
2.a Honorare (Planer / Experten / Bauherrenunterstützung / SBB)	68'050.--
<b>3. Zugang Süd</b>	
3.a Honorare (Planer / Experten / Bauherrenunterstützung / SBB)	255'187.--
<b>Zwischentotal Projektierung Honorare</b>	<b>1'297'200.--</b>
Kommunikation, Recht	54'050.--
<b>Zwischentotal</b>	<b>1'351'250.--</b>
10% Unvorhergesehenes	135'125.--
<b>Gesamtkredit Sachaufwand Bau-/ Auflageprojekt inkl. 8.1% MwSt.</b>	<b>1'486'375.--</b>
Rundungsdifferenz	3'625.--
<b>Gesamtkredit Sachaufwand Bau-/ Auflageprojekt inkl. 8.1% MwSt.</b>	<b>1'490'000.--</b>

Tabelle 1: Veloquerung Posttunnel, Bau- und Auflageprojekt, Honorare

### 5.2 Stadtinterner Personalaufwand / externe Bauherrenunterstützung / rechtliche Begleitung

Der voraussichtliche BUV-interne Aufwand zur auftraggeberseitigen Projektbegleitung der "Veloquerung Posttunnel" beträgt für das Bau- und Auflageprojekt rund 1'500 Arbeitsstunden (80 Stellenprozent) während fünf Jahren (Projektleiter/-in Tiefbau). Hinzu kommen pro Jahr ca. 200 Stunden des Abteilungsleiters Tiefbau. Zur Schaffung der entsprechenden Personalressourcen in der Abteilung Tiefbau wird gleichzeitig mit dem Kreditantrag eine auf fünf Jahre befristete Stelle Projektleitung Tiefbau mit einem Pensum von 80% beantragt.

Die Abteilung Tiefbau verfügt aktuell insgesamt über 460 Stellenprozent, wovon aufgrund einer Pensenreduktion eines Projektleiters um 20% während der nächsten Jahre effektiv 440 Stellenprozent besetzt sind. Aufgrund der Vielzahl von Aufgaben und Projekten ist die Priorisierung zwingend auf die in den Agglomerationsprogrammen mitfinanzierten Projekte auszurichten. Die Schaffung zusätzlicher interner Personalressourcen ist unumgänglich, um einerseits das komplexe Projekt Veloquerung Posttunnel in angemessenem Umfang zu begleiten und die externen Planenden zu führen, und ebenso um die zugesagten, zeitlich befristeten Kostenbeteiligungen von Bund und Kanton aus dem Agglomerationsprogramm 4. Generation vollumfänglich und termingerecht abrufen zu können.

Zur Unterstützung der Abteilung Tiefbau im Projektmanagement sind ausserdem eine externe Bauherrenunterstützung sowie eine juristische Begleitung vorgesehen; der Aufwand ist in den Honoraren enthalten (Tabelle 1).

### 5.3 Pensum Projektleitung Tiefbau

Herleitung der Ressourcen für die beantragte Stelle Projektleiter/-in Tiefbau 80% auf Basis der Gesamt-Honorarberechnung über die Projektdauer (vgl. Kap. 6.2 Gesamtkosten 1.a/2.a/3.a, Projektierung und Realisierung):

Gesamt-Honorarrechnung	Honorarkosten in Fr. inkl. 8.1% MwSt.
1.a Honorare (Planer / Experten / Bauherrenunterstützung / SBB)	4'228'624.--
2.a Honorare (Planer / Experten / Bauherrenunterstützung / SBB)	295'450.--
3.a Honorare (Planer / Experten / Bauherrenunterstützung / SBB)	1'107'936.--
<b>Honorare Gesamtsumme</b>	<b>5'632'010.--</b>

Tabelle 2: Veloquerung Posttunnel, Bau- und Auflageprojekt, Honorare Gesamtsumme

Aufwand Projektleiter (PL) Tiefbau auf Basis SIA 103, Ordnung für Leistungen und Honorare der Bauingenieur/innen	Kosten in Fr.
Projektleitungs-Leistungsanteil für Gesamtleitung inkl. Oberbauleitung während 5 Jahren (Projekt und Bau): 10% von Fr. 5'632'010.--	563'200.--
Brutto: Fr. 563'200.-- / 5 Jahre	
<b>PL-Leistungsanteil pro Jahr</b>	<b>112'640.--</b>

Tabelle 3: Veloquerung Posttunnel, Bau- und Auflageprojekt, Aufwand Projektleiter/in

Der Projektleistungsaufwand kann durch eine 80%-Stelle der Lohnklasse 20-23 (Fr. 87'097.-- bis 120'709.--) abgedeckt werden. Die oben hergeleiteten 112'640.-- entsprechen dem Mittelwert der beantragten 80%-Stelle gemäss Lohnklassen inkl. Lohnnebenkosten (ca. 20%) aus der städtischen Lohntabelle (siehe Kap. 5.4).

Übersicht interner Personalaufwand bis und mit Realisierung	Kosten in Fr. exkl. MwSt.
Projektleiter/in 80%, während 5 Jahren	600'000.--
Leitung Tiefbau	130'000.--
<b>Zwischentotal</b>	<b>730'000.--</b>
Arbeitsplatz	10'000.--
<b>Gesamtkredit interner Personalaufwand bis Projektende exkl. MwSt.</b>	<b>740'000.--</b>

Tabelle 4: Veloquerung Posttunnel, Bau- und Auflageprojekt, Total interner Personalaufwand und Infrastruktur

#### 5.4 Stellenantrag und Aktivierung Personalkosten bis und mit Realisierung

Die befristeten Stellenprozente für die Dauer bis und mit Realisierung werden wie folgt beantragt:

##### **Projektleiter/in Tiefbau (BUV, Konto 301010, Kostenstelle 2215), befristet für Projekt Veloquerung Post-tunnel ab Rekrutierung**

Stellenprozente:	80%
Lohnklasse gem. Besoldungstabelle:	20-23
Jahreslohn inkl. Lohnnebenkosten:	Fr. 87'097.-- bis 120'709.--
Kreditantrag (max. Lohn inkl. NK):	Fr. 120'709.-- pro Jahr
Dauer:	befristet für Projektdauer über fünf Jahre, ab Rekrutierung
Gesamtbetrag (gerundet):	Fr. 600'000.--

Der Arbeitsplatz wird in den bestehenden Räumlichkeiten des Departements BUV eingerichtet. Hierzu sind ggf. organisatorische Anpassungen der Arbeitsplatznutzung notwendig (z.B. Einrichtung eines Büros mit personenunabhängigen Arbeitsplätzen / Desk-Sharing). Für die Einrichtung eines Arbeitsplatzes (Möbiliar und IT/Telefonie) sind Fr. 10'000.-- vorgesehen.

Die Kosten für die Leistungen des Abteilungsleiters Tiefbau bis zur Realisierung des Vorhabens betragen erfahrungsgemäss 200 Stunden pro Jahr Fr. 26'000.--, insgesamt Fr. 130'000.-- über fünf Jahre, davon entfallen auf die Phase Bau-/Auflageprojekt rund Fr. 52'000.--. Diese Leistungen sind im Rahmen des Agglomerationsprogramms subventionsberechtigt (Auszahlung nach Bauabrechnung), weshalb sie auf den Kredit aufgerechnet werden. Andernfalls läge bei der Kreditabrechnung eine Abweichung über diesen Betrag vor. Die Kosten fallen für die Stadt Wil nicht zusätzlich an. Allerdings können die Ressourcen auch nicht für andere Aufgaben und Projekte eingesetzt werden (sogenannte Opportunitätskosten). Diese Kosten plus die Kosten für die Einrichtung des Arbeitsplatzes sind im Personalantrag integriert. Total werden für die internen Personalressourcen inkl. Arbeitsplatz demnach Fr. 740'000.-- beantragt (vgl. Kap. 5.2).

Sollte später der Kredit für das Bauprojekt nicht genehmigt werden, entfallen die befristet beantragten Stellenprozente bzw. diese würden nicht weiter beansprucht werden. Für eine allfällige Weiterbeschäftigung der Projektleitung würde in diesem Fall eine andere Rechtsgrundlage geschaffen (sonstige Projekte oder Stellenplan).

Die Lohnaufwände für die internen Personalressourcen werden unterjährig der Abteilung Tiefbau über die Erfolgsrechnung belastet. Ende Rechnungsjahr sind diese aufgelaufenen Kosten der Investitionsrechnung bzw. dem vorliegenden Kredit zu belasten. Hierfür wird ein Konto der Gruppe 431, Aktivierung Eigenleistungen, eingerichtet.

## 5.5 Grobentwurf Aufgabenbeschrieb Projektleitung

Aufgaben neue Stelle PL Tiefbau (analog zu Stellenbeschreibungen für bestehende Projektleitungen):

- Gesamtprojektleitung / Projektmanagement;
- Projektsteuerung Planerteam, Termin- und Finanzcontrolling;
- Koordination räumliche, bautechnische und juristische Schnittstellen;
- Vertragliche Vereinbarungen SBB, Post, WIPA und weitere;
- Entscheidvorbereitung, Anträge an Stadtrat und Parlament (u.a. Baukreditantrag);
- Vorbereitung Volksabstimmung (obligatorisches Finanzreferendum über Baukredit);
- Durchführung inkl. Vor-/Nachbereitung öffentliche Planaufgabe, Einsprachebereinigung / -verhandlungen;
- Durchführung Baubewilligungs- und Strassenplanverfahren;
- Finanzierungsvereinbarungen mit Bund und Kanton (Agglomerationsprogramm 4. Generation A);
- Oberbauleitung;
- Kommunikationsmassnahmen und Dokumentation;
- Bau- und Finanzierungsabrechnung.

## 5.6 Abschreibungen

Die Kosten für das vorliegende Bau- und Auflageprojekt werden in der Investitionsrechnung aktiviert und bilanziert und anschliessend über die Nutzungsdauer von zehn Jahren planmässig abgeschrieben. Bei Gesamtkosten von rund Fr. 2.2 Mio. betragen die jährlichen Abschreibungen Fr. 220'000.--. Dies entspricht rund 0.36 Steuerfussprozent (1% = Fr. 610'000.--).

# 6. Gesamtkostenschätzung und Finanzierung

## 6.1 Bisheriger Projektierungsaufwand für das Vorprojekt

Der Stadtrat genehmigte am 1. Juli 2020 eine gebundene Ausgabe von Fr. 100'000.-- (IR-Kredit Nr. 62100.50100.112, Stadtquerung Mitte) zum Abschluss der umfangreichen Vorbereitungsarbeiten zum Kreditantrag für das Vorprojekt Veloquerung Posttunnel. Am 30. September 2021 genehmigte das Stadtparlament den Investitionskredit von Fr. 800'000.-- für das Vorprojekt inkl. Eventualverpflichtung gegenüber den SBB von Fr. 150'000.-- für das Vorprojekt Veloquerung Posttunnel (ebenfalls IR-Kredit Nr. 62100.50100.112, neu 1000223, Veloquerung Posttunnel Vorprojekt). Die Eventualverpflichtung gegenüber den SBB entfällt, da die Vorinvestition nicht realisiert wurde. Der Projektierungskredit von demnach Fr. 750'000.-- für das Vorprojekt ist nahezu ausgeschöpft.

IR-Konto	Projekt	Projektphase	Termin	Betrag Fr.
1000223 (alt 62100.50100.112)	Bahnhof Wil, Stadtquerung Mitte: Gebundene Ausgabe	Projektierung	01.07.2020	100'000.--
1000223 (alt 62100.50100.112)	Bahnhof Wil, Stadtquerung Mitte: Vorprojekt für Veloque- rung Posttunnel	Projektierung Eventualver- pflichtung SBB	30.09.2021	650'000.--  150'000.--
<b>Vorprojekt</b>	<b>Genehmigte Kredite</b>			<b>900'000.--</b>

Tabelle 6: Veloquerung Posttunnel, Vorprojekt, IR-Kredite

## 6.2 Gesamtkosten (Projektierung und Realisierung) exkl. interner Personalaufwand

Mit dem Vorprojekt "Veloquerung Posttunnel" wurde eine Kostenschätzung (+/-20%) erstellt. Es wird von Gesamtkosten exkl. Vorprojekt von ca. Fr. 21.55 Mio. inkl. MwSt. ausgegangen. Darin enthalten sind die Baukosten, sämtliche Planerleistungen für alle noch zu leistenden Planungsphasen bis und mit Realisierung, die externe Bauherrenunterstützung, Landerwerb, die Mietausfallentschädigungen ohne SBB sowie den Erwerb des Posttunnels und weiterer Landanteile. Nicht enthalten sind die Mietausfallentschädigung SBB für das Avec-Rondell, die aufgrund offener Projektschnittstellen zum Aufnahmegebäude nach wie vor Gegenstand von Verhandlungen ist, sowie der Kostenanteil der SBB an Bahnzugängen.

<b>Gesamtkosten exkl. Vorprojekt (Schätzung +/- 20%, März 2023) Honorare + Baukosten (gerundet)</b>	<b>Kosten in Fr. inkl. 8.1% MwSt.</b>
<b>1. VQPT Abschnitt Zugang Nord</b>	
1.a Honorare (Planer / Experten / Bauherrenunterstützung / SBB)	4'228'624.--
1.b Baukosten	9'901'960.--
1.c Landerwerb, Mietausfall exkl. MwSt.	219'500.--
<b>Zwischentotal Abschnitt Zugang Nord</b>	<b>14'350'084.--</b>
<b>2. VQPT Abschnitt Gleisquerung (Tunnel)</b>	
2.a Honorare (Planer / Experten / Bauherrenunterstützung / SBB)	295'450.--
2.b Baukosten	691'840.--
2.c Landerwerb, Mietausfall exkl. MwSt.	150'000.--
<b>Zwischentotal Abschnitt Gleisquerung</b>	<b>1'137'290.--</b>
<b>3. VQPT Abschnitt Zugang Süd</b>	
3.a Honorare (Planer / Experten / Bauherrenunterstützung / SBB)	1'107'936.--
3.b Baukosten	2'594'400.--
3.c Landerwerb, Mietausfall exkl. MwSt.	187'500.--
<b>Zwischentotal Abschnitt Zugang Süd</b>	<b>3'889'836.--</b>
Kommunikation (Signaletik, Kundeninformation, WilVivendo etc.)	135'125.--
Rechtliches	81'075.--
<b>Zwischentotal</b>	<b>19'593'410.--</b>
10% Unvorhergesehenes	1'959'341.--
<b>Gesamtkosten Veloquerung Posttunnel exkl. Vorprojekt</b>	<b>21'552'751.--</b>
Bisherige Kosten Vorprojekt inkl. MwSt. (2021-2023), IR-Kredit Nr. 1000223	750'000.--
<b>Gesamtkosten Veloquerung inkl. Vorprojekt</b>	<b>22'302'751.--</b>
p.m. Mietausfallentschädigung SBB exkl. MwSt.	4'050'000.--
<b>Gesamtkosten inkl. Vorprojekt + Mietausfallentschädigung SBB</b>	<b>26'352'751.--</b>

Tabelle 5: Veloquerung Posttunnel, Gesamtkosten



Abbildung 13: Veloquerung Posttunnel, Kostenmodule EG und UG (Planergemeinschaft Veloquerung Posttunnel)

Im Verhältnis zu den Gesamtkosten Veloquerung Posttunnel (exkl. Vorprojekt) von rund Fr. 21.55 Mio. fallen Honorar-Aufwendungen von rund Fr. 5.6 Mio. (Positionen 1.a/2.a/3.a) an. Dieser relativ hohe Anteil der verschiedenen Planerleistungen wird durch die sehr hohe Komplexität des Projekts begründet. Da es sich um kein klassisches Tiefbauprojekt handelt, ist ein hoher Anteil an Architekturleistungen enthalten. Für die umfassende Fachplanung sind viele Fachexperten notwendig (Elektro, HLKS Heizung-Lüftung-Klima-Sanitär, Bauphysik, Fassadenplanung, Liftplanung, Verkehrsplanung, Lichtplanung, Nachhaltigkeit, etc.). Beim Projekt handelt es sich um Planen und Bauen im Bestand. Es gibt eine überdurchschnittliche Anzahl von Schnittstellen zu Drittprojekten (z.B. SBB, Migros, WIPA, Post, Railcenter, Überbauung Untere Bahnhofstrasse 1 - 11). Der Posttunnel ist bereits bestehend, wird jedoch instandgesetzt, ausgebaut und braucht deshalb entsprechende Planerleistungen, ohne dass wesentliche Baukosten anfallen. Die Honorare werden im Rahmen des Bau-/Auflageprojektes durch die entsprechenden Fachplaner zu offerieren sein und die Abrechnungen erfolgen nach effektivem Aufwand.

### 6.3 Finanz- und Investitionsplan 2023 - 2027: Angezeigte Kredite

Der voraussichtliche Bruttokreditbedarf für die weitere Projektierung und Realisierung der Veloquerung Posttunnel wurde im Finanz- und Investitionsplan 2023 - 2027 der Stadt Wil wie folgt beziffert (Baubeginn ab 2027):

IR-Konto	Projekt	Projektphase	Termin	Betrag Fr.
1000224	Bahnhof Wil, Stadtquerung Mitte: Bau- und Auflageprojekt für Veloquerung Posttunnel	Projektierung	Ab 2023	3'200'000.--
1000225	Bahnhof Wil, Veloquerung Post- tunnel: Realisierung	Realisierung	Spätestens ab 2028	8'600'000.--
1000223 (alt 62100.50100.112)	Bahnhof Wil, Stadtquerung Mitte: Vorprojekt für Veloque- rung Posttunnel (inkl. Eventual- verpflichtung)	Projektierung	30.09.2021 01.07.2020	800'000.-- 100'000.--
<b>Finanzplan 2023-2027 Total</b>				<b>12'700'000.--</b>

Tabelle 7: Veloquerung Posttunnel, Finanz- und Investitionsplan 2023 - 2027

### 6.4 Finanzierung: Agglomerationsprogramm 4. Generation durch Bund, Kanton sowie Dritte

Die zentrale Bedeutung der "multimodalen Verkehrsdrehscheibe" Bahnhof Wil wurde im Agglomerationsprogramm 4. Generation mit den Bundesbeiträgen zu den verschiedenen Vorhaben gemäss Prüfbericht vom 22. Februar 2023<sup>10</sup> bestätigt. Die Massnahmen der 4. Generation der Agglomeration Wil werden mit einem – minimalen – Kostenbeitrag von 30% mitfinanziert. Dabei ist die Veloquerung Posttunnel mit Fr. 3.76 Mio. exkl. MwSt. / Teuerung die am höchsten mitfinanzierte Einzelmassnahme. Die Kostenbeteiligungen des Kantons (werkgebundene Beiträge nach Art. 95 StrG, 65% der anrechenbaren Kosten<sup>11</sup>) werden erst nach Abschluss des Bauprojekts mit Kostenvoranschlag definitiv festgelegt. Die Abklärungen mit dem kantonalen Tiefbauamt laufen. Es kann mit einem Anteil in der ungefähren Höhe des Bundesbeitrags gerechnet werden. Für die Stadt verbleiben netto ungefähr 40% der effektiven Baukosten, d.h. zwischen Fr. 4 und 5 Mio. Weder vom Bund noch vom Kanton mitfinanziert werden Landerwerb, Mietausfallentschädigungen, Provisorien und Honorare für die Planungsarbeiten und die juristische Bereinigung im äusserst komplexen räumlichen Umfeld.

Unter diesen Prämissen ist ein zügiges Vorgehen bei der Projektierung des Bau- und Auflageprojekts unabdingbar. Die Stadt ist verpflichtet, das Bauvorhaben spätestens 2028 zu starten, da ansonsten die zugesicherten Kostenbeiträge verfallen und der Realisierungsgrad der städtischen Vorhaben in einer nächsten Generation der Agglomerationsprogramms negativ beeinflusst wird, und damit die Mitfinanzierung weiterer Vorhaben fraglich wäre.

Neben den Verhandlungen zur Höhe der Mietausfallentschädigung für das Rondell ist auch die (Mit-) Finanzierung der Bahnzugänge Gegenstand weiterer Verhandlungen mit den SBB. Um präzisere Angaben zu den Planungs- und Baukosten zu erhalten, muss das Projekt weiter konkretisiert werden. Der Erwerb des Posttunnels ist nach Vorliegen der Baubewilligung und der Zustimmung der Stimmbevölkerung zum Baukredit geplant.

<sup>10</sup> <https://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/programme-und-projekte/pav/4g.html>

<sup>11</sup> Erläuterung, Berechnungsbeispiel: [Merkblätter20220112\\_Merkblatt TBA 006\\_Werkgebundene Beiträge\\_RAI.pdf](#)

## 7. Grobterminplan

Meilenstein	Termin
Projektierung Vorprojekt (inkl. Zwischenphase Zugang Nord)	September 2021 - April 2023
SR-Beschluss Freigabe Dossier Vorprojekt Vorprüfung / öffentliche Mitwirkung	2. Mai 2023
Kantonale Vorprüfung und öffentliche Mitwirkung inkl. Auswertung	Mai - August 2023
Kreditgenehmigung Bau-/Auflageprojekt durch Parlament	September 2023
SR-Beschluss Genehmigung Vorprojekt und Freigabe Phasen 23/33	Oktober 2023
Projektierung Bau-/Auflageprojekt	Oktober 2023 - Q4/2025
Abgabe Bauprojekt	Q2/2025
Abgabe Auflageprojekt	Dezember 2025
Genehmigung Baukredit im Parlament	Juni 2025 - Dezember 2025
Volksabstimmung	Q1-Q2/2026
Baubewilligungsverfahren inkl. Teilstrassenpläne	Januar 2026 - Juni 2027
Ausführungsprojekt	Ab Ende 2026
Finanzierungsvereinbarungen Bund und Kanton	Ab Ende 2026
Baubeginn	Q4/2027
Inbetriebnahme	Q1/2029
Bauberechnung Agglomerationsprogramm	Ab Q1 2029

Tabelle 8: Veloquerung Posttunnel, Gesamtterminplan

## 8. Fazit

Folgende Gründe sprechen für das Bau- und Auflageprojekt Veloquerung Posttunnel:

- Wiederherstellung und Gewährleistung der sicheren und separat geführten, kantonal eingestuften Fuss- und Veloverbindung im Stadtzentrum zwischen den durch die Gleisanlage getrennten Stadtteilen gemäss Velostrategie 2016 (Hauptroute Fokus "sicher") mit Umnutzung des bestehenden Posttunnels;
- Aufwertung der stadträumlichen Situation am Bahnhofplatz und im Untergeschoss inkl. Sichtbeziehungen zwischen Bahn, Bus, zu Fuss Gehenden und Velos (Abbruch Avec-Rondell);
- Nachgewiesene Machbarkeit der aufwärtskompatiblen Rampe Nord sowohl für Zwischenzustand "Veloquerung Posttunnel" als auch Zielzustand "Stadtquerung Mitte";
- Nutzung technischer, prozessualer und finanzieller Synergiepotenziale mit dem SBB-Projekt ZEB Wil (Instandstellung Posttunnel, Aufwärtskompatibilität Anschlussbauwerke);
- Bezug der zugesicherten Mitfinanzierungsbeiträge von Bund und Kanton, die ohne Baubeginn spätestens Ende 2028 verfallen;
- Mehrwert für die Stadt durch die Wahrung sämtlicher Entwicklungsoptionen für zukünftige Generationen.



Abbildung 14: Veloquerung Posttunnel, Haupttreppe 1. UG (Planergemeinschaft Veloquerung Posttunnel, Visualisierung Atelier Brunecky)

## 9. Zuständigkeit

Die Kompetenz für den Bruttokredit zur Ausarbeitung des Bau- und Auflageprojekts "Veloquerung Posttunnel" inkl. Erwerb Posttunnel von den SBB liegt gemäss Art. 27 Abs. 3 lit. c i.V. mit Ziffer 1.1 Anhang der Gemeindeordnung beim Stadtparlament. Beschlüsse des Stadtparlaments von über Fr. 1 Mio. unterstehen gemäss Art. 7 lit. d Gemeindeordnung, i.V. mit Ziffer 1.1 Anhang zur Gemeindeordnung vom 28. Februar 2016, dem fakultativen Referendum.

Stadt Wil

Hans Mäder  
Stadtpräsident

Janine Rutz  
Stadtschreiberin