

21. Oktober 2025

Bericht und Antrag an das Stadtparlament

Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil / Allee: Baukredit

Anträge

Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen folgende Anträge:

1. Für das Bauprojekt "Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil / Allee" sei ein Bruttokredit von Fr. 64'514'000.-- inkl. MWST zu bewilligen.
2. Es sei festzustellen, dass der zustimmende Beschluss des Stadtparlaments gemäss Art. 6 lit. b Gemeindeordnung i.V. mit Ziffer 1.1 des Anhangs Gemeindeordnung dem obligatorischen Referendum untersteht.

Zusammenfassung

Mit dem Projekt "Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil / Allee" soll der Bahnhofplatz und die angrenzende Allee städtebaulich und verkehrstechnisch modernisiert und den heutigen sowie zukünftigen Anforderungen einer zentralen Verkehrsdrehscheibe gerecht werden.

Ausgangslage ist die zentrale Bedeutung des Bahnhofs Wil als Verkehrsknotenpunkt für eine Region mit über 130'000 Einwohnenden. Die bestehenden Infrastrukturen sind an ihre Kapazitätsgrenzen gelangt und entsprechen nicht mehr den Ansprüchen an Sicherheit, Barrierefreiheit und Komfort. Bereits 2015 wurde ein Masterplan "Zukunft Bahnhof Wil" verabschiedet.

Die Investitionen für das Vorhaben betragen gesamthaft Fr. 64.514 Mio. Davon entfallen Fr. 28.264 Mio. auf Bund, Kanton, SBB und die Appenzeller Bahnen. Die Stadt Wil trägt Fr. 36.249 Mio. Die jährlichen Folgekosten für Unterhalt und Betrieb werden soweit aktuell bekannt transparent ausgewiesen.

Die Bauausführung ist in vier Etappen über rund fünf Jahre geplant, wobei der Betrieb des Bahnhofs und Bushofs jederzeit gewährleistet bleibt. Der Terminplan sieht eine Volksabstimmung im Herbst 2026 vor. Der Baustart ist nach dem Auflage- und Bewilligungsverfahren anfangs 2029 vorgesehen.

Das Projekt gliedert sich in drei Module: Die Neugestaltung des Bahnhofplatzes mit Bushof, die Umgestaltung der Oberen Bahnhofstrasse/Allee sowie die Verschiebung der Endhaltestelle der Appenzeller Bahnen (AB; vormals Frauenfeld-Wil Bahn FWB). Der neue Bahnhofplatz erhält einen zentralen Bushof mit markantem Dach und Photovoltaikanlage, Grüninseln und nachhaltigen Materialien. Die Verkehrsführung wird neu organisiert, Kurzzeitparkplätze werden ins Untergeschoss verlegt und der motorisierte Individualverkehr wird auf dem Platz optimiert geführt. Die Obere Bahnhofstrasse wird als Kernfahrbahn mit Tempo 30 und beidseitigen Radstreifen ausgebaut. Neue Baumreihen, Grünflächen und eine moderne Beleuchtung laden künftig zum Verweilen ein.

Ein wichtiger Bestandteil des Projekts ist die unterirdische Velostation mit rund 1'100 Abstellplätzen und ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen (Mobilitätshub). Die Anliegen der Barrierefreiheit werden umfassend berücksichtigt. Die Verschiebung der Endhaltestelle der Appenzeller Bahnen ist Voraussetzung, um Platz zu gewinnen für die gestiegenen Anforderungen an den Busverkehr und die Barrierefreiheit.

Der Bahnhof ist das Rückgrat der Erreichbarkeit. Insgesamt stellt das Projekt einen bedeutenden Schritt zur nachhaltigen und zukunftsorientierten Entwicklung des Bahnhofs Wil dar, mit Fokus auf Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit und Klimaschutz.

1. Ausgangslage

1.1. Verkehrsdrehscheibe Bahnhof

Die Stadt Wil ist das Zentrum einer Region mit über 130'000 Einwohnerinnen und Einwohnern und liegt im Einflussbereich sowohl der Stadt St. Gallen als auch des Metropolitanraums Zürich. Der Bahnhof spielt dabei eine zentrale Rolle als Verkehrsdrehscheibe. Aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens und des Ausbaus des ÖV-Angebots sind die Kapazitätsgrenzen des Bahnhofplatzes erreicht. Die Infrastrukturen am Bahnhof Wil vermögen überdies die heutigen Ansprüche der verschiedenen Zielgruppen an eine multimodale Verkehrsdrehscheibe nicht mehr zu erfüllen. Zudem sind rund um den Bahnhof verschiedene städtebauliche Entwicklungen in Planung – mit dem Ziel, die Lebensräume beidseitig der Bahngleise optimal miteinander zu verbinden und die Entwicklung des Zentrums und der Quartiere zu fördern. Die Neugestaltung und Aufwertung des Stadtraums Bahnhof mit Allee ist ein zentrales und städtebaulich äusserst bedeutsames Zukunftsprojekt.

1.2. Masterplan und Projektwettbewerb

Der Masterplan "Zukunft Bahnhof Wil"¹ vom 16. Dezember 2015 zielte deshalb darauf ab, den Bahnhof als urbanen Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs zu gestalten mit einem benutzerfreundlichen Bushof, optimierten Verkehrsabläufen für alle Verkehrsteilnehmenden und hoher Aufenthaltsqualität. Im Sommer 2017 wurde auf der Grundlage des genehmigten Masterplans ein Projektwettbewerb "Gestaltung Stadtraum Bahnhofplatz/Allee" durchgeführt, um ein stimmiges Gesamtkonzept zu entwickeln. Der Siegerentwurf "AMICI" von Hager Landschaftsarchitekten (heute uniola) überzeugte durch seine funktionale und gestalterische Qualität, die zur Identität und Belebung des Stadtraums beiträgt.

¹ https://wilvivendo.ch/wp-content/uploads/2022/05/Bahnhof_Wil_Masterplan-Bericht_Online-Version.pdf

1.3. Phase Vorprojekt

Im November 2018 beauftragte der Stadtrat die Erarbeitung eines reduzierten Vorprojekts zur Aufwertung des Stadtraums Bahnhof Wil mit einem Budget von Fr. 524'000.-- (davon Fr. 74'000.-- als Beiträge von Dritten). Dabei wurde das Projekt in folgende vier Module unterteilt: Bahnhofplatz, Allee, Verschiebung der Endhaltestelle der Appenzeller Bahnen und Erweiterung des Bahnhofparkings durch die Wiler Parkhaus AG (WIPA). In der ersten Phase wurde das Haltestellenkonzept überarbeitet, um den gesetzlichen Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes zu entsprechen, was eine Anpassung der Haltekantenhöhe auf 22 cm für Busse erforderte. Das Vorprojekt sah folgendes Angebot vor: 17 Halteplätze und zwei für Bahnersatz/Fernbusse, eine unterirdische Abstellanlage für 117 Motorräder und ca. 550 Fahrräder. Das bestehende Bahnhofparking für Motorfahrzeuge sollte um 126 Plätze erweitert werden. Die Grobkostenschätzung ging von einem Gesamtbetrag von Fr. 58.1 Mio. aus, wovon bei der Stadt Wil abzüglich der zu erwartenden Finanzbeiträge ca. Fr. 23.5 Mio. verblieben. Für die Ausarbeitung des Bau- und Auflageprojekts "Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil / Allee"² hatte das Stadtparlament mit Beschluss vom 30. September 2021 einen Bruttokredit von Fr. 3.112 Mio. sowie zusätzlich Fr. 160'000.-- für die projektbezogene Kommunikation bewilligt.

1.4. Öffentliche Mitwirkung

Gemäss kantonalem Planungs- und Baugesetz sowie Strassengesetz ist die Behörde verpflichtet, die Bevölkerung angemessen zu beteiligen, wobei die Rückmeldungen rechtlich nicht bindend sind. Die öffentliche Mitwirkung zur Planung des Stadtraums Bahnhof Wil wurde vom 8. November bis 16. Dezember 2022 durchgeführt. Grundlage bildete das Vorprojekt. Als Auftakt erfolgte eine öffentliche Informationsveranstaltung. Über die Plattform "mitwirken.stadtwil.ch" wurden der Vorabzug des Projekts und der technische Bericht veröffentlicht. Es gingen 270 Rückmeldungen von 85 Teilnehmenden ein. Die Bevölkerung äusserte sich vor allem zu verkehrlichen Themen rund um den Bahnhofplatz. Kritische Punkte waren die Erweiterung des WIPA-Parkings, das Betriebskonzept des Bushofs, die Einführung von Tempo 30, die Optimierung der Veloführung und die Lage der Endhaltestelle der Appenzeller Bahnen. Weitere Anliegen betrafen Nachhaltigkeitsmassnahmen, grössere Busdächer, die Verkehrsberuhigung im Westquartier und die Sicherheit des Schulwegs. Ein Bericht³ fasste die Mitwirkungsantworten zusammen.

1.5. Verkehrsführung im Bereich Bahnhof

Im Rahmen des Vorprojekts und der Verkehrsplanung für das Wiler Stadtzentrum wurden verschiedene Massnahmen und Konzepte zur Verbesserung der Verkehrsführung im Bereich Bahnhof überprüft.

Einbahnsystem

Ein vorgeschlagenes Einbahnregime sollte den Verkehrsfluss auf dem Bahnhofplatz vereinfachen, indem Fahrzeuge in einem Einbahnring im Gegenuhrzeigersinn über die Obere und Untere Bahnhofstrasse geleitet werden. Der Busbetrieb müsste jedoch weiterhin in beide Richtungen möglich sein. Diese Massnahme wurde aufgrund der negativen Auswirkungen auf die Verkehrsbeziehungen und der zusätzlichen Belastung von Verkehrsknoten im Zentrum und auf bestimmten Strassen nicht weiterverfolgt. Zudem resultierte kein Platzgewinn für den Fuss- und Veloverkehr. Stattdessen werden alternative verkehrslenkende Massnahmen im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts (GVK) geprüft, das im Rahmen der Ortplanungsrevision erarbeitet wird.

² https://wilvivendo.ch/wp-content/uploads/2022/05/013_BA_Aufwertung_Stadtraum_Bahnhof_Wil_Kreditantrag_fur_die_Ausarbeitung_des_Bau-_und_Auflageprojekts_sowie_fur_die_Kommunikationsmassnahmen.pdf

³ https://wilvivendo.ch/wp-content/uploads/2022/05/Stadtraum_Bahnhof_Mitwirkung_Antworten_Versand.pdf

Sperrung der Weststrasse

Ein Verkehrsversuch im Herbst 2014 testete die Sperrung der Weststrasse in Fahrtrichtung Osten, um den Durchgangsverkehr im Westquartier zu reduzieren und die Verkehrsabläufe auf dem Bahnhofplatz zu verbessern. Die Massnahme führte zu einer Verringerung der Verlustzeiten der Busse und einer verbesserten Querbarkeit für Fussgehende. Trotz anfänglicher Überlastungen an anderen Knotenpunkten passte sich das Verkehrsverhalten im Verlauf des Versuchs an und die Rückstaus reduzierten sich. In der Folge wurde die Sperrung der Weststrasse zusammen mit der Umsetzung des neuen Bahnhofplatzes weiterverfolgt, da die positiven Effekte überwogen.

Erschliessung Bahnhofparking

Die Erschliessung des Bahnhofparkings wurde ebenfalls überprüft, wobei verschiedene Zufahrtsvarianten untersucht wurden. Die favorisierte Variante, die eine Zufahrt über die Obere Bahnhofstrasse vorsah, wurde aufgrund der hohen Kosten und des stadträumlichen Verlusts wegen den notwendigen Ein- und Ausfahrtrampen nicht weiterverfolgt. Stattdessen wurde an der bestehenden Erschliessung festgehalten.

Verlegung Kurzzeitparkplätze

Im Rahmen der Masterplanung wurden die Vorfahrt sowie Kurzzeitparkfelder oberirdisch in unmittelbarer Nähe zur Personenunterführung West platziert. Infolge Rückmeldungen aus der Mitwirkung sowie von Stakeholdern wurde die Verlegung der Kurzzeitparkplätze ins Untergeschoss vorgesehen, um den Platzbedarf auf dem Bahnhofplatz zu reduzieren. Die Mobility-Parkplätze wurden bereits umplatziert. Die Taxi-Abstellplätze bleiben oberirdisch.

1.6. Verzicht auf Erweiterung Bahnhofparking

Der Masterplan sah vor, das bestehende Bahnhofparking für Motorfahrzeuge mit heute 317 öffentlichen Kurzzeitparkplätzen um 126 Plätze zu erweitern. In der Nettobilanz aller Parkplätze im Bahnhofbereich hätten sich zusätzlich 34 Parkplätze auf neu 834 Parkplätze ergeben. Der Verwaltungsrat der WIPA hat im März 2023 entschieden, auf die Erweiterung des Bahnhofparkings aus wirtschaftlichen Gründen zu verzichten. Die Analyse der Parkplatzbelegung zeigte, dass im bestehenden Parking auch in Spitzenzeiten noch freie Kapazitäten bestehen.

1.7. Überarbeitung Vorprojekt / Ausarbeitung Bauprojekt light

Das Bahnhofs-Projekt wurde im Agglomerationsprogramm der 4. Generation eingereicht, wobei der Bund nur die Verschiebung der AB-Haltestelle (Modul 3) als A-Priorität genehmigte. Die anderen Module wurden zurückgestuft und im Agglomerationsprogramm der 5. Generation neu eingereicht. Diese Rückmeldung des Bundes, der Entscheid vom März 2023 des Verwaltungsrats der WIPA auf die Erweiterung des Bahnhofparkings zu verzichten, der Entscheid des Stadtrats die Motorradparkierung statt unter- neu oberirdisch anzuordnen (September 2024) sowie die Einarbeitung der Rückmeldungen aus der Mitwirkung und der Stakeholder machten eine umfassende Überarbeitung des Vorprojekts nötig. In den nachstehenden Kapiteln wird auf die wesentlichen Verbesserungen, Projektanpassungen sowie berücksichtigte Anliegen aus der öffentlichen Mitwirkung jeweils summarisch Bezug genommen.

Das Gesamtvorhaben "Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil / Allee" wurde nicht zuletzt auch aufgrund der Rückmeldungen aus dem Mitwirkungsverfahren im Jahr 2022 hinsichtlich Nachhaltigkeit überprüft, wobei Massnahmen zur Verbesserung der Nutzungsflexibilität und zur Eigenstromerzeugung mittels Photovoltaik-Anlagen in Betracht gezogen wurden. Die nachhaltige Materialisierung und ökologischen Ansätze wie Schwammstadt und Biodiversität sind ebenfalls in die Erarbeitung des Bauprojekts eingeflossen.

Der Stadtrat genehmigte das überarbeitete Vorprojekt im Frühling 2024. Um den genehmigten Projektierungskredit einzuhalten, gab der Stadtrat ein reduziertes Bauprojekt (Bauprojekt light) in Auftrag. Das Bauprojekt light konnte per 30. Juni 2025 abgeschlossen werden und bildet die Grundlage für die vorliegende Baukreditbewilligung.

2. Projektübersicht mit drei Modulen

Das Projekt "Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil / Allee" umfasst örtlich die beiden Projektbereiche "Bahnhofplatz mit Bushof" sowie "Obere Bahnhofstrasse / Allee" mit folgenden drei Modulen mit den dazugehörigen Projektelementen:

Modul 1: Bahnhofplatz mit Bushof

- Platzgestaltung
- Dächer Bahnhofplatz mit Photovoltaik-Anlage
- Beleuchtung
- Haltestellenkonzeption des Bushofs
- Verkehrsführung
- Velo-Parkierung mit Mobilitätshub

Modul 2: Obere Bahnhofstrasse / Allee

- Strassenraumgestaltung
- Gestaltung Vorzone Alleeschulhaus
- Verkehrsführung

Modul 3: Verschiebung Endhaltestelle Appenzeller Bahnen (AB)

- Projekt Haltestelle (Gleisanlage und Perrons)
- Dächer AB mit Photovoltaik-Anlage



Abbildung 1: Übersicht Gesamtprojekt mit Modul 1, Bahnhofplatz mit Bushof (rot), Modul 2, Allee (blau) und Modul 3, Verschiebung Endhaltestelle AB (grün)

3. Modul 1: Bahnhofplatz mit Bushof

3.1. Gestaltung Bahnhofplatz

Bahnhofplatz Ost

Der Bahnhofplatz wird begrenzt durch die Endhaltestelle der Appenzeller Bahnen im Westen, der Gebäudezeile mit Stadtsaal im Norden, dem Derby-Gebäude im Osten und dem Aufnahmegebäude der SBB im Süden. Im Zentrum entsteht ein neuer zentraler Platz mit Bushof. Das Busdach kann als Pendant zum Blätterdach der Baumkronen in der Oberen Bahnhofstrasse interpretiert werden. In den Randbereichen entstehen niedrigere Busdächer sowie Baumgruppen und Grüninseln. Diese balancieren die Volumina der Haltestellendächer aus, bringen möglichst viel biodiverses Grün und Aufenthaltsqualität auf den Platz und bilden einen Kontrast zu den regelmässigen Baumreihen der zulaufenden Strassenräume. Die Gestaltung schafft Übersicht und trägt zur Sicherheit bei.

Ein offener Platz zwischen Rondelle, Derby und Stadtsaal markiert Treffpunkt und Drehscheibe am östlichen Bereich des Bahnhofplatzes. Hier laufen die wichtigen Fuss- und Veloverbindungen zusammen und die meisten Reisenden kommen hier an. Der Bahnhofplatz wird durch spezielle Beläge optisch hervorgehoben. Während die Fahrbahn aufgrund funktionaler Anforderungen mit einem Ortsbetonbelag ausgeführt wird, erhalten die Fussgängerbereiche einen Belag aus vorfabrizierten, wasserdurchlässigen Pflastersteinen. Durch extensive Dachbegrünungen auf den seitlichen Haltestellendächern sowie dem Dach beim Zugang zur Personenunterführung (PU) West entstehen ökologisch wertvolle Flächen. Regenwasser kann damit zurückgehalten werden.

Das markante Dach im Zentrum des Bushofs bildet durch seine Schlichtheit und durch die skulpturale Erscheinung einen stark prägenden Ort. Eine Beton-/Holzhybridkonstruktion vereint die nachhaltigen und konstruktiven

Vorteile unterschiedlicher Materialeigenschaften. Die Betonelementstützen sind gegen mechanische Belastung im Perronbereich vorteilhaft und die offene Struktur der aufgesetzten Dachkonstruktion aus Holz dienen als Installationszone für die Regenwasserführung, Licht- und Elektroinstallationen. Die Untersicht erhält eine demontierbare Verkleidung aus Holzlamellen. Der Bahnhofplatz erhält durch das parallel zum Aufnahmegebäude verlaufende grosse Zentraldach einen visuellen Mittelpunkt und der Platz wird in seiner Bedeutung als Drehscheibe der öffentlichen Mobilität gestärkt. Die seitlichen niedrigeren Dächer sind räumlich untergeordnet ausgebildet.

Bahnhofplatz West

Mit dem bewusst überhöhten Dach beim Bahnzugangsbereich der Appenzeller Bahnen wird ein räumlicher Akzent geschaffen. Für die Appenzeller Bahnen entsteht dadurch ein adäquater Auftritt, ähnlich der heutigen Situation mit einem charakteristischen Portal.

Im Norden des Bahnhofes der Appenzeller Bahnen entstehen ungedeckte 30 Motorrad-Parkplätze. Sie werden mit einzelnen, niedrigen Bäumen gegliedert und von der Weststrasse her erschlossen. Aus betrieblichen und finanziellen Gründen sowie mit dem Verzicht auf die Erweiterung des Bahnhofsparkings entfallen auch die im Vorprojekt vorgesehenen unterirdischen Motorradabstellplätze. Die WIPA AG hat die Bereitschaft signalisiert, im Parkhaus bei Bedarf eine gewisse Anzahl Autoparkplätze zu Gunsten von Motorradabstellplätzen zur Verfügung zu stellen.

Die Personenunterführung West wird beim Hausperron der SBB so umgestaltet, dass eine grosszügige Vorhalle entsteht. Von hier aus können die neuen unterirdischen Räumlichkeiten übersichtlich erschlossen werden.

Direkt westlich der PU West und damit optimal angebunden an die Bahnperrons entsteht der neue Stellplatz für Taxis. Die Taxis erhalten komfortable Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten nahe dem neuen Ergänzungsvordach beim Aufnahmegebäude der SBB sowie den Reserveparkfeldern.

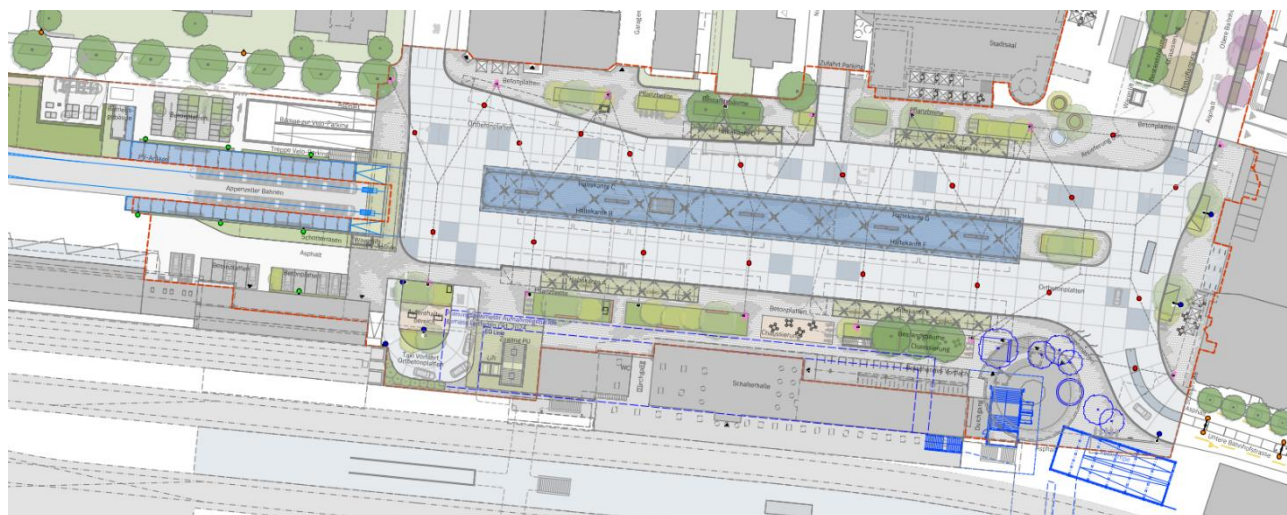


Abbildung 2: Situation Bahnhofplatz West und Ost mit Endhaltestelle der Appenzeller Bahnen

Als Belag sind wasserdurchlässige Pflastersteine vorgesehen. Ebenfalls nördlich der Gleisanlagen bekommt die im Bestand weiter östliche liegende Entsorgungsstation ihren Platz. Westlich davon ist der Ersatz für die Schrebergärten möglich.

3.2. Dächer Bushof mit Photovoltaik-Anlage (PV-Anlage)

Das rund 120 m lange und 10 m breite Dach über dem Mittelperron bildet das visuelle Zentrum des neuen Bahnhofplatzes. Die Gestaltung sowie die hybride Beton-Holzkonstruktion verleihen dem grossen Dach Präsenz im städtischen Raum. Die monolithische Bauweise der zentralen Abstützungen wird an der Untersicht in schirmartige Arme aufgelöst, welche im Zwischenraum mit Füllungen aus Holzlamellen ausgefacht sind. Es sollen beim Betrachtenden Assoziationen von aneinandergereihten Marktständen entstehen. Die Grösse des Daches wird dadurch angenehm rhythmisiert.

Durch Auflösung der schirmartigen Dachkonstruktion in einzelne Stabelemente entstehen Hohlräume, die als Installationszone für die Beleuchtung, Digitalanzeigen, Regenwasserführung, Licht- und Elektroinstallationen dienen und jederzeit zugänglich sind.

Aufgrund der zentralen Lage im städtischen Kontext ist die Gestaltung der Dachaufsicht ein wichtiges Element. Es ist vorgesehen, die gut einsehbare Dachfläche mit formpassenden, integralen Photovoltaikelementen zu belegen.

Die Busperrons vor dem SBB-Aufnahmegebäude und vor dem Stadtsaal werden ebenfalls überdacht. Sie unterscheiden sich in der Höhe und Ausformulierung gegenüber dem Hauptdach im Bereich des Mittelperrons. Die Stützen und kreuzförmigen Rippen sind aus Beton, die Dachkonstruktion aus massiver Brettsperrholzplatte konstruiert. Wegen der Beschattung von Bäumen und Bauten im näheren Umfeld sind die Dachflächen für die Solarenergie weniger geeignet. Die Dachflächen werden deshalb extensiv begrünt und das Dachwasser für die Bewässerung der Baumgruben verwendet.



Abbildung 3: Gestaltung der Busdächer in Blickrichtung der Endhaltestelle der AB

Auf dem Walmdach des neuen Bushofs wird eine dachintegrierte Photovoltaikanlage (PV-Anlage) realisiert. Die PV-Anlage wird geschuppt, mit satinierten und rahmenlosen Photovoltaikmodulen realisiert. Zur Sicherstellung eines einheitlichen Erscheinungsbilds werden an den Stirnseiten dreiecksförmige Spezialmodule eingesetzt.

Sämtliche sichtbaren Elemente der Anlage sind in schwarzer Ausführung mit satinierter Oberfläche vorgesehen, um Blendwirkungen zu vermeiden und die architektonische Qualität des Gesamtprojektes zu wahren.

3.3. Beleuchtung

Die Beleuchtung des Bahnhofplatzes hat nicht nur einen infrastrukturellen Nutzen, sondern auch einen repräsentativen Charakter. Um den Verkehrsraum des Bushofs mit den Busdächern freizustellen und um ein grosszügiges Raumgefühl zu gewährleisten, wird für die Grundbeleuchtung des Bahnhofplatzes ein flächiges Seiltragwerk gewählt. Die hierfür notwendigen Zugmasten mit einer Höhe von ca. 10.50 m werden im Bereich der äusseren Platzkanten angeordnet. Auf der Nord- sowie der Südseite werden diese in den Pflanzbeeten integriert und gliedern sich so in die jeweiligen Baumreihen ein. Ostseitig werden die Masten in dem grosszügigen Gehwegbereich platziert. Seilleuchten mit einer Lichtpunkthöhe von ca. 8.00 m gewährleisten eine gleichmässige, normgerechte Platzbeleuchtung und erhöhen so das Sicherheitsgefühl. Zusätzlich sind an den Zugmasten Strahler positioniert, welche die rückseitigen Fussgängerbereiche sowie auch die angrenzenden Aufenthalts- und Eingangsbereiche beleuchten. Das eingesetzte energieoptimierte Leuchtenmobiliar hat jeweils eine direkte Lichtverteilung, um Lichtverschmutzungen bestmöglich zu reduzieren.

Die Beleuchtung des Haupt- wie auch der Nebensperrons erfolgt über die Dachkonstruktionen. Filigrane Leuchtenkörper sind Bestandteil der Dachtragwerke. Diese sichern eine funktionale, normgerechte Beleuchtung. Eine zusätzliche Akzentbeleuchtung schafft Brillanz und fördert die Aufenthaltsqualität. Die Beleuchtung des westseitigen Platzes, angrenzend an die Perrons der Appenzeller Bahnen, erfolgt über ergänzende Mastleuchten mit zwei verschiedenen Lichtpunkthöhen. Ergänzende Leuchten mit einer niedrigeren Lichtpunkthöhe von 5.00 m gewährleisten die Beleuchtung innerhalb von Baumgruppen sowie im Bereich der Taxivorfahrt. Eine einheitliche Beleuchtung trägt zu einem harmonischen Gesamtbild bei. Sämtliche Leuchten sind mit einer warmweissen Lichtfarbe (3'000K) ausgestattet.

Die Planung der Beleuchtung erfolgte unter Berücksichtigung der geltenden Normen und Regelwerke. Die Lichtpunkthöhen der Leuchten sind auf die Anforderungen des geltenden Lichtkonzepts von Wil abgestimmt. Die Anordnung und Ausrichtung der Beleuchtung verhindern Lichtemissionen in den Nachthimmel. Die Möglichkeit einer normgerechten Absenkung der Beleuchtung – abgestimmt auf Tageszeit und Nutzungsintensität – optimiert den Energiebedarf und fördert ein harmonisches Nachtbild, dies unter Berücksichtigung des Sicherheitsaspekts.

3.4. Haltestellenkonzept und Betrieb des Bushofs

Das Haltestellenkonzept des neuen Bushofs geht von einem Mittelperron mit den geraden Haltekanten B, C und F, G und beidseitig der Haltekanten mit je fünf Halteplätzen aus. Die Kantenhöhe beträgt 22 cm. Entlang der Gebäudeflucht des Stadtsaals sind ebenfalls zwei Haltekanten mit fünf Halteplätzen angedacht, wobei die beiden westlichen Kanten für den Bahnersatz sowie für Fernbusse genutzt werden sollen. Letztere weisen nur eine Haltekantenhöhe von 16 cm auf.

Der Busperron entlang des SBB-Aufnahmegebäudes (Haltekanten A und E) bietet Platz für fünf Halteplätze; die Haltekante ist ebenfalls 22 cm hoch.

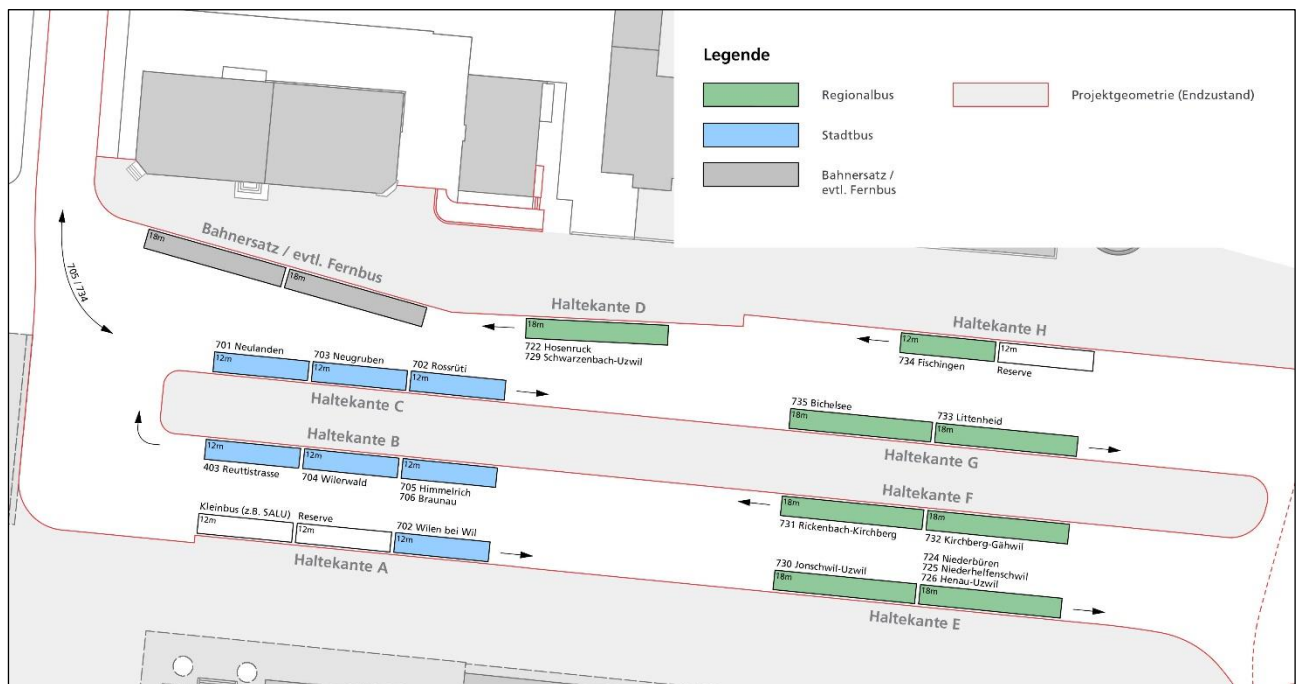


Abbildung 4: Haltestellenbelegung, Regionalbusse grün, Stadtbusse blau, Bahnersatz bzw. Fernbusse grau, Reserve weiss; Grafik: Betriebskonzept, Quelle: asa AG, April 2025

Beim Betrieb des neuen Bushofs gilt das sogenannte "Fliesskantenregime mit Paketbildung". Das bedeutet, die ankommenden Busse haben keine fixe Zuteilung des Halteplatzes – die Haltekanten sind aber für die jeweiligen Buslinien fix bestimmt. Der erste ankommende Bus hält am vordersten Halteplatz und die später ankommenden Busse reihen sich dahinter auf. Die Abfahrt erfolgt dann gleichzeitig, d.h. im Paket. Die Anordnung ist wie folgt strukturiert:

Angebot Regionalbusse

Total neun Halteplätze, 22 cm Zustiegshöhe auf der gesamten Fahrzeuglänge

- Haltekanten E, F, G: 3 x 2 Halteplätze für Gelenkbusse, Doppelbelegung, jeweils als Fliesskanten organisiert;
- Haltekante D: ein Halteplatz für Gelenkbusse, autonom befahrbar;
- Haltekante H: Haltekante für zwei Standardbusse, Doppelbelegung, als Fliesskante organisiert, ein Halteplatz ist aktuell als Reserveplatz vorgesehen.

Angebot Stadtbusse/"ON DEMAND (SALÜ)"

Total neun Halteplätze, grundsätzlich 22 cm Zustiegshöhe auf der gesamten Fahrzeuglänge

- Kante Nordost B, C: 3 x 2 Halteplätze für Standardbusse, Dreifachbelegung, jeweils als Fliesskanten organisiert;
- Haltekante A: 1 x 3 Halteplätze Standardbusse, Reservestandplatz und Fahrzeuge des Angebots "On-Demand-Fahrzeuge (SALÜ Wil)", Mehrfachbelegung, als Fliesskante organisiert, der westliche Bereich weist aufgrund der Befahrbarkeit eine Kantenhöhe von 16 cm auf.

Angebot Bahnersatz/evtl. Fernbus

Total zwei Halteplätze, 16 cm Zustiegshöhe auf ca. 30 Metern, bei einem Bahnersatzbetrieb müssen allfällig gleichzeitige Fernbus-Halte ausserhalb des Bushofs positioniert werden.

Das gesamte Busangebot am Bahnhof Wil umfasst im Zielzustand 2030 künftig 20 Halteplätze: 17 Halteplätze für Regional- und Stadtbusse, zwei Halteplätze für den Bahnersatz sowie einen "ON DEMAND (SALÜ)" Halteplatz für Kleinfahrzeuge.

3.5. Verkehrsführung auf dem Bahnhofplatz

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Obere und Untere Bahnhofstrasse werden als siedlungsorientierte Strassen (Kernfahrbahn) mit Radstreifen in beide Richtungen sowie abschnittsweise mit einem Mehrzweckstreifen ausgebildet. Der Strassenraum wird für Geschwindigkeiten von 30 km/h dimensioniert. Die Hauptzufahrt zum Bahnhofplatz für Taxis und Lastwagen (Frei-verlad) sowie für Autos (P+R SBB) führt über die Winkelriedstrasse. Die Durchfahrt über den Bahnhofplatz wird für den motorisierten Individualverkehr gesperrt, um das Quartier vom Verkehr zu entlasten. Zudem erhöht sich dadurch auch die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Das Bahnhof-Parking wird über den Knoten Weststrasse/Obere Bahnhofstrasse erschlossen. Die Zu- und Wegfahrt zum Migros-Parking bleibt unverändert via Obere Bahnhofstrasse.

Der Standort für die zehn Kurzzeitparkfelder befindet sich neu im ersten Untergeschoss, entlang der südlichen Seite des Bahnhof-Parkings. Die Bahnhofsvorfahrt erfolgt deshalb neu unterirdisch über das Bahnhof-Parking. Diese Kurzzeitparkplätze sind aus der Personenunterführung Ost beziehungsweise West optimal erreichbar. 15 bestehende oberirdische Parkplätze werden aufgehoben.

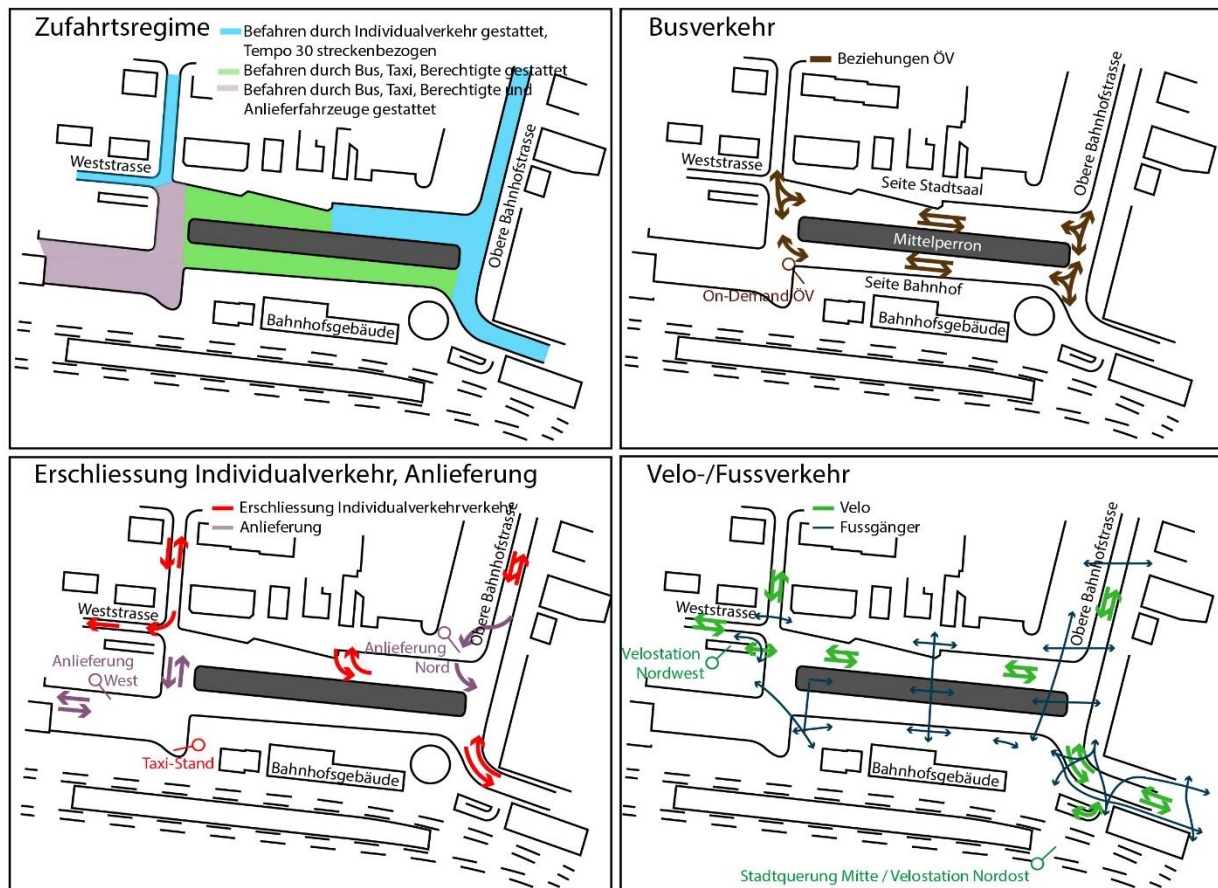


Abbildung 5: Verkehrsführung auf dem neuen Bahnhofplatz (Verkehrs- bzw. Temporegime, Bus, MIV/Anlieferung sowie Fuss- und Veloverkehr)

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Die Zufahrt der Busse erfolgt über die Obere bzw. Untere Bahnhofstrasse sowie via Winkelriedstrasse. Die beiden Fahrgassen auf dem Bahnhofplatz sind in beide Richtungen für Busse befahrbar. An den beiden Anschlussknoten Obere Bahnhofstrasse sind alle Abbiegebeziehungen für Busse gewährleistet.

Auf die Ausgestaltung und den Erlass einer Begegnungszone auf dem Bahnhofplatz wird verzichtet. Somit bleiben die Busse gegenüber dem querenden Fussverkehr vortrittsberechtigt und die Fahrplanstabilität kann besser gewährleistet werden. Standplätze für On-Demand-Angebote befinden sich in der Nähe zur Unterführung West bzw. im Bereich der Haltekante A.

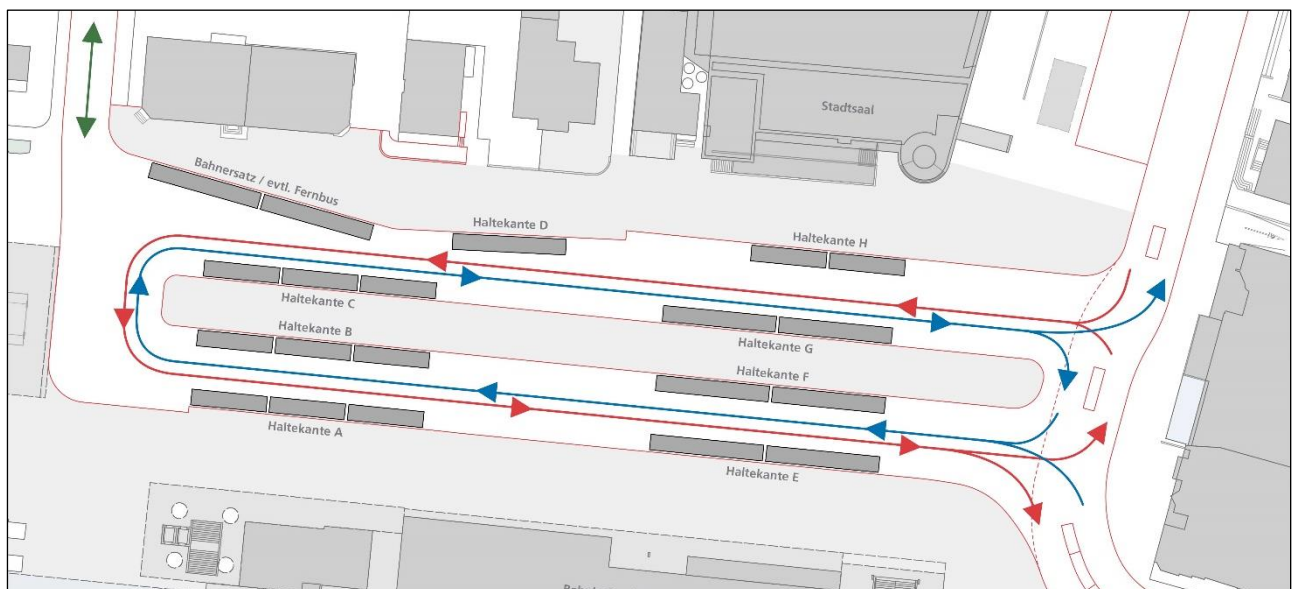


Abbildung 6: Zu-/Wegfahrtsregime für die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs (Legende: Pfeil grün = Zu-/Wegfahrt via Winkelriedstrasse; Pfeil blau = Zufahrt Korridor Bahnhofplatz Süd/Wegfahrt Korridor Bahnhofplatz Nord; Pfeil rot = Zufahrt Korridor Bahnhofplatz Nord/Wegfahrt Korridor Bahnhofplatz Süd)

Fuss- und Veloverkehr

Die Fussverkehrsverbindungen werden entsprechend den Anforderungen an eine moderne Mobilitätsdrehscheibe ausgebildet. Direkte und komfortable Umsteigebeziehungen zeichnen den Ort aus. Auf dem Bahnhofplatz, der Unteren Bahnhofstrasse sowie der Oberen Bahnhofstrasse (bis ca. Höhe Einfahrt Migros-Parking) ist flächiges Querren vorgesehen, wobei für wichtige fussläufige Wegverbindungen erhöhte Anforderungen an die Sicherheit, den Komfort und die Erkennbarkeit gelten. Die Gestaltung zielt auf eine Gleichberechtigung und gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden ab (Koexistenz-Prinzip). Es wird ein streckenbezogenes Tempo 30-Verkehrsregime eingeführt.

Das Velo kann an einzelnen Standorten oberirdisch abgestellt werden. Die Zielgruppe für diese Anlagen sind Kurzzeitparkierende. Diese Stellplätze bieten gegenüber der unterirdischen Velostation keinen Witterungsschutz. Die Velostationen im Westen (Bestandteil des hier vorliegenden Projekts) sowie im Osten (Überbauung Perronimo) sind hauptsächlich ein Angebot für den Pendlerverkehr und bilden anzahlmässig die Schwerpunkte für die Veloparkierung. Die Zu- und Wegfahrt zur neuen Velostation West ist via Bahnhofplatz möglich. Über die identische Achse führt eine städtische Velohauptverbindung und die SchweizMobil Route 33 "Kartäuser-Fürstenland-Route".

Ab dem Schwanen-Kreisel bis Höhe Migros-Einfahrt sind Radstreifen in beiden Richtungen geplant.

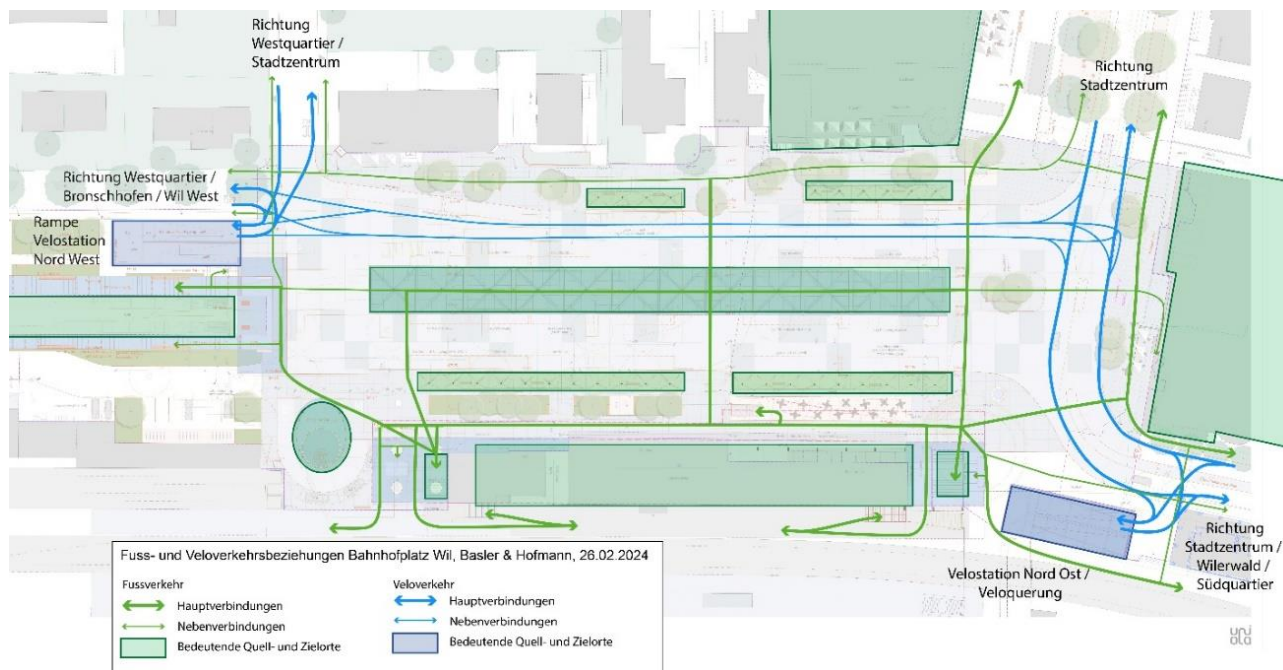


Abbildung 7: Führung des Fuss- und Veloverkehrs auf dem Bahnhofplatz

Taxis

Der überdachte Taxi-Standplatz befindet sich im Westteil des Bahnhofplatzes, direkt neben der Unterführung West. Gemäss Anforderung der Taxibetreibenden können die auf Kundschaft wartenden Fahrzeuge auf einer separaten Fahrspur überholt werden.

Anlieferung

Die Anlieferung für die unterirdischen Geschäfte in der Bahnhofspassage ist beim Standort Nord (Knoten Weststrasse/Obere Bahnhofstrasse resp. Ecke Stadtsaal) vorgesehen. Die Zufahrt erfolgt über die Bahnhofstrasse, die Wegfahrt über den Knoten Weststrasse/Obere Bahnhofstrasse. Der Anlieferstandort West für das Aufnahmegebäude SBB und den geplanten Mobilitätshub befindet sich zwischen den Appenzeller Bahnen und den SBB-Gleisen in der Nähe zur Unterführung West. Die Zufahrt erfolgt über die Winkelriedstrasse. Das Befahren des Bahnhofplatzes durch Anlieferfahrzeuge sowie das entsprechende Abstellen ist nicht gestattet.

Anliegen des Behinderten-Gleichstellungsgesetzes

Die Anliegen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG), der Behindertengleichstellungsverordnung (BehiV), die Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV), die Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VA-boV) und die dazugehörigen Erläuterungen des BAV sowie das Kantonale Baugesetz BauG (§ 53) sind im Gesamtvorhaben berücksichtigt. Die Stadt Wil steht dazu auch im Austausch mit Procap, der Beratungsstelle für behindertengerechtes Bauen, und obvita, dem Kompetenzzentrum für berufliche Integration und Sehberatung.

3.6. Velostation mit ergänzenden Dienstleistungen (Mobilitätshub)

Bahnhofplatz Wil als multimodale Verkehrsdrehscheibe

Der Bund hat im Jahr 2021 das Programm "Verkehrsdrehscheibe" lanciert. Dies sind Orte, an denen mehrere Verkehrsträger aufeinandertreffen. Sie gewährleisten ein effizientes Umsteigen vom Auto zum öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr; sie erlauben auf einfache Weise, den Fern- mit dem Regional- und Ortsverkehr zu kombinieren. Kurze Wege und eine gute städtebauliche Gestaltung der Verkehrsdrehscheiben motivieren zum Umsteigen. Mit angegliederten Einkaufs-, Freizeit- und Dienstleistungsangeboten bieten sie den Reisenden zudem einen Mehrwert. Verkehrsdrehscheiben integrieren auch neue Mobilitätsangebote (z.B. Sharing-Fahrzeuge). Gut gestaltete Umsteigepunkte – wie der geplante Bahnhofplatz Wil mit Bushof und Velostation mit ergänzenden Dienstleistungen (Mobilitätshub) – können dabei einen positiven Beitrag zur Entlastung der Strassen leisten. Die Realisierung der Velostation leistet ebenso einen wichtigen Beitrag zur zukunftsfähigen Mobilität in Wil. Künftig sollen Velofahrende ihr Velo vor Diebstahl und Wetter geschützt unterstellen können.

Mobilitätslösungen basierend auf MONAMO (Modelle nachhaltige Mobilität in Gemeinden)

Seit 2020 arbeitet die Stadt Wil unter Federführung der Fachstelle Energie im Rahmen des national geförderten Programms MONAMO Wil (2020 - 2025) an der Umsetzung neuer Mobilitätslösungen mit dem Ziel, die zukünftige Mobilität in Wil nachhaltiger und klimafreundlicher zu gestalten. Mit den vorgesehenen Entwicklungen rund um den Bahnhof Wil und insbesondere mit dem städtischen Bauprojekt "Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil / Allee" besteht die einmalige Chance, eine zentrale und multimodale Verkehrsdrehscheibe für die Stadt und Region Wil zu gestalten und die baulichen Voraussetzungen zur Integration der für den Bahnhof relevanten MONAMO-Massnahmen zu schaffen.

Velostation mit ergänzenden Dienstleistungen (Mobilitätshub)

Im Rahmen der Neugestaltung des Bahnhofs Wil sind an verschiedenen Standorten Veloabstellplätze geplant. Kernstück bildet der Bau einer unterirdischen Velostation bzw. Veloparkierungsanlage, welche nordwestseitig des Bahnhofs im Untergrund realisiert werden soll. Ergänzt werden die unterirdischen Veloabstellplätze durch einzelne oberirdische Kurzzeitveloabstellplätze.



Abbildung 8: Unterirdische Velostation, Blickrichtung Zu- und Wegfahrtsrampe

Der künftige Bedarf wurde 2023 nach der VSS-Norm 40 065 (2019; Parkieren: Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen) ermittelt und mit den Schätzungen der SBB und der Stadtverwaltung Wil plausibilisiert. Am Standort Bahnhof Nordwest hat sich dabei ein langfristiger Bedarf von ca. 1'300 Veloabstellplätzen ergeben. Mit den im Bauprojekt vorgesehenen 1'026 Standardveloabstellplätzen (doppelstöckig), 58 E-Bike Plätzen ebenerdig und 25 Spezialveloabstellplätzen wird der Minimumbedarf gemäss VSS im Jahr 2039 (1'122) nahezu erreicht. Das Mengengerüst für die Veloabstellplätze und die Veloservices wurden durch die Fachstelle der SBB-ELM (Erste letzte Meile) plausibilisiert.

Mit dem Bau der unterirdischen Velostation im Westen kann die bestehende Velo-Abstellanlage mit 870 Plätzen aufgehoben werden. Ergänzend werden im Osten 600 Velo-Abstellplätze mit der Realisierung der unterirdischen Zweiradparkierungsanlage in der Überbauung Perronimo erstellt (mit Möglichkeit für Erweiterung der Velo-Abstellplätze).

Informations- und Empfangsschalter des Mobilitätshubs (Info-Center, Tourist-Office)

Im Bereich des heutigen Güterschuppens wird ein provisorisches Gebäude als Informations- und Empfangsstelle des Mobilitätshubs im Sinne eines Tourist-Office erstellt. Sollte das Aufnahmegebäude der SBB erneuert werden, kann dieser Schalter in den neuen Räumlichkeiten der SBB untergebracht werden. Der Informations- und Empfangsschalter ist bedient und dient unter anderem den Velofahrenden als Auskunftsstelle für die Nutzung der Herzroute, zur Anmietung und Instruktion von Mietvelos oder weitergehenden Information zur Mobilität.

Velostation mit ergänzenden Dienstleistungen (Mobilitätshub)			
oberirdisch	Dienstleistungen	- Empfang - Auskünfte - Anleitung	Infrastruktur - Kurzzeit-Velo-Abstellplätze - Schalter - Büro - Besprechungsraum - Kaffeecke - WC - Instruktionsfläche
unterirdisch	Dienstleistungen	- Einstellen von Velos und Spezialfahrzeugen - Hausliefer- und Kurierdienst mit Velo - Paketstation - Vermietungen - Betreuung Carsharing - Ordnungsdienst - Einsatzplätze für soziale und berufliche Integration	Infrastruktur - Veloparkierungsanlage (Velos und E-Scooter) - Schliessfächer - Werkstatt, Reinigung und Lager - Aufenthaltsraum - Ladestationen für E-Bikes - Umkleide- und Trocknungsraum - Sanitäranlagen mit WC und Duschen - Büro für Mitarbeitende - Besprechungsraum

Abbildung 9: Übersicht über das Massnahmenkonzept der Velostation im Rahmen des Projekts "Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil/Allee"

Zu- und Wegfahrt zur Velostation

Die Rampe zur westlichen Velostation wird als zweiläufige Rampe mit einer lichten Breite von 4.20 m (im Wendebereich breiter) und einem Gefälle von maximal 10% – inklusive Ausrundungsradien in der vertikalen Linienführung – dimensioniert. So ist der Begegnungsfall "Velo-Velo" gewährleistet. Eine ausreichend breite Vorzone vor der Rampeneinfahrt verhindert Konflikte zwischen ein- und ausfahrenden Velos sowie querenden Zufussgehenden.

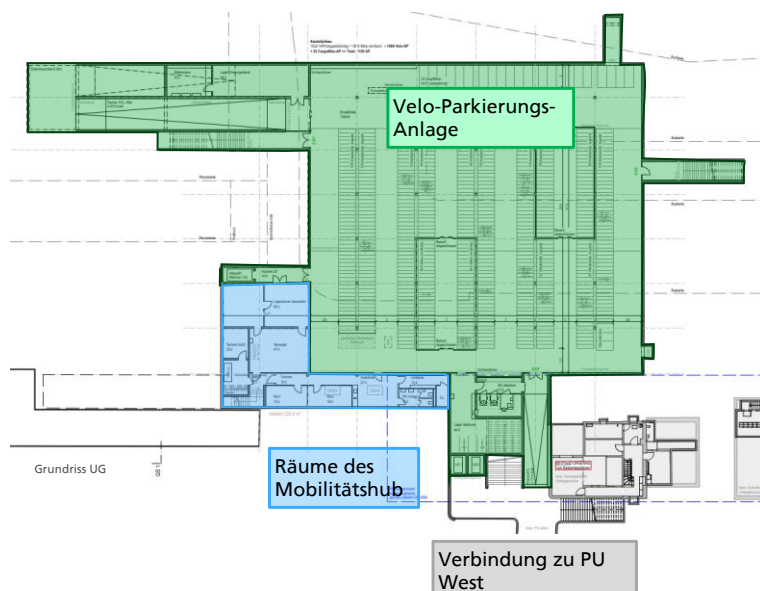


Abbildung 10: Grundriss der Velo-Abstellung im Untergeschoss mit Zugang zum Mobilitätshub und Verbindung zur bestehenden PU West

Betrieb der Velostation

Parallel zur Erarbeitung des Bauprojektes hat sich eine Arbeitsgruppe mit dem zukünftigen Betrieb des "Mobilitätshubs" befasst. Zusammen mit potenziellen Betreibern (Arbeitsintegration Stadt Wil und Heimstätten Wil) wurden die geplanten Angebote und das Raumprogramm des Mobilitätshubs aus Betreibersicht überprüft. Das aktuelle Projekt berücksichtigt folgende Bereiche:

Die Anlage bietet Raum für bis zu 20 Arbeitsintegrationsplätze und ein Leitungsteam. Diese können die Velostation und die Velovermietung (für Herzroute und Kurzzeitznutzung) bewirtschaften, eine Veloservicestelle (Velo-Upcycling und -Recycling, Ersatzteilverkauf, Reinigungen) und einen Hauslieferdienst betreiben und im Raum Bahnhof für die Ordnung bei den Velos sorgen.

Für den Betrieb des Mobilitätshubs hat die Arbeitsgruppe ein Investitions- und Betriebsbudget sowie einen Bericht erstellt. Dabei wird davon ausgegangen, dass die Hälfte der Veloabstellplätze kostenpflichtig und gesichert betrieben werden. Gerechnet wird mit einmaligen Investitionskosten von rund Fr. 180'000.--. Die jährlichen Betriebskosten werden mit rund Fr. 428'000.-- veranschlagt und die Einnahmen mit Fr. 390'000.--.

Mit dem Projekt "Stadtraum Bahnhof Wil / Allee" werden die Räumlichkeiten (Grundausbau) für die Velostation zur Verfügung gestellt. Der Betrieb ist ein separates Projekt. Bei Genehmigung des Baukredites wird eine separate, detaillierte Vorlage zuhanden des Stadtparlamentes für den Betrieb folgen.

Sicherheit und Kontrolle

Die Kontrolle der Velostation durch das Personal sowie die Überwachung mit Videokameras leisten einen Beitrag zur subjektiven und objektiven Sicherheit der Anlage und zur sozialen Kontrolle des Umfelds. Dazu sind im Bereich der Rampeneinfahrt zur Velostation ein Büro und eine Werkstatt für Kleinreparaturen zentral in der Mitte der Velostation vorgesehen.

4. Modul 2: Aufwertung Obere Bahnhofstrasse / Allee

4.1. Anforderungen

Die Obere Bahnhofstrasse/Allee hat eine historische Entwicklung hinter sich und soll dadurch auch eine Vielzahl von verkehrlichen und gestalterischen Anforderungen erfüllen.

Für den öffentlichen Verkehr ist die Obere Bahnhofstrasse die Haupteinschliessung des Bushofs über den Schwanenkreisel. Bereits heute bleiben Busse vom Schwanenkreisel her oft im Stau stecken und treffen verspätet am Bahnhof ein. Vor allem zu Stosszeiten erreichen Buspassagiere oftmals nicht mehr rechtzeitig ihren Bahnanschluss. Die Obere Bahnhofstrasse ist weiter eine wichtige Verkehrsachse für den Auto-, Fuss- und Veloverkehr von der Innenstadt bis zum Bahnhof und ins Südquartier.

Die Obere Bahnhofstrasse/Allee ist Bestandteil des Schutzinventars der Gartendenkmäler der Stadt Wil. Gemäss Inventar sind die Kastanienallee bezüglich Baumstandort und Baumgattung wie auch der schmale Rasenstreifen als grüner Teppich unter den Schattenbäumen substanziell zu erhalten.

Weiter muss die Obere Bahnhofstrasse/Allee den Anforderungen des Städtebaus und der Freiraumgestaltung genügen. Sie umfasst den Raum vom Stadtsaal und Alleeschulhaus im Westen bis zu den Stadthäusern im Osten. Die Obere Bahnhofstrasse/Allee hat auch der Ökologie, den Vorgaben des Klima- und Hitzeschutzes wie auch des Prinzips "Schwammstadt" zu genügen. Dieser Stadtraum soll weiter eine hohe Aufenthaltsqualität haben und muss die Sicherheit im öffentlichen Raum für alle gewährleisten.

4.2. Gestaltung und Begrünung

Allee

Der Stadtraum "Obere Bahnhofstrasse / Allee" wurde von Fassade zu Fassade betrachtet. Er soll die Innenstadt mit dem Bahnhofplatz – und umgekehrt – verbinden. Die Allee soll zu einer offenen, chaussierten Promenade werden. Die westliche Baumreihe der Allee bleibt erhalten. Aufgrund des vorliegenden Baumgutachtens ist bis zum Baustart nicht auszuschliessen, dass einzelne Bäume aufgrund deren Gesundheitszustandes ersetzt werden müssen. Die Kastanien-Bäume der östlichen Alleereihe sind gemäss Baumgutachten insbesondere aufgrund des Salzeintrages aus der Strasse in einem schlechten Gesundheitszustand. Einzelne Bäume sind bereits eingegangen. Im Zuge des vorliegenden Projekts wird die östliche Baumreihe komplett durch Neupflanzungen ersetzt. Da Kastanien anfällig gegen die derzeitigen und erwartbaren zukünftigen stadt-klimatischen Bedingungen und dem Salzeintrag durch den Strassenunterhalt sind, werden stattdessen stadtklima-taugliche Linden (z.B. *Tilia tomentosa* 'Brabant') verwendet. Mit dieser Baumart kann der Charakter der Allee erhalten werden.

Im Zuge der Wettbewerbsüberarbeitung und während der Entwicklung des vorliegenden Bauprojekts hat der Stadtrat im Rahmen einer Interessenabwägung entschieden, die östliche Baumreihe der inventarisierten Kastanienallee durch Neupflanzungen zu ersetzen. In den westlichen und östlichen Rändern resp. Vorzonen zwischen den Gebäuden und der Allee entstehen neue, blühende Baumreihen. Diese zusätzlichen Baumreihen werden die Vorzonen auf, bringen deutlich mehr Grünvolumen in den Stadtraum und wirken sich positiv auf das Mikroklima, die Biodiversität und das Regenwassermanagement aus. Auf der Ostseite der Strasse etabliert sich durch die neue Baumreihe vor den Geschäften ein angenehmer und komfortabler Trottoirbereich, der gegen Norden – nur unterbrochen durch den Schwanenkreisel – direkt in die Fussgängerzone der Oberen Bahnhofstrasse führt.

Unter dem Baumdach der Allee laden Sitzbänke mit einem historischen Charakter zum Ausruhen, Innehalten und Verweilen ein. Der bestehende Alleebrunnen, der Mitte der 1950er Jahre mit einer Skulptur von Urban Blank

versehen wurde, wird in die zentrale Achse der Allee verschoben. Mit dem neuen Brunnen südöstlich des Cinewil dienen die Allee und die Sitzbänke als Treffpunkt und leisten einen Beitrag zur Verbesserung des Mikroklimas. Das Soldatendenkmal wird aus der zentralen Achse in die westliche Baumreihe verschoben. Dadurch wird die historische Bedeutung des Alleebrunnens, der gleichzeitig in der Achse zum Schulhaus liegt, hervorgehoben.

Mit der Verschiebung der Fahrbahn nach Westen vergrössert sich die Vorzone vor der Migros bzw. dem Derby. Es entsteht mehr Platz für Aussengastronomie und Kunden-Veloparkplätze. Bäume können gepflanzt werden. Ebenso wird der Platzbereich vor dem Stadtsaal mit Baumgruppen und dem Brunnen aufgewertet, die gleichzeitig eine subtile Gliederung zwischen Anlieferungs- und Durchgangsbereich schaffen. Das WC mit dem Trinkbrunnen wird erhalten und saniert. Ebenfalls erhalten bleibt die Litfasssäule. Die Fläche um das WC und die Litfasssäule wird platzartig mit Natursteinbelag ausgestattet.



Abbildung 8: Situation Obere Bahnhofstrasse/Allee: Gestaltung, Baumpflanzungen und Verkehrsführung (Legende: dunkelgrün: bestehende Bäume; hellgrün: bestehende Bäume, neu gepflanzt (Ersatzpflanzung); violett: neue Baumpflanzungen)

Beleuchtung

Während sich die Beleuchtung des Bahnhofplatzes durch ihren infrastrukturellen und repräsentativen Charakter auszeichnet, wird der Bereich zwischen Bahnhofplatz und Schwanenkreisel/Zugang Fussgängerzone in einen Strassen- und Alleebereich gegliedert. Die Obere Bahnhofstrasse erhält eine funktionale Beleuchtung mit Seilüberspannungen, um eine normgerechte Beleuchtung zwischen den Bäumen zu gewährleisten. In diesem Bereich kann die bestehende Weihnachtsbeleuchtung übernommen werden. Punktuell werden Anpassungen nötig sein. Für die Beleuchtung des Gehwegs der Oberen Bahnhofstrasse sowie auch für die Beleuchtung der Alleestrasse kommen Mastansatzleuchten mit einer niedrigen Lichtpunkthöhe zum Einsatz. Farbe und Formsprache sind identisch mit dem Mobiliar auf dem Bahnhofplatz, um ein einheitliches Gesamtbild zu gewährleisten.

Die Beleuchtung der Allee wird mit dekorativen Mastaufsatzleuchten mit historisierendem Charakter ausgeführt. Paarweise angeordnet und mit einer wärmeren Lichtfarbe ausgerüstet leiten sie die Zufussgehenden vom Bahnhof Richtung Fussgängerzone Obere Bahnhofstrasse. Diese Leuchtersprache ermöglicht eine visuelle Anbindung – bis hin zur Altstadt. Die Anordnung/Ausrichtung der Beleuchtung verhindert Lichtemissionen in den Nachthimmel. Die Möglichkeit einer normgerechten Absenkung der Beleuchtung – abgestimmt auf Tageszeit und Nutzungsintensität – optimiert den Energiebedarf und fördert ein harmonisches Nachtbild unter Berücksichtigung des Sicherheitsaspekts.



Abbildung 9: Visualisierung der Oberen Bahnhofstrasse/Allee

Begrünung

Bei Baumpflanzungen in den Belagsflächen, insbesondere entlang der Strasse, werden unterirdisch grosse, gut durchwurzelbare Baumquartiere erstellt (Zielgrösse 35 m³ je Baumgrube nach dem Prinzip Schwammstadt) und unterirdisch miteinander verbunden. Die Baumscheiben werden zur Belüftung und zum Eintrag von Regenwasser offengehalten und mit einer standortgerechten, biodiversen Ansaatmischung begrünt.

Mit der neuen Baumreihe westlich der vorhandenen Allee entstehen sowohl in der Alleestrasse als auch vor dem Alleeschulhaus neue Grünflächen. Ähnlich einem Stadtgarten entstehen durch niedere Hecken gegliederte Gartenkarrees mit Ansaatmischung und Blütenbäumen. Die Grünflächen dienen auch zur Versickerung des Regenwassers der angrenzenden Belagsflächen. Die begehbaren Flächen beim Vorplatz des Alleeschulhauses erhalten einen zum Gebäude passenden Natursteinbelag. In die Grünflächen eingestreute chaussierte Flächen dienen als

Sitzplatz oder Velostellplatz. Die privaten Zufahrten zu den Liegenschaften an der Alleestrasse sind weiterhin gewährleistet.

4.3. Verkehrsführung

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für die Velofahrenden, und zur Sicherstellung einer reibungslosen ÖV-Verbindung wird die Obere Bahnhofstrasse neu als Kernfahrbahn mit Tempo 30 km/h konzipiert und im Vergleich zum Bestand leicht verbreitert (heute: 8.00 m, neu: 9.00 m). Aufgrund der Bedeutung der Oberen Bahnhofstrasse in der städtischen Velostrategie weisen die beidseitigen Radstreifen mit 1.60 m eine leichte Mehrbreite zugunsten des Veloverkehrs auf. Die zentrale Fahrbahn beträgt 5.80 m und ermöglicht den Begegnungsfall von zwei Bussen bei Schrittempo. Kombiniert mit einer Lageoptimierung der Oberen Bahnhofstrasse kann ergänzend eine neue Baumreihe östlich der Oberen Bahnhofstrasse realisiert werden.

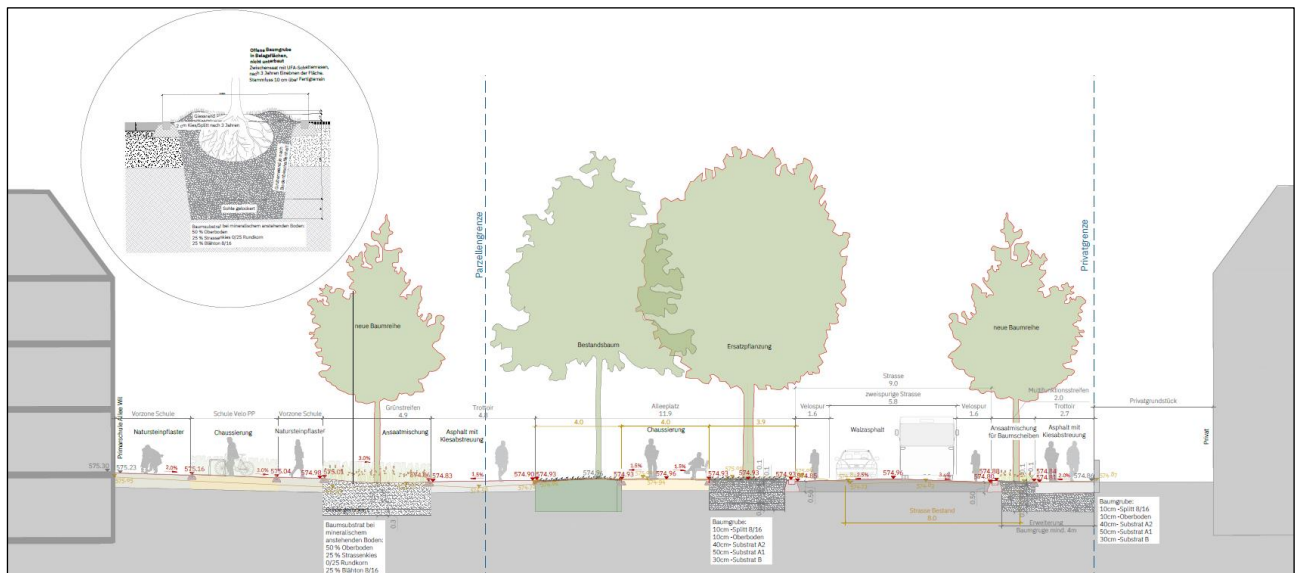


Abbildung 10: Querschnitt der Oberen Bahnhofstrasse mit Allee (Neu- bzw. Ersatzpflanzungen: rot dargestellt)

In Kombination mit der neuen Baumreihe Ost verschiebt sich der westliche Fahrbahnrand somit nach Westen in die bestehende Allee hinein. Die in ihrer Vitalität bereits stark eingeschränkte östliche Baumreihe der Allee wird durch Neupflanzungen ersetzt. Einzelne Bäume mussten aus Gesundheits- resp. Verkehrssicherungsgründen bereits gefällt werden. Der Vitalitätszustand mancher Bäume in der westlichen Alleereihe, lässt mittelfristig auch dort einen Bauersatz erwarten. An drei baulich gesicherten Querungsstellen mit markierten Fussgängerstreifen kann die Obere Bahnhofstrasse zu Fuss gequert werden.

5. Modul 3: Verschiebung der Endhaltestelle der Appenzeller Bahnen

5.1. Projekt Haltestelle

Der bestehende Bahnhofplatz ist wegen der steigenden Anzahl Buslinien zu klein, um für alle 20 Halteplätze eine behindertengerechte Einsteigesituation anzubieten. Bereits in der Masterplanung wurde aufgezeigt, dass die Erweiterung des Bahnhofplatzes Richtung Westen als einzige Lösung zur Unterbringung der geforderten Anzahl Bus-Halteanten in Betracht kommt. Die Haltestelle der Appenzeller Bahnen (AB) wird deshalb rund 85.00 m westlich der heutigen Lage neu erstellt. Dieses Bauprojekt-Modul ist Voraussetzung für das gesamte Projekt.

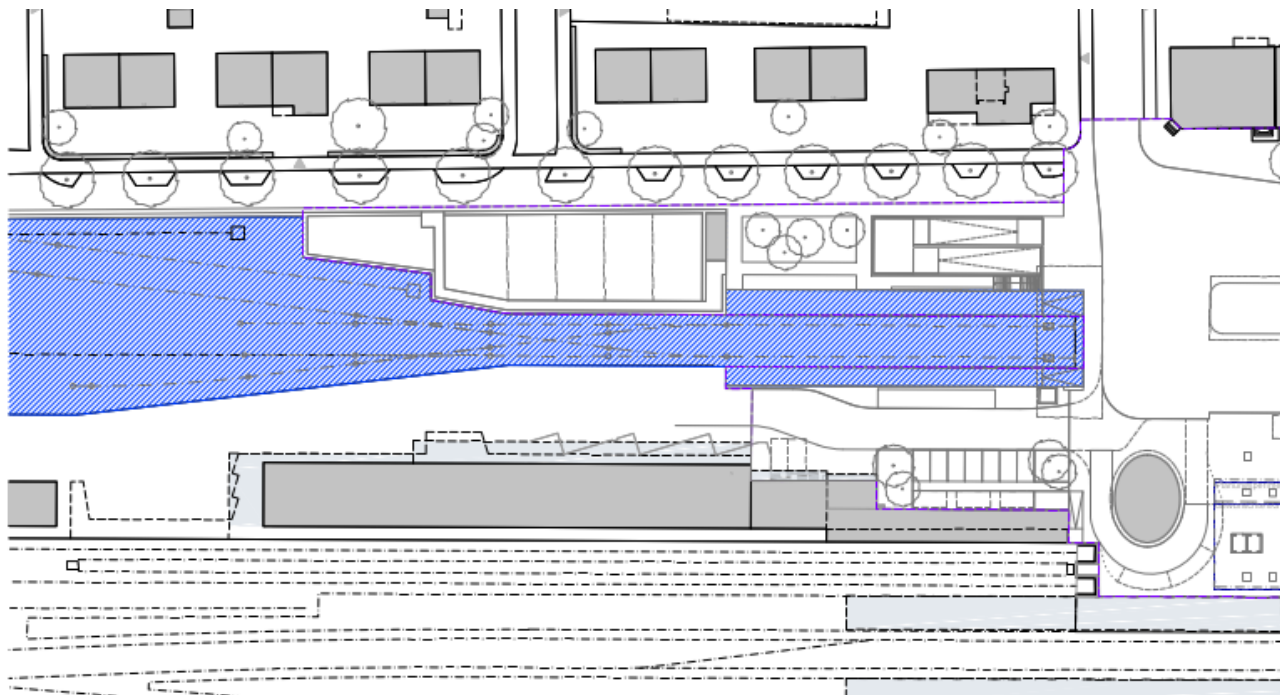


Abbildung 11: Perimeter der Verschiebung der Endhaltestelle der Appenzeller Bahnen (AB)

5.2. Dächer mit PV-Anlage

Die neue Endhaltestelle der AB schliesst den neuen Bahnhofplatz westlich ab und erhält dadurch eine stadträumliche Bedeutung. Mit einem zur Gleisrichtung quergestellten markanten Dach wird diese Bedeutung unterstrichen. Zugleich ist es ein Schutzdach für diverse Bahnfunktionen beim Zugang zu den Perrons der AB. Die Bahnbenutzenden der Gleise 11 und 12 werden durch Perrondächer vor der Witterung geschützt. Die beiden Wandbereiche der Perrondächer werden im oberen Bereich geschlossen, damit die wartenden Bahnpassagiere optimal vor der Witterung bzw. bei seitlichem Wind mit Regen geschützt sind. Die Gestaltung der Überdachungen ist gegenüber der Bahnhofplatz und Bushof autonom und lehnt sich an den klassischen Perronüberdachungen für Bahnanlagen an. Das sichtbare Tragwerk besteht aus einer dunkel lackierten Stahlkonstruktion und die Untersichten sind in hell beschichteten Brettschichtholz-Platten ausgeführt. Auf den Dachflächen der AB ist vorgesehen, ebenfalls eine Photovoltaik-Anlage durch die TBW zu erstellen.



Abbildung 12: Visualisierung der Endhaltestelle der AB mit Dächern und Blick Richtung Bushof

6. Kosten und Finanzierung

6.1. Gesamtkosten

Die Gesamtkosten ab Kreditgenehmigung des Bauprojekts light betragen total Fr. 64.514 Mio. inkl. MWST (Kostenstand: Oktober 2024/Planstand: Juni 2025). Die Kostengenauigkeit liegt bei +/- 15 Prozent.

	in Mio.	in Mio.
Modul 1, Bahnhofplatz:		Fr. 41.930
– Bahnhofplatz mit Bushof	Fr. 14.111	
– Dächer Bahnhofplatz	Fr. 4.702	
– PV-Anlagen	Fr. 0.745	
– Velo-Parkierung ⁴	Fr. 17.285	
– Mobilitätshub	Fr. 3.561	
– Anpassungen Bahnhofparking	Fr. 1.017	
– Unterirdische Bahnhofzufahrt	Fr. 0.509	

⁴ Bei der unterirdischen Velo-Parkierung fallen vor allem die Kosten für die Erstellung des Untergeschosses mit Fr. 11.8 Mio. ins Gewicht (Grundrissfläche der Velo-Abstellung: 44.6 x 41.4m = 1'850m²; mit Rampen, Fluchtwegen und Nebengebäude wird eine unterirdische Fläche von insgesamt 2'350m² erstellt); Kosten für Rampen und Zugänge: Fr. 3.09 Mio.; Kosten für die Ausrüstung der Veloabstellung (Veloständer für Doppelparker, etc.): Fr. 0.98 Mio.; ergänzende Räumlichkeiten für den Betrieb der Velo-Station: Fr. 0.71 Mio.; Zugang zur bestehenden PU West: Fr. 0.79 Mio.

Modul 2, Obere Bahnhofstrasse / Allee – Strassenraumgestaltung und Allee – Vorzone Alleeerschulhaus	Fr. 7.430 Fr. 0.852	Fr. 8.282
Modul 3, Verschiebung Endhaltestelle AB – Neubau Endhaltestelle – Dächer – PV-Anlage	Fr. 10.920 Fr. 3.044 Fr. 0.338	Fr. 14.302
Gesamttotal Aufwertung Stadtraum Bahnhof		Fr. 64.514

6.2. Finanzierung

Beiträge Bund

Das Vorhaben "Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil / Allee" war Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 2. Generation; es wurde im Dezember 2011 beim Bund eingereicht und 2012/2013 durch diesen bewertet. Das damals eingereichte Projekt ging gemäss Leistungsvereinbarung von Gesamtkosten von Fr. 12.63 Mio. (exkl. MWST und Teuerung) für die Umgestaltung des Bahnhofplatzes aus. Der Bund hat einen Maximalbetrag von Fr. 5.05 Mio. (Preisstand: Oktober 2005, Beitragssatz: 40%) bewilligt. In diesen Kosten ist die Verlegung der Appenzeller Bahnen AB nicht berücksichtigt.

Die Weiterbearbeitung des Projekts "Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil / Allee" mit Masterplan und Vorprojekt zeigte, dass die Gesamtkosten und auch der Kostenanteil für die Stadt Wil viel höher ausfallen werden als im Jahr 2012 geplant war. Die Stadt hat deshalb in mehreren Verhandlungen versucht, für den Bushof bzw. die Verlegung der AB zusätzliche Beiträge vom Kanton St. Gallen und auch von den AB bzw. dem Bund (BAV) zu erhalten. Diese Verhandlungen waren nicht erfolgreich. Deshalb hat die Stadt zusammen mit der Regio Wil entschieden, von der Massnahme im 2. Agglomerationsprogramm Abstand zu nehmen und das Projekt neu zu terminieren und einzugeben.

Die Verlegung der Haltestelle der AB wurde neu im Agglomerationsprogramm der 4. Generation im Sinne einer attraktiven multimodalen Drehscheibe am Bahnhof Wil angemeldet und vom Bund auch als A-Priorität genehmigt. Die Gestaltung des Bahnhofplatzes mit Bushof wurde im Agglomerationsprogramm der 5. Generation als A-Massnahme und die Umgestaltung der Oberen Bahnhofstrasse/Allee als B-Massnahme am 25. Juni 2025 beim Bund eingereicht. Die Genehmigung und Kostenbeteiligung durch das Bundesparlament sind voraussichtlich Ende 2027 zu erwarten.

Agglomerationsprogramme	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
4G Einreichung Prüfung Frist																		
5G Einreichung Prüfung Frist																		
6G Einreichung Prüfung Frist																		

Abbildung 13: Zeiträume der Agglomerationsprogramme und Ausführungsfristen (Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung)

Folgende Beiträge sind zu erwarten:

Modul	Agglomerationsprogramm	Anrechenbare Baukosten in Mio.	Beitrags-satz	Beitrag in Mio.
Modul 1: Bahnhofplatz	AP5G	Fr. 41.184 ⁵	30%	Fr. 12.355
Modul 2: Obere Bahnhofstrasse/Allee	AP6G (AP5 in Priorität B)	Fr. 8.151 ⁶	30%	Fr. 2.445
Modul 3: Verschiebung Endhaltestelle AB	AP4G	Fr. 12.337 ⁷	30%	Fr. 3.701

Beiträge Kanton

Der Kanton beteiligt sich am Projekt mit Beiträgen an die Bus-Haltekanten (Fr. 250'000.-- für gedeckte und Fr. 125'000.-- an ungedeckte Haltekanten, Pauschalbetrag, abzüglich Bundesbeiträge). Aktuell sind 18 gedeckte und zwei ungedeckte Halteplätze vorgesehen. Der Kanton beteiligt sich somit - abzüglich der noch nicht festgelegten Bundesbeiträgen aus den Agglomerationsprogrammen - mit ca. Fr. 4.75 Mio. am Gesamtvorhaben.

Beiträge SBB

Die SBB beteiligen sich an den zusätzlich geplanten Velo-Abstellplätzen. Aktuell besteht ein Angebot von 870 oberirdischen Abstellplätzen für Velos. Zukünftig soll das Angebot an Velo-Abstellplätzen auf 1'026 ausgebaut werden. Es werden somit zusätzlich 156 Abstellplätze erstellt. Gemäss ersten Aussagen beteiligen sich die SBB nur an der Erweiterung der Velo-Abstellplätze (Beiträge: Fr. 750.-- für gedeckte bzw. unterirdische Velo-Abstellplätze; Fr. 500.-- für "normale" bzw. ungedeckte oberirdische Abstellplätze). Gemäss ersten Abstimmungen mit den SBB ist ein Beitrag in der Grössenordnung von Fr. 100'000.-- zu erwarten. Die Stadt hat mit den SBB Verhandlungen aufgenommen, um höhere Beiträge seitens SBB einzufordern.

Beiträge Appenzeller Bahnen (AB)

Die AB beteiligen sich in Form von Ohnehinkosten in der Grössenordnung von Fr. 3.567 Mio. am Modul 3, Verschiebung Endhaltestelle. Als Ohnehinkosten sind bereits getätigte Abschreibungen an der bestehenden Endhaltestelle zu verstehen (Gleise, Perronanlage, Sicherungsanlage etc.).

Beiträge TBW

Die Technischen Betriebe Wil finanzieren wie folgt die geplanten Photovoltaik-Anlagen (PV-Anlage):

- PV-Anlage auf den Dächern des Bushofs: Fr. 0.689 Mio.
- PV-Anlage auf den Dächern der Appenzeller Bahnen: Fr. 0.313 Mio.
- Total PV-Anlagen: Fr. 1.002 Mio.

Beiträge Werkleitungen

Zusammen mit der Realisierung des Gesamtvorhabens "Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil / Allee" sind auch folgende Werkleitungen anzupassen:

- Anpassungen bei den Elektro- und Wasserleitungen der TBW: Fr. 330'000.--
- Anpassung der Swisscom: Fr. 15'000.--
- Total Beiträge Werkleitungen: Fr. 345'000.--

⁵ Im Agglomerationsprogramm der 5. Generation als A-Massnahme aufgeführt (Annahmen: beitragsberichtigte Kosten Fr. 41.929 Mio. abzüglich PV-Anlage von Fr. 0.745 Mio. = Fr. 41.184 Mio.)

⁶ Im Agglomerationsprogramm der 5. Generation als B-Massnahme aufgeführt (Annahmen: beitragsberichtigte Kosten Fr. 8.151 Mio.)

⁷ Im Prüfbericht zum Agglomerationsprogramm der 4. Generation als A-Massnahme aufgeführt (Annahmen: beitragsberichtigte Kosten Fr. 9.95 Mio. Mio. (Preisstand: Oktober 2020, exkl. MWST und Teuerung); Agglobeitrag indexiert mit MWST = Fr. 12.337 Mio.)

Die Beiträge der TBW (Gebührenhaushalt Energieversorgung, Fr. 1.002 Mio.) werden mit dem vorliegenden Kreditantrag genehmigt. Es folgen keine separaten Anträge an das Parlament zu einem späteren Zeitpunkt, um diese Kostenanteile zu genehmigen. Mit der Genehmigung werden diese Kostenanteile zu gebundenen Ausgaben und können nach Umsetzung dem Gebührenhaushalt Energieversorgung weiterbelastet werden.

Übersicht Beiträge

Aufgrund der bisherigen Verhandlungen sind folgende Finanzierungsbeiträge zu erwarten (Angaben in Fr. Mio., inkl. MWST):

	Modul 1	Modul 2	Modul 3	Total
Agglomerationsprogramm 4., 5. und 6. Generation				
- Modul 1: Bahnhofplatz mit Bushof (AP4G)	12.355			12.355
- Modul 2: Obere Bahnhofstrasse/Allee (AP5G)		2.445		2.445
- Modul 3: Verschiebung Endhaltestelle AB (AP6G)			3.701	3.701
Beitrag SBB für Velo-Abstellung	0.100			0.100
ÖV-Beitrag des Kanton St. Gallen (Modul 1)	4.750			4.750
Photovoltaik (Technische Betriebe Wil, Module 1 und 3)	0.689		0.313	1.002
Werkleitungen (TBW und Swisscom, Modul 1)	0.345			0.345
Ohnehinkosten AB (Modul 3)			3.567	3.567
Gesamttotal Finanzierungsbeiträge, inkl. MWST	18.239	2.445	7.581	28.265

Bruttokredit

Da die Beiträge des Bundes und des Kantons in ihrer Höhe nicht verbindlich zugesichert und die Beiträge des Agglomerationsprogramms der 5. Generation für das Modul 1, Bahnhofplatz mit Bushof, erst Ende 2027 bzw. Beiträge der 6. Generation für das Modul 2, Obere Bahnhofstrasse/Allee, erst Ende 2031 vom Bundesparlament definitiv bewilligt werden, gilt für die Festlegung der Kredithöhe das finanzrechtliche Bruttoprinzip. Die Stadt Wil ist somit verpflichtet, die Finanzierung der Gesamtkosten auch ohne verbindliche Zusicherung von Beiträgen Dritter sicherzustellen. Dem Stadtparlament wird deshalb ein Bruttokredit über Fr. 64.514 Mio. beantragt.

Nettokosten

Die mutmasslichen Nettokosten für die Stadt Wil berechnen sich gemäss den aktuellen Informationen wie folgt (Angaben in Fr. Mio., inkl. MWST):

	Gesamtkosten	Beiträge Dritte	Kosten zu Lasten Stadt
Modul 1, Bahnhofplatz mit Bushof	41.930	18.239	23.691
Modul 2, Obere Bahnhofstrasse / Allee	8.282	2.445	5.837
Modul 3, Verschiebung Endhaltestelle AB	14.302	7.581	6.721
Gesamttotal Projekt	64.514	28.264	36.249

Im Finanzplan 2026-2030 sind für die "Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil / Allee" netto Fr. 36 Mio. über die Jahre 2026 - 2033 eingestellt.

Auf Bundesebene wird die Erhöhung des Mehrwertsteuersatzes diskutiert, um die Finanzierung der Alters- und Hinterlassenenversicherung (AHV) mittelfristig sicherzustellen. Diese Erhöhung ist nicht im obigen

Kostenvoranschlag berücksichtigt. Ebenso wenig eine Teuerung. Beides müsste vollständig durch die Stadt Wil finanziert werden. Die Nettokosten für die Stadt Wil fielen entsprechend höher aus.

Beiträge von Nachbargemeinden sind keine zu erwarten, da grundsätzlich das Territorialprinzip gilt. Zudem werden dafür Agglomerationsbeiträge ausbezahlt.

6.3. Folgekosten

Die jährlich wiederkehrenden Folgekosten für die Stadt Wil teilen sich auf in Kapital- und Betriebsfolgekosten:

Kapitalfolgekosten

	Anschaffungswert	Nutzungsdauer	in %	Kosten in Fr.
Abschreibungen	Fr. 36.45 Mio.	40 Jahre	2.5	911'250.--
Verzinsung (Annahme: 1.5%)	Fr. 36.45 Mio.		1.5	546'750.--
Total Kapitalfolgekosten			4.0	1'458'000.--

Die jährlichen Kapitalfolgekosten belaufen sich im ersten Jahr der Inbetriebnahme somit auf Fr. 1'458'000.--. Dies entspricht aktuell 2.1 Steuerausflussprozent (1% = Fr. 680'000.--). Da es sich um einen Ersatzneubau handelt, wird die mutmassliche Nettoinvestition der Stadt Wil von Fr. 36.25 Mio. über eine Nutzungsdauer von 40 Jahren abgeschrieben. Die betroffenen Anlagen sind abgeschrieben bzw. es sind keine Restbuchwerte in der Bilanz enthalten.

Betriebsfolgekosten

Bei den Betriebsfolgekosten fallen jährliche Mehrkosten einerseits beim künftigen betrieblichen und baulichen Unterhalt des Bahnhofplatzes und der Oberen Bahnhofstrasse/Allee an. Andererseits sind auch Mehrkosten gegenüber den SBB im Zusammenhang mit dem Bahnhofvertrag zu erwarten.

Unterhalt

Der Mehraufwand für die städtischen Unterhaltsbetriebe (Werkhof, Stadtgärtnerei) ergeben sich in erster Linie durch den grösseren und neu gestalteten Bahnhofplatz. Die Fläche des Bahnhofplatzes mit Bushof vergrössert sich um den Faktor 4 (heute ca. 1'500 m², zukünftig: ca. 6'000 m²).

Der Werkhof schätzt einen jährlichen Mehraufwand von Fr. 20'000.-- für den Unterhalt des Bushofs und der Strassen inklusive Winterdienst und Strassenreinigung, für die Reinigung des öffentlichen Raumes und dem Entsorgungswesen auf dem neuen Bahnhofplatz mit Bushof.

Bei der Stadtgärtnerei wird ein jährlicher Mehraufwand von 300 bis 350 Mannstunden (Betrag: ca. Fr. 25'000.--) geschätzt für den Unterhalt der städtischen Grünanlagen (Rabatten, Wiesen, Rasen und Parkanlagen) sowie für den Unterhalt des Baumbestandes, der Pflege der Allee- und Parkbäumen und des Baumschutzes.

Nutzung Bahnhofareal SBB

Der Bushof der Stadt Wil liegt fast vollumfänglich auf dem Grundstück der SBB. Die Stadt Wil und die SBB haben im Jahr 1996 für die Nutzung des Bahnhofplatzes mit Zufahrt einen Bahnverkehrsvertrag unterzeichnet. Aktuell werden folgende Nutzungen jährlich abgegolten:

- Bushof: Fläche ca. 1'500 m²; Abgeltung: Fr. 5'700.24/Jahr exkl. MWST
- 60 Kurzzeit-PP: Fläche ca. 750 m²; Abgeltung: Fr. 3'420.12/Jahr exkl. MWST
- Taxiplätze: 4 Plätze überdacht, 7 Plätze im Freien; Abgeltung: Fr. 12'612.24/Jahr exkl. MWST
- Kombisammelstelle: Abgeltung: Fr. 1'104.00 / Jahr exkl. MWST

Total Abgeltung pro Jahr an SBB: Fr. 22'836.60 exkl. MWST (Fr. 24'686.40 inkl. MWST)

Die Abgeltungen verändern sich infolge der Realisierung des Gesamtvorhabens "Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil / Allee" wie folgt:

- Vergrösserung des Bahnhofplatzes mit Bushof von ca. 1'500 m² auf ca. 6'000 m² (Annahme: Fr. 5.-- pro m²); Mehrkosten von Fr. 22'500.--
- Wegfall der Kurzzeit-Parkplätze: - Fr. 3'420.--

Mehrkosten total pro Jahr: Fr. 19'080.-- exkl. MWST (Fr. 20'625.50 inkl. MWST)

Die gesamten Betriebs- und Kapitalfolgekosten belaufen sich im ersten Jahr der Inbetriebnahme somit auf rund Fr. 1'520'000.--. Dies entspricht aktuell 2.2 Steuerfussprozent (1% = Fr. 680'000.--).

7. Terminplan und Bauausführung

7.1. Genehmigungen

Kanton St. Gallen

Die zuständigen kantonalen Stellen (Tiefbauamt, Amt für öffentlichen Verkehr, Kantonspolizei) haben die Bauprojektunterlagen beurteilt. Die entsprechenden Anmerkungen sind im Projekt berücksichtigt. Die kantonale Vorprüfung des Bauprojektdossiers wurde ausgelöst. Für die Einführung von Tempo 30 auf der Oberen Bahnhofstrasse liegt ein Verkehrsgutachten vor. Ziel ist die Einführung eines einheitlichen Tempo 30-Regimes im Zentrum der Stadt Wil. Offen ist noch die Durchführung der öffentlichen Auflage. Sollten zeitnah alle Bewilligungen vorliegen, soll Tempo 30 vor der Realisierung des Bahnhofplatzprojekts eingeführt werden.

Schweizerische Bundesbahnen

Bauten und Anlagen Dritter, die Bahngrundstücke beanspruchen oder an solche angrenzen, benötigen gemäss Art. 18m EBG eine Spezialbewilligung der SBB. Die eisenbahnrechtliche Zustimmung der SBB wurde in Aussicht gestellt.

Appenzeller Bahnen (Verlegung Endhaltestelle AB)

Die Appenzeller Bahnen treten als Bauherrin für die Verschiebung der Endhaltestelle auf. Damit ist sie auch verantwortlich für die Einholung der entsprechenden Genehmigungen.

7.2. Meilensteine der Realisierung

Abgestimmt auf die zeitlichen Vorgaben des Agglomerationsprogramms sind für die Umsetzung des Bauprojekts folgende Meilensteine definiert:

- Sept./Okt. 2025 Beratung im Stadtrat
- ab Dez. 2025 Beratung in der Bau- und Verkehrskommission
- März/Juni 2026 Beratung und Beschlussfassung im Stadtparlament
- September 2026 Volksabstimmung
- bis Ende 2026 Erarbeitung Auflagedossier / öffentliche Planauflage
- anfangs 2027 Start koordiniertes Baubewilligungsverfahren (Planauflage)
- anfangs 2029 Baustart
- 2029 bis 2033 Realisierung in Etappen

7.3. Etappierte Bauausführung bzw. Bauphasenplanung

Erste Abklärungen betreffend die Bauphasenplanung gehen von einer Bauausführung in vier Etappen aus. Diese lassen sich wie folgt beschreiben:

- Bauphase 1: Abbruch und Neubau der Endhaltestelle der Appenzeller Bahnen
- Bauphase 2: Erstellung der unterirdischen Velo-Parkierung auf der Westseite mit Bahnhofplatz bzw. Bushof
- Bauphase 3: Erstellung der unterirdischen Velo-Parkierung auf der Ostseite mit Bahnhofplatz bzw. Bushof
- Bauphase 4: Inbetriebnahme des Bushof und Realisierung der Oberen Bahnhofstrasse mit Allee

Es ist von einer Bauzeit von insgesamt rund fünf Jahren auszugehen. Die Erschliessung des Bahnhofareals und der Betrieb des Bushof sind während den Bauphasen jederzeit gewährleistet.

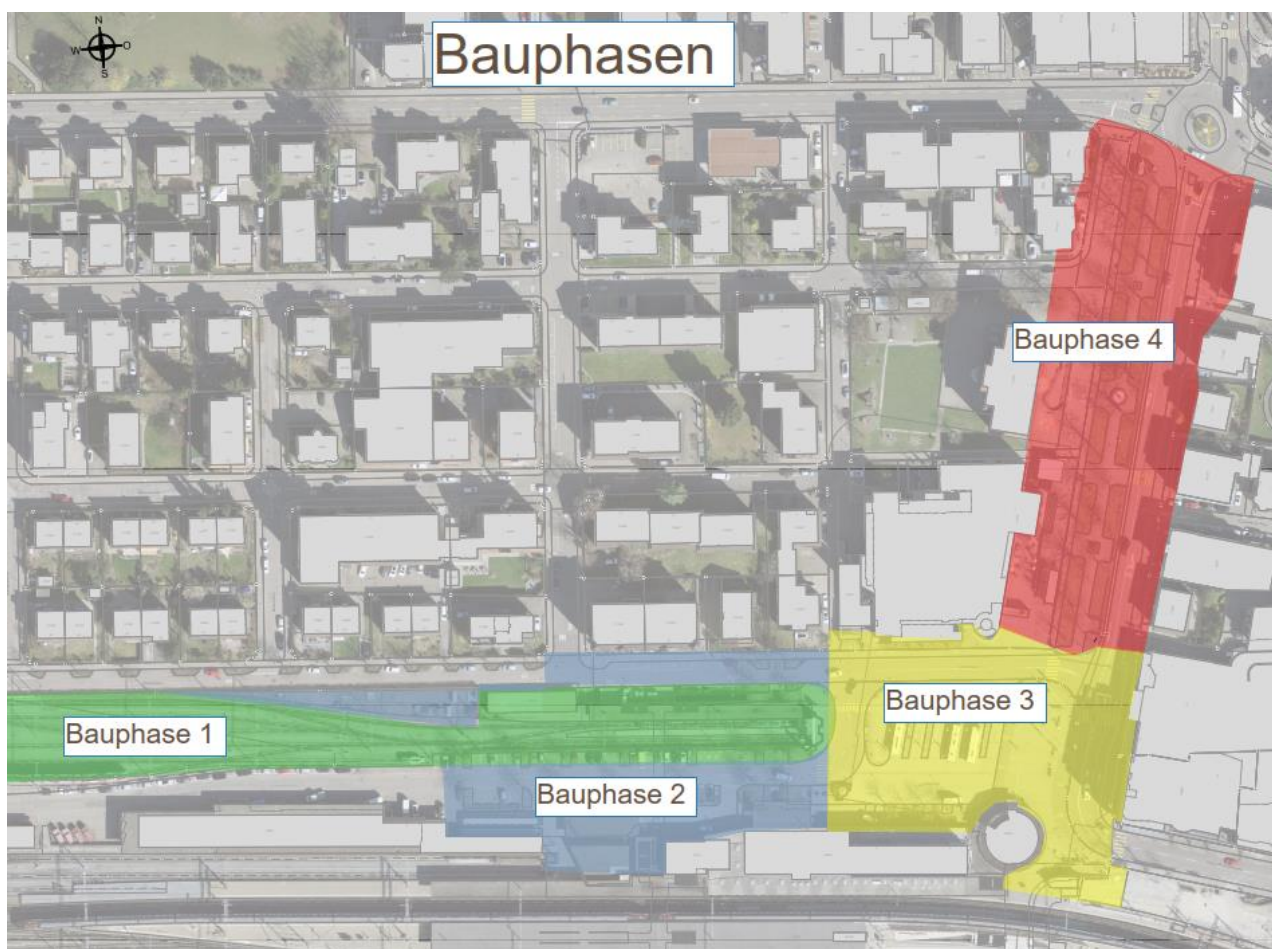
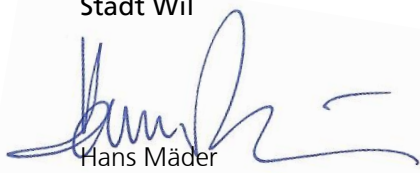


Abbildung 14: Bauausführung in vier Etappen

8. Zuständigkeit

Aufgrund der Bruttokredithöhe liegt die Kompetenz für den Baukredit für die "Aufwertung Stadtraums Bahnhof Wil / Allee gemäss Art. 6 lit. b Gemeindeordnung i.V. mit Ziffer 1.1 des Anhangs zur Gemeindeordnung obligatorisch bei der Stimmbürgerschaft.

Stadt Wil



Hans Mäder
Stadtpräsident



Janine Rutz
Stadtschreiberin