

10. Februar 2021

Bericht und Antrag an das Stadtparlament

Ersatzneubau Unterführung Hubstrasse: Bau- / Auflageprojekt

Anträge

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen folgende Anträge:

1. Für die Ausarbeitung des Bau- und Auflageprojekts "Hubstrasse Unterführung Ersatzneubau" inkl. angrenzende Vorhaben sowie Eventualverpflichtung vertraglich vereinbarter Vorleistungen der SBB sei ein Kredit von Fr. 1'050'000.-- zu bewilligen.
2. Es sei festzustellen, dass der zustimmende Beschluss des Stadtparlaments gemäss Art. 7 lit. d Gemeindeordnung dem fakultativen Referendum untersteht.

Zusammenfassung

Die Verkehrsinfrastruktur am Bahnhof Wil genügt den heutigen Bedürfnissen und Ansprüchen der Menschen in Stadt und Region Wil in weiten Teilen nicht mehr und erfüllt die hohen Anforderungen an die zukünftige multimodale Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Wil weder verkehrlich noch städtebaulich.

Das SBB-Infrastrukturvorhaben "Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur" (ZEB Wil), ein Mehrgenerationenprojekt, wie es nur ca. alle 50 Jahre realisiert wird, baut die in die Jahre gekommenen Bahnanlagen von Mitte 2021 bis 2023 grundlegend um. Dies führt zu einer Leistungssteigerung im Personen-Fernverkehr und zur hinderisfreien Zugänglichkeit der Perrons und Züge gemäss Behinderten-Gleichstellungsgesetz (BehiG). An der stadträumlichen Situation ändert sich nichts; die Stadt muss die Aufwertung der Querungsbauwerke (Personenunterführung Ost / Posttunnel sowie Hubstrasse) und angrenzenden Räume selbst an die Hand nehmen.

Zusammen mit SBB, weiteren Anstössern, mehreren kantonalen Fachstellen und dem Bundesamt für Verkehr BAV untersuchte die Stadtplanung seit 2017 sämtliche Querungsbauwerke in der Stadt. Auf Basis einer Machbarkeitsstudie wurde ab 2020 das Vorprojekt "Hubstrasse Unterführung Ersatzneubau" erarbeitet. Die bestehende Unterführung und der Fussgängertunnel sollen abgebrochen und durch eine neue Strassenunterführung mit seitlich erhöhter Fuss- und Veloführung ersetzt werden. Die Strasse wird zwischen Ilgenkreisel und Kreisel Hub-/ Glärnischstrasse komplett neu gebaut, die Sohle unter der Unterführung um ca. einen halben Meter abgesenkt. Die enge räumliche Verflechtung hat Projektschnittstellen zum Churfirstenpark, einem Ersatzneubau des Fuss- und Velostegs über die Hubstrasse sowie dem öffentlichen Fuss- und Radweg vom Lindenhofquartier zum Bahnhof. Diese Vorhaben sind Teil des vorliegenden Kreditantrags.

Unter hohem Termindruck planen die SBB derzeit das Ausführungsprojekt "ZEB Wil". Das städtische Vorprojekt "Unterführung Hubstrasse" steht kurz vor Abschluss. Eine gleichzeitige Realisierung "ZEB Wil" und Unterführung Hubstrasse ist nicht möglich. Es zeigte sich jedoch grosses Synergiepotenzial mit dem SBB-Projekt "ZEB Wil": Die SBB sehen vor, die Brückenplatte als Vorinvestition "Eisenbahnbrücke" (Brückenplatte, horizontales Tragelement) auf eigene Kosten zu realisieren. Die vertikalen Tragelemente (Kunstbau, d.h. Stütz- und Flügelmauern, Fundationen etc.) und der Strassenbau obliegen der Stadt, ebenso die angrenzenden Vorhaben.

Für das Bau- und Auflageprojekt "Hubstrasse Unterführung Ersatzneubau" inkl. Vorinvestition wird dem Parlament ein Kreditantrag über Fr. 1'050'000.-- beantragt. Enthalten sind nebst den Planerleistungen von insgesamt Fr. 625'000.-- Kommunikation und Reserve von Fr. 75'000.-- sowie eine Eventualverpflichtung (Fr. 350'000.--) für die allfällige Ertüchtigung der SBB-Vorinvestition (Eisenbahnbrücke), falls die Stadt die Unterführung Hubstrasse nicht innert fünfzehn Jahren realisiert. Der Kreditantrag für das Vorprojekt "Veloquerung Posttunnel" wird dem Stadtparlament gleichzeitig vorgelegt.

Das Bau- und Auflageprojekt Ersatzneubau Unterführung Hubstrasse ist aus folgenden Gründen auszulösen:

- Aufwertung als Schlüsselement des Generationenprojekts "Stadtraum Bahnhof", Bereinigung der verkehrlichen und stadträumlichen Situation inkl. Verkehrssicherheit und Sichtbeziehungen für Bus, Bahn, MIV, Schwerverkehr, zu Fuss Gehende und Velos;
- Neuorganisation Verkehrsflüsse, separate Führung aller Verkehrsteilnehmenden auf unterschiedlichen Höhenlagen, Gewährleistung direkter Fuss- und Veloverbindungen am Bahnhof laut Velostrategie 2016 (Hauptroute Fokus "direkt" zwischen zwei Kreiseln mit Schwerverkehr);
- Umsetzung Fussgänger- und Velosteg Hubstrasse zur direkten Anbindung Lindenhofquartier – Bahnhof (Agglomerationsprogramm 2. Generation, Priorität A);
- Aufwertung durch Umgestaltung Gartendenkmal Churfirstenpark als zentraler öffentlicher Freiraum;
- Nutzung technischer, prozessualer, terminlicher und finanzieller Synergiepotenziale mit dem SBB-Projekt ZEB Wil (SBB-Vorinvestition Eisenbahnbrücke);
- Zwingende Voraussetzung zur Realisierung der Vorinvestition "Eisenbahnbrücke" durch die SBB;
- Unterstützung durch und in Zusammenarbeit mit den SBB bei der Projektierung, dem Bewilligungsprozess, der Finanzierung und dem Bau der Unterführung in diesem auf Generationen hinaus einmaligen Zeitfenster;
- Zwingende Projektgrundlage für Finanzierungsantrag Agglomerationsprogramm 4. Generation Priorität A;
- Mehrwert für die Stadt durch die Behebung der heutigen nicht mehr zeitgemässen einzigen Strassen-Gleisquerung auf Stadtgebiet sowie der Schwachstelle im Rad-/Fusswegnetz.

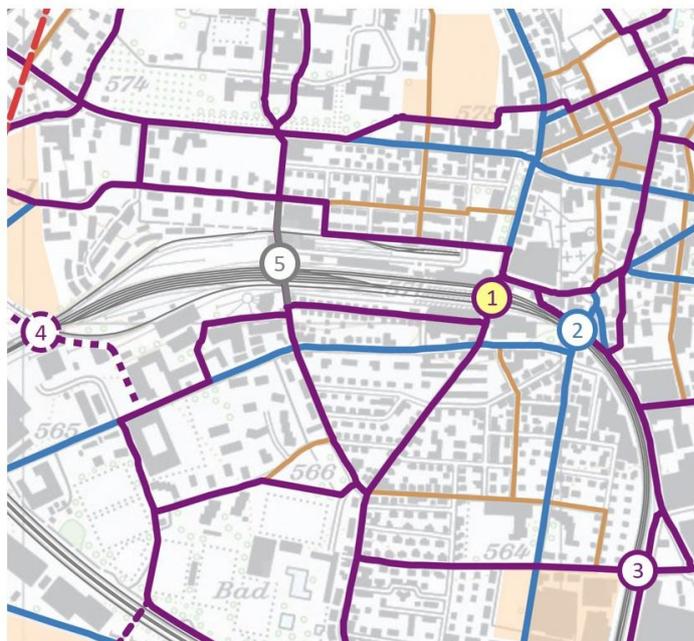
1. Ausgangslage

1.1 Behördenverbindliche strategische Planungsgrundlagen

Der Richtplan des Kantons St. Gallen (Oktober 2017) rechnet für die Stadt Wil mit einem erheblichen 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 wirtschaftlicher Prosperität verursacht 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%).

Aus Sicht des Stadtrats und gemäss "Masterplan Zukunft Bahnhof Wil" vom 16. Dezember 2015 postuliert auf S. 10, für die Stadt Wil sei die städtebauliche Aufwertung des Bahnhofes und seines Umfeldes von hoher Priorität, und der Bahnhof solle seiner Bedeutung als Ankunftsort und Adresse der Stadt gerecht werden.¹

Laut Netzplan im Anhang der Velostrategie Wil vom 14. Dezember 2016² sind die Unterführung Hubstrasse als Hauptroute mit Fokus "direkt" (Nr. 2), die SBB-Personenunterführung Ost als Hauptroute mit Fokus "sicher" (Nr. 1) bezeichnet. Die Hubstrasse nimmt wie die PU Ost als Abschnitt einer von zwei Hauptrouten zwischen den Stadtteilen nördlich und südlich des Gleiskörpers eine Schlüsselstellung im städtischen Radwegnetz ein. Zudem ist sie auf der Karte "Rollender Langsamverkehr Bedeutung Kt. SG"³ als Route von regionaler Bedeutung klassiert, die PU Ost als Route von kantonaler Bedeutung sowie als nationale Route (schweizmobil, Veloland Schweiz⁴).



- 1** **Stadtquerung Mitte/Posttunnel**
(Fokus sicher, in PU nur bis 2021)
- 2** **Unterführung Hubstrasse**
(Fokus direkt, Vorprojekt)
- 3** **Bahnquerung Lindengutstrasse**
(Fokus sicher, kein Ausbau)
- 4** **Bahnquerung Stihl (NEU)**
(Fokus sicher, projektiert)
- 5** **Bahnquerung Schillerstrasse**
(Fokus sicher, Planung sistiert)

Netzplan Velostrategie Stadt Wil (Quelle: Velostrategie 12.2016, Anhang / asa AG 09.2019)

¹ https://www.stadtwil.ch/docn/1179804/Bahnhof_Wil_Masterplan-Bericht_Online-Version.pdf

² <https://www.stadtwil.ch/docn/1645232/Velostrategie.pdf>

³ <https://www.geoportal.ch/ktsg/map/821?y=2720880.20&x=1257993.09&scale=2000&rotation=0>

⁴ <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>

Der Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege vom 23. September 2018⁵ stärkt den Veloverkehr auf eidgenössischer Ebene.

In der Antwort des Stadtrats vom 15. Mai 2019 zur Interpellation Nr. 249, Christoph Kälin, "Sichere und schnelle Querung des Bahnhofes für Radfahrende, Rollstuhlfahrende und FussgängerInnen"⁶ wurde die gegenwärtige und zukünftige Situation des Fuss- und Veloverkehrs im Bereich der Gleisquerungen erläutert.

Der multimodalen Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Wil kommt eine zentrale Bedeutung als regionaler Umsteigeknoten zwischen Fuss- und Veloverkehr, MIV und Bahn / Bus im lokalen, regionalen und Fernverkehr zu. Zur nachhaltigen und leistungsfähigen Erschliessung des neuen Arbeitsplatzgebiets Wil West (2'000 bis 3'000 Arbeitsplätze) spielt der Bahnhof Wil eine Schlüsselrolle. Nebst dem Bahnhofplatz mit dem Bushof auf der Nordseite stehen am Bahnhof die Gleisquerungen im Fokus.

1.2 SBB-Infrastrukturprojekt ZEB Wil – Ertüchtigung, Zugänglichkeit, Aufwärtskompatibilität

Die Projektierung des SBB-Infrastrukturprojekts "Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) Wil" im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr BAV zur funktionalen und statischen Ertüchtigung bzw. zur Leistungssteigerung und barrierefreien Zugänglichkeit der Bahnanlagen gemäss Behinderten-Gleichstellungsgesetz (BehiG) soll von 2021 bis 2023 ausgeführt werden. Die SBB haben das Auflageprojekt im Winter 2019 beim Bundesamt für Verkehr BAV zum Plangenehmigungsverfahren PGV eingereicht. Ursprünglich geplant war die Instandstellung der 90-jährigen Unterführung Hubstrasse und der 100-jährigen Personenunterführung Ost mit Ersatzneubauten am Ende deren Lebensdauer in ca. 25 bis 40 Jahren.

Da das Bundesamt für Verkehr (BAV) dem SBB-Infrastrukturvorhaben "ZEB Wil" keinen Aufschub gewährt, kann die Stadt weder die "Unterführung Hubstrasse" noch die "Veloquerung Posttunnel" gemeinsam mit den SBB bauen. Das BAV verpflichtete die SBB jedoch dazu, die Ertüchtigungsarbeiten der Unterführungen Hubstrasse und PU Ost "aufwärtskompatibel" zu gestalten und teilweise als Vorinvestitionen zu finanzieren. Die aufwärtskompatiblen baulichen Eingriffe müssen den späteren Ausbau zu normgerechten städtischen Gleisquerungen ermöglichen. Die Aufwärtskompatibilität wurde in einem separaten Bericht und in Abstimmung auf die städtischen Vorabklärungen zum Vorprojekt "Veloquerung Posttunnel" durch die SBB nachgewiesen.

1.3 Gleisquerung im Zentrum:

Zielzustand Stadtquerung Mitte – Zwischenzustand Veloquerung Posttunnel

Die bestehende PU Ost stammt aus dem Jahr 1913, der stillgelegte, 1 m tiefer liegende, 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" von der Altstadt bis zum Sportpark Bergholz zwingend notwendig (strategische Raumsicherung). Im Norden wie im Süden sind Rampenzugänge erforderlich; im Norden müssen dafür die bestehende Rampe in die Personenunterführung Ost, die Veloabstellanlage sowie das Avec-Rondell abgebrochen werden, im Süden sind Umbauten am Bahnhofplatz und im Untergeschoss des Postgebäudes notwendig: Für den Zwischenzustand "Veloquerung Posttunnel" wird eine gerade Rampe vom Bahnhofplatz in den Posttunnel gebaut, der Zugang ins Untergeschoss des Postgebäudes wird gekappt. Die neue dreiläufige, überdachte Rampe im Norden erschliesst gleichzeitig die Velo-Abstellanlage im Untergeschoss Untere Bahnhofstrasse 1 - 11.

⁵ <https://www.uvek.admin.ch/uvek/de/home/uvek/abstimmungen/velo-vorlage.html>

⁶ https://www.stadtwil.ch/docn/2135711/IN_249_Christof_Kalin_SP_Sichere_und_schnelle_Querung_des_Bahnhofes_fur_Radfahrende_Rollstuhlfahrende_und_FussgangerInnen_Antwort_SR.pdf

Der Zielzustand "Stadtquerung Mitte" ist ein Ersatzneubau der PU Ost und des Posttunnels durch eine einzige neue Unterführung. Die Tunnelsohle auf dem heutigen Niveau des Posttunnels generiert eine normgerechte Raumhöhe von 2.80 m. Die Anschlussbauwerke, d.h. die vom Zwischenzustand "Veloquerung Posttunnel" übernommene Rampe Nord und die neue dreiläufige, überdachte Rampe Süd profitieren von einer guten Anbindung der Fussgänger- und Veloströme.

Die Stadt kann gemäss Abtretungsvertrag vom August 2020 den Posttunnel innert fünfzehn Jahren zum Zeitpunkt der Realisierung der Veloquerung übernehmen. Den Zielzustand "Stadtquerung Mitte" baut die Stadt (mit), wenn die SBB die bestehende PU Ost am Ende ihrer Lebensdauer in ca. 25 bis 30 Jahren ersetzen.

Der Kreditantrag für das Vorprojekt Veloquerung Posttunnel wird dem Parlament gleichzeitig mit dem Kreditantrag für das Bau- und Auflageprojekt Unterführung Hubstrasse vorgelegt.

2. Hubstrasse Unterführung Ersatzneubau: Machbarkeit, Vorprojekt, Rechtliches

2.1 Strassen- und Fussgängerunterführung Hubstrasse (Bestand 2020)



Unterführung Hubstrasse vom Kreisell Hub-/Glärnischstrasse Richtung Norden (2019)

Die Unterführung Hubstrasse (Baujahr 1932) mit dem seitlichen Fussgängertunnel (Baujahr 1981) zwischen Ilgenkreisel und Kreisell Hubstrasse/Glärnischstrasse bildet die einzige und damit wichtigste Verkehrsverbindung vom Südquartier unter dem SBB-Gleiskörper hindurch ins übrige Gemeindegebiet auf Wiler Boden. Sie entspricht weder den Normvorgaben des motorisierten Individual-, Schwer- und Busverkehrs noch des Fuss- und Veloverkehrs, sondern ist für alle Verkehrsteilnehmenden bezüglich Funktion und Sicherheit ungenügend. Gemäss Netzüberprüfung rollender Langsamverkehr (vgl. Schwachstellenanalyse Agglomerationsprogramme 2010/2013) stellt sie eine erhebliche Schwachstelle im städtischen Radwegnetz dar. Während des Umbaus der SBB-Bahninfrastruktur von 2021 bis 2023 wird sie mit Ausnahme weniger kurzer Unterbrüche für den MIV, den öffentlichen Verkehr, die Blaublichtorganisationen sowie den Fuss- und Veloverkehr offen bleiben.

Zu beachten ist, dass die Unterführung Hubstrasse zwischen zwei durch den Schwerverkehr befahrenen Kreiseln liegt, was erhöhte Anforderungen an die Fahrfähigkeiten der Velofahrenden stellt (Hauptroute Fokus "direkt"). Gemäss den behördenverbindlichen strategischen Planungsgrundlagen (siehe 1.1) und angesichts des zukünftigen Verkehrsaufkommens sind sowohl die Veloinfrastruktur an der Hubstrasse (Hauptroute "direkt") als auch Posttunnel (Hauptroute "sicher") notwendig, um das durch das erwartete erhebliche Bevölkerungswachstum generierte Verkehrsaufkommen im angestrebten Modal-Split (40 - 50% FVV, 30 - 40% öV) abzuwickeln.

2.2 Verkehrszählung Unterführung Hubstrasse

Laut "Verkehrszählung Hubstrasse" (11. Oktober 2019, Swisstraffic AG, Zürich) wird die Unterführung Hubstrasse täglich von rund 12'500 Personenwagen, 580 Bussen und Lastwagen sowie 920 Velos und 570 Fussgängerinnen und Fussgängern genutzt. Zudem fahren rund 70 Velos verbotenerweise durch die Fussgängerunterführung.

2.3 Bisherige Planungsarbeiten: Machbarkeitsstudien mit der Planungspartnerin SBB

Der erste Kontakt der SBB mit der Stadt Wil zu ihrem Vorhaben zur Ertüchtigung des Bahnhofs datiert aus dem Jahr 2013. Im Herbst 2017 kontaktierten die SBB die Stadt erneut, daraufhin lancierten das Departement BUV und die SBB im Auftrag des Stadtrates die gemeinsam finanzierte Machbarkeitsstudie "Stadtquerung Mitte - PU Ost". Angesichts der Eingriffstiefe und Kosten einer neuen "Stadtquerung Mitte - PU Ost" beauftragte der Stadtrat das Departement BUV, Alternativen zu prüfen.

Daraufhin wurde u.a. die Machbarkeitsstudie "Unterführung / Veloquerung Hubstrasse" extern erarbeitet. Ziel sämtlicher bisheriger Planungsarbeiten ist die Entwicklung angemessener Gleisquerungen am Bahnhof Wil. Im Fokus standen die stadträumlichen, verkehrlichen und bautechnischen Anforderungen an normgerecht dimensionierte Unterführungen (inkl. beitragsberechtigte kantonale Velorouten) sowie die Finanzierung über das Agglomerationsprogramm 4. Generation. Hinzu kamen die Anschlussbauwerke zum Churfirstenpark, dem Fussgänger- und Velosteg Hubstrasse sowie zum Areal Untere Bahnhofstrasse 1 – 11 bezüglich des Fuss- und Velowegs zum Bahnhof und der Velo-Abstellanlage im 1. UG. Auch Projektschnittstellen zur Neugestaltung Bahnhofplatz/Allee, dem Strassenbauprojekt Umgestaltung Untere Bahnhofstrasse und der Arealentwicklung Post etc. wurden geklärt.

Involviert waren nebst den durch die Stadt beauftragten Planungsunternehmen SBB Infrastruktur, das Bundesamt für Verkehr BAV, die Fachstelle Velo- und Fussverkehr, das Amt für öffentlichen Verkehr AöV und die Kantonspolizei des Kantons St. Gallen, die Abteilung Öffentlicher Verkehr und das Tiefbauamt des Kantons Thurgau, die Regio Wil, die Post AG, Mettler2Invest und WilMobil sowie weitere Anstösser im Perimeter.

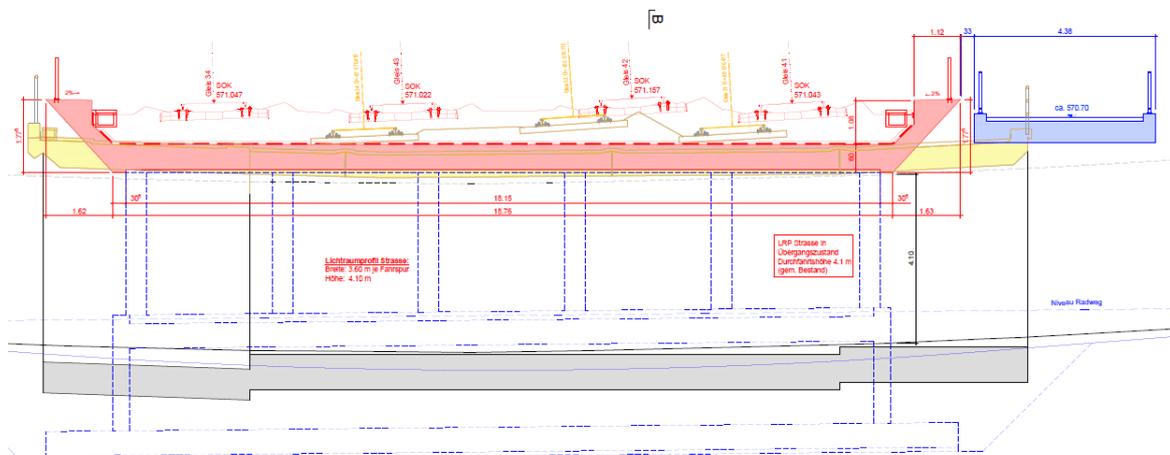
2.4 Zielzustand: Ersatzneubau Unterführung Hubstrasse (Teilprojekte 1 und 2)

Die neu geplante Unterführung Hubstrasse entspricht den geltenden Normen: In der Mitte liegt die Fahrbahn für Motorfahrzeuge. Die lichte Durchfahrtshöhe von 4.50 m wird mit einer Tieferlegung der Strassensohle um ca. einen halben Meter erreicht. Seitlich erhöht liegen westlich angrenzend der kombinierte Fuss- und Veloweg Richtung Süden und östlich beim Churfirstenpark der Radweg Richtung Norden. Die Gestaltung ist auf den Fussgänger- und Velosteg Hubstrasse, den Churfirstenpark und das Areal Untere Bahnhofstrasse 1- 11 abgestimmt. Im Süden ist der Anschluss an den Bestand "Kraftwerk" und die noch offene Arealentwicklung Post vorgesehen.

Das Vorprojekt zur Unterführung Hubstrasse im Auftrag des Stadtrates ist fast abgeschlossen und gliedert sich in drei Teile: Brückenplatte (Unterführungsdeckel), Kunstbau Unterführung (vertikale Bauteile Unterführung, Stützmauern) und Strassenbau. Diese spezielle Ausgangslage ergibt sich daraus, dass die SBB die aufwärtskompatible Brückenplatte als namhafte Vorinvestition "Eisenbahnbrücke" (Kosten rund Fr. 3.5 Mio.) im Auftrag des

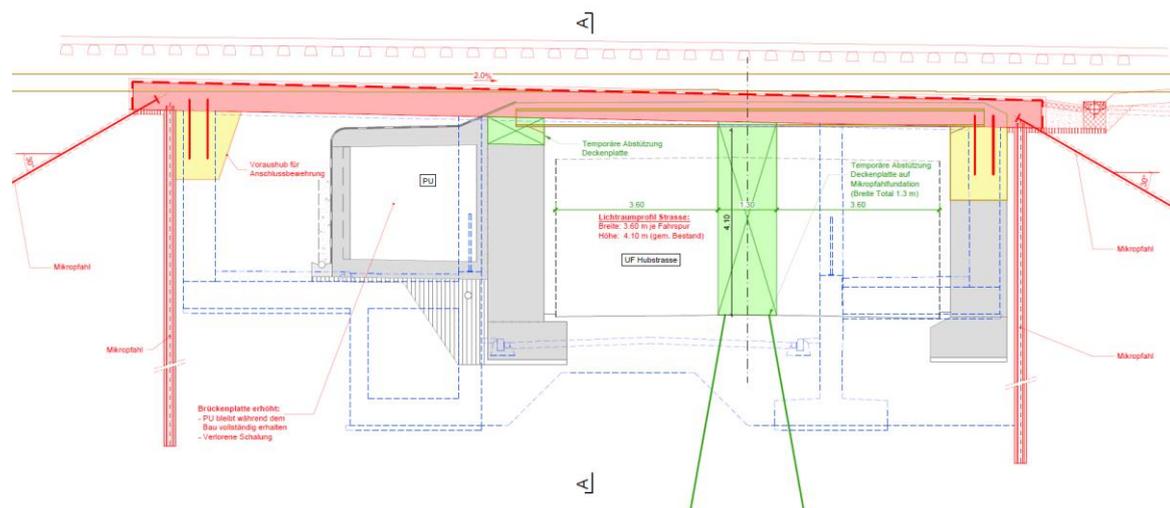
2.5 Zwischenzustand bis zur Realisierung städtische Unterführung Hubstrasse

Eine Herausforderung stellt der durch das SBB-Projekt "ZEB Wil" bestimmte Bauablauf dar: Die Vorinvestition der "Eisenbahnbrücke" wird 2022 realisiert. Die städtischen Teile der neuen Unterführung hingegen können frühestens ab 2024 gebaut werden. Das bedeutet, dass für die Brückenplatte eine temporäre Hilfskonstruktion erstellt werden muss, bis die vertikalen städtischen Teile des Kunstbaus, also Flügelmauern und Stützenreihe, sowie der Strassenbau realisiert werden können. Der Verkehrsfluss ist bis auf kurze Sperrungs-Zeitfenster gewährleistet.



Längsschnitt Unterführung Hubstrasse, Zwischenzustand (Locher Ing. AG, 12.01.2021)

rot: Eisenbahnbrücke, blau: Neubau Unterführung / Steg, grau: Bestand, grün/gelb: temporäre Hilfskonstruktion



Querschnitt Unterführung Hubstrasse, Zwischenzustand (Locher Ing. AG, 12.01.2021)

rot: Eisenbahnbrücke, blau: Neubau Unterführung, grau: Bestand, grün/gelb: temporäre Hilfskonstruktion

2.6 Fussgänger- und Velosteg Hubstrasse (Teilprojekt 3)

Infolge des Neubaus der Unterführung Hubstrasse entfällt der bestehende Fussweg zwischen Areal Untere Bahnhofstrasse 1 – 11 und Churfirstenpark. Bereits im 2. Agglomerationsprogramm wurde ein Fussgänger- und Velosteg zur Sicherstellung der Langsamverkehrsverbindung vom Lindenhofquartier zum Bahnhof geplant; die Mitfinanzierung steht fest. Aus bautechnischen und organisatorischen Gründen kann der Fussgänger- und Velosteg jedoch erst nach dem Bau der Unterführung erstellt werden. Es handelt sich um eine eigenständige, schlichte, auf die Umgebung und die Nachbarprojekte abgestimmte vorgespannte Betonkonstruktion, welche die Hubstrasse vom Churfirstenpark zum Areal Untere Bahnhofstrasse 1 – 11 überspannt. Die stützenfreie Konstruktion und die erhöhte Lage ermöglichen vom Ilgenkreisel her eine gute Sicht in die Unterführung.

2.7 Umgestaltung Churfirstenpark (Teilprojekt 4)

Mitten im dicht bebauten Stadtzentrum soll der geschützte Churfirstenpark eine bedeutende Rolle als Begegnungsort einnehmen und sich als Erholungs-, Grün- und Kulturraum der Bevölkerung öffnen. Die verkehrstechnischen Anpassungen rund um den Park eröffnen neue Anknüpfungspunkte, die einerseits eine Transformation der historischen Parkanlage erlauben und andererseits die Chance zur Bereinigung fragwürdiger Eingriffe vergangener Bauetappen bieten, insbesondere am nördlichen "Platzspitz". Die Umgestaltung erlaubt es zudem, höheren Anforderungen zur Sicherheit und besseren Erreichbarkeit bzw. Erschliessung gerecht zu werden. Der ursprünglich geplante Studienauftrag zur Umgestaltung des Churfirstenparks wurde angesichts des hohen Termindrucks der SBB und des geringen Gestaltungsspielraums am Gartendenkmal nicht durchgeführt.

Die charakteristischen historischen Gestaltungselemente werden erhalten: Der geschützte Baumbestand bleibt bestehen, die Flächen rundherum werden umgestaltet; der Park öffnet sich nach Osten und Süden und erhält einen neuen nördlichen Abschluss, der sich an der neuen Verkehrsführung orientiert. Durch die neue, höhere Stützmauer zur westlich liegenden Hubstrasse bzw. die Auffüllung bis zur Mauerkrone kann die Parkfläche sogar leicht erweitert werden. Der bestehende Rasen im Zentrum wird an die Westseite zur Hubstrasse verlegt; die vielfältiger bespielbare Kiesfläche nimmt den östlichen Bereich ein und grenzt sich zur Churfirstenstrasse mit Hecken ab. Zum südlich angrenzenden Fussweg überwinden Treppenstufen den ansteigenden Höhenunterschied.



Unterführung Hubstrasse, Churfirstenpark, Grundrisse (Staufer Hasler Architekten AG, 01.02.2021)

2.8 Vorinvestition SBB: Eisenbahnbrücke

Das ursprüngliche SBB-Projekt "ZEB Wil" sah Verstärkungsmassnahmen der 90-jährigen Unterführung Hubstrasse vor, um deren Nutzungsdauer für mindestens weitere 30 bis 40 Jahre zu verlängern. Gemäss Auftrag des Bundesamtes für Verkehr haben die SBB jedoch eine Vorinvestition "Eisenbahnbrücke" auf ihre Kosten zu erstellen, um der Stadt innert nützlicher Frist den Ersatzneubau der Unterführung zu ermöglichen und das grosse bautechnische, terminliche und finanzielle Synergiepotenzial auszuschöpfen. Eine spätere Ausführung wäre erst wieder mit einem Ersatzneubau der Unterführung durch die SBB in ca. 30 bis 40 Jahren möglich. Die Vorinvestition "Eisenbahnbrücke" ist auf eine Lebensdauer von 100 Jahren ausgelegt, unter der statischen Prämisse, dass die Stadt die definitiven tragenden vertikalen Bauteile innert fünfzehn Jahren realisiert.

Baut die Stadt die "Unterführung Hubstrasse" nicht innert fünfzehn Jahren, so ist die Vorinvestition "Eisenbahnbrücke" auf Kosten der Stadt voraussichtlich statisch zu ertüchtigen. Beschliesst die Stadt die Realisierung des Projekts "Unterführung Hubstrasse" und realisiert die statisch relevanten vertikalen Bauteile innert fünfzehn Jahren, so entfällt diese Eventualverpflichtung ersatzlos.

2.9 Städtische Einsprache, Einsprachebereinigung und Rückzug

Vom 7. Juli bis 7. September 2020 lag das Vorhaben "ZEB Wil" im Plangenehmigungsverfahren (PGV) des BAV öffentlich auf (Planungsstand September 2019). Das Auflageprojekt bildete die seit Anfang 2020 geleisteten, sehr umfangreichen, intensiven und komplexen Planungsarbeiten mit allen Planungspartnern nicht ab. Deshalb erhoben Stadt und Regio Wil fristgerecht Einsprache, um die Berücksichtigung der städtischen Anforderungen bzw. des ausgehandelten Planungsstandes sicherzustellen. Auch das kantonale Amt für Raumentwicklung und Geoinformation AREG unterstützte die städtische Einsprache ideell im Rahmen einer Stellungnahme, ohne selbst einzusprechen. Mit der Einsprachebereinigung einigten sich SBB und Stadt anfangs 2021 mit vier Verträgen zu den beanstandeten Projektschnittstellen und zum Einspracherückzug.

Die Vorinvestition der SBB an der Unterführung Hubstrasse erforderte für den Zwischen- und Zielzustand eine der vier vertraglichen Vereinbarungen zwischen SBB und Stadt, die der Stadtrat am 3. Februar 2021 genehmigte. Geregelt wurden Erstellung, Erneuerung, Betrieb und Unterhalt, Haftung etc. zu verschiedenen Zuständen sowie die allfällige Ertüchtigung der SBB-Eisenbahnbrücke durch die Stadt. Die bisherigen Verträge aus den Jahren 1932 und 1981 wurden abgelöst.

3. Projektierungskosten Bau- und Auflageprojekt

3.1 Bau- und Auflageprojekt, Kostenzusammenstellung

Das Vorprojekt "Unterführung Hubstrasse" (SIA Phase 31) zur fristgerechten Eingabe ins Agglomerationsprogramm 4. Generation ist nahezu abgeschlossen. Nun ist das Bau- (SIA-Phase 32) und Auflageprojekt (SIA-Phase 33) auszulösen; die Planerbeschaffung wird nächstens angegangen.

Der Sachaufwand (Planerleistungen) für das Bau- und Auflageprojekt "Unterführung Hubstrasse" auf Basis der Gesamtkostenschätzung beläuft sich auf Fr. 626'000.-- inkl. MwSt. (+/-20%). Anteilig betragen die Planerhonorare für die Unterführung Fr. 471'000.--, für die übrigen Teilprojekte Fr. 101'000.--; für kommunikative Massnahmen ist ein Kostenanteil von Fr. 54'000.-- im Rahmen des Kommunikationsvorhabens "Wil Vivendo" reserviert. Fr. 350'000.-- sind für die allfällige, vertraglich vereinbarte Ertüchtigung der Vorinvestition SBB ("Eisenbahnbrücke") vorgesehen (vgl. 2.8/2.9). Unter Berücksichtigung einer Reserve wird gesamthaft ein Projektierungskredit von Fr. 1'050'000.-- beantragt.

Honorare Bau-/Auflageprojekt SIA 32/33 inkl. 10% Unvorhergesehenes (Schätzung +/- 20%, Februar 2021)	Kosten inkl. MwSt. Fr.
1. Unterführung Hubstrasse Kunstbau	
1.a Honorare (Planer / Experten / Bauherrenunterstützung / SBB)	293'000.--
1.d Kommunikation	54'000.--
Zwischentotal	347'000.--
2. Unterführung Hubstrasse Strassenbau	
2.a Honorare (Planer / Experten)	178'000.--
3. Fussgänger- und Velosteg	
3.a Honorare (Planer / Experten)	33'000.--
4. Churfirstenpark	
4.a Honorare (Planer / Experten)	46'000.--
5. Fuss- und Veloweg (Perron Gleis 1/Unt. Bahnhofstrasse)	
5.a Honorare (Planer / Experten / Bauherrenunterstützung / SBB)	22'000.--
Projektierung	626'000.--
Reserve	74'000.--
Gesamtkosten Projektierung	700'000.--
Vorinvestition SBB Eventualverpflichtung	350'000.--
Gesamtkredit Bau-/ Auflageprojekt	1'050'000.--
p.m. 6. Vorinvestition Eisenbahnbrücke SBB inkl. Vorprojekt	
6.a Honorare (Planer / Experten / Fachdienste SBB)	440'000.--
Vorinvestition	440'000.--
Gesamtkosten Projektierung inkl. Vorinvestition SBB	1'140'000.--

3.2 Stadtinterner Personalaufwand / externe Bauherrenunterstützung

Der voraussichtliche interne Aufwand zur auftraggeberseitigen Projektbegleitung der "Unterführung Hubstrasse" beträgt für das Bau- und Auflageprojekt rund 800 Arbeitsstunden. Zur Unterstützung der Abteilung Tiefbau im Projektmanagement ist eine externe Bauherrenunterstützung geplant. Der Aufwand ist in den Planerhonoraren enthalten.

3.3 Eventualverpflichtung Ertüchtigung Vorinvestition SBB

Ursprünglich plante das Departement Bau, Umwelt und Verkehr das Bau- und Auflageprojekt ab 2022 ausarbeiten zu lassen, sobald die Finanzierung durch das Agglomerationsprogramm absehbar sein würde. Durch den hohen Termindruck der SBB ist nun aber die Notwendigkeit gegeben, dem Stadtparlament bereits zum heutigen Zeitpunkt den Kreditantrag für das Bau- und Auflageprojekt vorzulegen.

Die hohe Dringlichkeit lässt sich u.a. damit erklären, dass die SBB ihre Vorinvestition in der Höhe von Fr. 3.5 Mio. im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr nur dann realisieren, wenn sich die Stadt dazu verpflichtet, innert fünfzehn Jahren entweder die neue Unterführung zu bauen oder aber die allfällige Ertüchtigung der Vorinvestition "Eisenbahnbrücke" zu finanzieren (Eventualverpflichtung). Deren Höhe ist gemäss heutigem Wissensstand nicht abschliessend quantifizierbar. Es ist jedoch davon auszugehen, dass 50% der Investitionssumme für die provisorischen Bauteile (Kostenanteil Fr. 600'000.--) oder 10% der gesamten Vorinvestition nach fünfzehn Jahren noch einmal für die Ertüchtigung investiert werden müssten, d.h. ca. Fr. 300'000.-- bis Fr. 350'000.--. Beides liegt in der Finanzkompetenz des Stadtparlaments. Deshalb ist dieser Kostenanteil Gegenstand dieses Kreditantrags.

4. Gesamtkostenschätzung und Finanzierung Agglomerationsprogramm

4.1 Bisheriger Projektierungsaufwand bis und mit Vorprojekt

Die erste Machbarkeitsstudie "Unterführung / Veloquerung Hubstrasse" im Umfang von Fr. 55'000.-- wurde 2018 z.L. Erfolgsrechnung (ER-Konto Nr. 79001.31310) abgerechnet. Mit dem Budget 2020 genehmigte das Stadtparlament einen Investitionskredit von Fr. 150'000.-- für das Vorprojekt Unterführung Hubstrasse (IR-Kredit Nr. 61500.50100.258). Aufgrund des hohen Termindrucks der SBB, der Erweiterung des Projektperimeters und der damit einhergehenden Komplexität erhöhte der Stadtrat den Investitionskredit im Juli 2020 um Fr. 100'000.-- auf Fr. 250'000.--. Parallel dazu wurden die aufwendigen bautechnischen und gestalterischen Planungsarbeiten zum Churfirstenpark und dem Fussgänger- und Velosteg über den mit Budget 2019 genehmigten Investitionskredit von Fr. 200'000.-- (IR-Kredit Nr. 61580.52900.206) vorangetrieben. Beide Projektierungskredite sind entsprechend dem Planungsstand nahezu ausgeschöpft.

4.2 Finanzplan 2020 – 2024: Angezeigte Kredite

Der voraussichtliche Bruttokreditbedarf für die weitere Projektierung und Realisierung der Unterführung Hubstrasse wurde im letzten Finanzplan 2020-2024 der Stadt Wil wie folgt beziffert:

IR-Konto	Projekt	Projektphase	Termin	Betrag
61500.50100.259	Hubstrasse Unterführung	Realisierung	Ab 2024	15'000'000.--
61500.50100.444	Churfirstenpark Umgestaltung	Realisierung	Ab 2024	400'000.--
61520.50100.503	Fussgänger- und Velobrücke Hubstrasse	Projektierung/ Realisierung	Ab 2022	500'000.--

Die Projektierung des Bau- und Auflageprojekts muss wegen des hohen Zeitdrucks der SBB vorgezogen werden; der Finanzplan ist entsprechend anzupassen.

4.3 Gesamtkosten (Projektierung und Realisierung):

Unterführung Hubstrasse, Fussgänger- und Velosteg Hubstrasse, Churfirstenpark

Mit dem Vorprojekt "Unterführung Hubstrasse" wurde eine Kostenschätzung (+/-20%) erstellt. Enthalten sind aufgrund des engen räumlichen und funktionalen Zusammenhangs auch der Fussgänger- und Velosteg Hubstrasse sowie die Umgestaltung Churfirstenpark. Eine gleichzeitige und gesamtheitliche Planung aller Teilprojekte ist angezeigt. Für die "Unterführung Hubstrasse" wird von Gesamtkosten exkl. Vorprojekt von ca. Fr. 12.488 Mio. ausgegangen, welche die Baukosten, sämtliche Planerleistungen für alle noch zu leistenden Planungsphasen bis und mit Realisierung enthält. Die Eventualverpflichtung gegenüber der SBB ist nicht enthalten, da sie entfällt, wenn die Stadt die Unterführung innert fünfzehn Jahren baut.

Gesamtkosten exkl. Vorprojekt (Schätzung +/- 20%) Honorare + Baukosten inkl. 10% Unvorhergesehenes	Kosten inkl. MwSt. Fr.	Finanzierung
1. Unterführung Hubstrasse Kunstbau (AP4 A LV 1.7 / 74.73.RF)		AP4 A
1.a Honorare (Planer / Experten / Bauherrenunterstützung / SBB)	1'185'000.--	
1.b Baukosten	4'182'000.--	
1.c Rechtliches, Verwaltung, Landerwerb	754'000.--	
1.d Kommunikation	108'000.--	
Zwischentotal Unterführung Kunstbau	6'229'000.--	
2. Unterführung Hubstrasse Strassenbau (AP4 A LV 1.6 / 74.33.RF)		AP4 A
2.a Honorare (Planer / Experten)	745'000.--	
2.b Baukosten	3'708'000.--	
2.c Rechtliches, Verwaltung, Landerwerb	638'000.--	
Zwischentotal Unterführung Strassenbau	5'091'000.--	
3. Fussgänger- und Velosteg (AP2 A LV 74.38.R)		AP2 A
3.a Honorare (Planer / Experten)	118'000.--	
3.b Baukosten	284'000.--	
3.c Rechtliches, Verwaltung, Landerwerb	65'000.--	
Zwischentotal Fussgänger- und Velosteg	467'000.--	
4. Churfirstenpark (AP4 A L 3.5 Eigenleistung)		Stadt Wil (AP4 A Eigenleistung)
4.a Honorare (Planer / Experten)	171'000.--	
4.b Baukosten	276'000.--	
4.c Rechtliches, Verwaltung, Landerwerb	38'000.--	
Zwischentotal Churfirstenpark	485'000.--	
5. Fuss- und Veloweg (Perron Gleis 1/Unt. Bahnhofstrasse)		M2I / SBB (Stadt Wil)
5.a Honorare (Planer / Experten / Bauherrenunterstützung / SBB)	54'000.--	
5.b Baukosten	135'000.--	
5.c Rechtliches, Verwaltung	27'000.--	
Zwischentotal Fuss- und Veloweg	216'000.--	
Gesamtkosten Unterführung exkl. Vorprojekt	12'488'000.--	
Bisherige Leistungen Machbarkeitsstudien / Vorprojekt		Stadt Wil
2018 Machbarkeitsstudie	55'000.--	
Ab 2019 Vorprojekt (Abschluss 2021)	450'000.--	
Kosten Machbarkeitsstudien / Vorprojekte	505'000.--	
Gesamtkosten Unterführung inkl. Vorprojekte	12'993'000.--	
p.m. 6. Vorinvestition Eisenbahnbrücke SBB inkl. Vorprojekt		SBB
6.a Honorare (Planer / Experten / Fachdienste SBB)	1'158'000.--	
6.b Baukosten	2'417'000.--	
6.c Rechtliches, Verwaltung, Landerwerb	564'000.--	
Vorinvestition SBB	4'139'000.--	
Gesamtkosten inkl. Vorprojekte + Vorinvestition SBB	17'132'000.--	

4.4 Finanzierung: Agglomerationsprogramm 4. Generation

Der "multimodalen Verkehrsdrehscheibe" Bahnhof Wil kommt im Agglomerationsprogramm 4. Generation eine zentrale Bedeutung zu. Das Gesamtpaket wird nach Regierungsbeschlüssen Thurgau und St. Gallen am 15. September 2021 beim Bundesamt für Raumentwicklung ARE zur Mitfinanzierung eingereicht. Bei positiver Beurteilung darf als Faustregel mit einer Kostenbeteiligung von Bund und Kanton von je 1/3 an den beitragsberechtigten Baukosten gerechnet werden.

Vor diesem Hintergrund werden die Gleisquerungen "Unterführung Hubstrasse" Kunstbau (LV 1.7/74.73.RF) und Strassenbau (LV 1.6/74.33.RF) und "Veloquerung Posttunnel" (LV 74.60a RF) sowie der Churfürstenpark (AP4 A L 3.5 Eigenleistung) in Priorität A eingereicht. Voraussetzung dazu ist der jeweilige Projektstand eines Vorprojekts (SIA-Phase 31) als Vorleistung der Stadt, die Ende 2021 vorliegen und bis spätestens am 15. März 2022 nachgereicht werden muss.

5. Zuständigkeit

Aufgrund des Trennungsverbots (Grundsatz Einheit des Zwecks) sind die vertraglich eingegangenen finanziellen Verpflichtungen gegenüber der SBB Bestandteil des Kredits für das Bau- und Auflageprojekt. Die Kompetenz für den Bruttokredit zur Ausarbeitung des Bau- und Auflageprojekts "Unterführung Hubstrasse" inkl. Eventualverpflichtung für vertraglich vereinbarte Vorleistungen der 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. 1.0 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



Philipp Gemperle
Stadtschreiber-Stellvertreter