

10. Februar 2021

Bericht und Antrag an das Stadtparlament

Zweiradparkierungsanlage Untere Bahnhofstrasse 1 - 11 (Landhausareal)

Anträge

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen folgende Anträge:

1. Für das Projekt "Zweiradparkierungsanlage Untere Bahnhofstrasse 1 - 11 (Landhausareal)" sei ein Bruttokredit von Fr. 4,266 Mio. zu genehmigen.
2. Es sei festzustellen, dass der zustimmende Beschluss zu Ziffer 1 gemäss Art. 7 lit. d der Gemeindeordnung vom 28. Februar 2016 dem fakultativen Referendum untersteht.

Zusammenfassung

Die bestehenden 433 Velo- und 21 Motorradabstellplätze auf dem heutigen Landhausareal müssen abgebrochen werden. Der Nutzungsvertrag mit der Stadt wurde per Ende 2021 fristgerecht gekündigt. Mit dem Sondernutzungsplan "Untere Bahnhofstrasse 1 - 11" sichert sich die Stadt die Möglichkeit, am gleichen Ort Realersatz zu schaffen. Das vorliegende Projekt sieht die Erstellung und den Betrieb von rund 600 Velo- und 21 Motorradparkplätzen vor.

Die Erschliessung der Veloeinstellhalle erfolgt über drei Zugänge: Von Osten herkommend steht ein Lift zur Verfügung, der in der südlichen Fassade der Überbauung integriert ist. In der Mitte der Überbauung gewährleistet eine Schieberampe den zentralen Zugang. Die Erschliessung der Veloeinstellhalle erfolgt im Westen zunächst über eine provisorisch erstellte Schieberampe. Im Rahmen der Erneuerung des Bahnhofs ist – als wichtigste und bequemste Erschliessung – eine nördlich der Personenunterführung gelegene Rampe geplant.

Die Kosten für das Projekt (inkl. provisorischer Rampe und provisorischen Veloabstellplätzen während der Bauzeit) belaufen sich gemäss TU-Vertrag mit dem Investor auf total Fr. 4'266'000.--. Das Projekt wird voraussichtlich vom Agglomerationsprogramm der 4. Generation mit einer Beteiligung von 30% mitfinanziert.

Der Bau und Betrieb der Velostation und der Motorradabstellhalle ist über eine Personaldienstbarkeit geregelt. Im weiteren Betrieb entstehen keine wiederkehrenden Kosten für die Anlage. Für den Unterhalt ist mit jährlichen Kosten von total Fr. 320'000.-- pro Jahr zu rechnen.

Das Projekt bietet grosse Flexibilität und viele Optionen. Neben dem optimalen Anschluss an mögliche Folgeprojekte im Rahmen der Bahnhofentwicklung ermöglicht es auch interne Weiterentwicklung: Dank einer Erweiterung der Parkierungsanlage kann die Anzahl der Veloparkplätze im Vollausbau auf 860 Veloabstellplätze erweitert werden.

1. Ausgangslage

Bestehendes Angebot

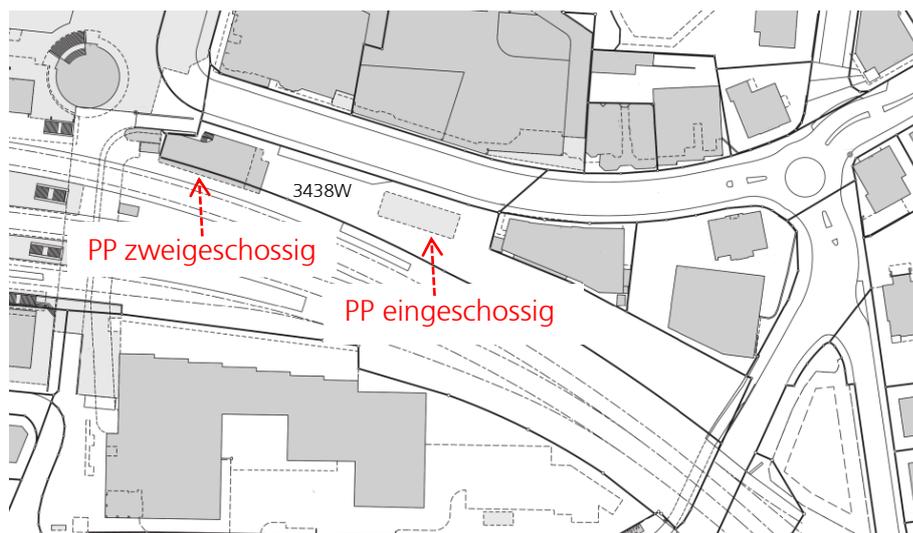


Abbildung 1: Situation der aktuellen Velo- und Motorradparkierung Untere Bahnhofstrasse

Entlang der Unteren Bahnhofstrasse befinden sich auf der privaten Parzelle 3438W zwischen Strasse und Bahntrasse zwei Zweiradparkierungsanlagen, die im Besitz der Stadt Wil sind: Eine zweigeschossige Anlage (356 Plätze für Velos) und eine einstöckige, oberirdische Velo- und Motorradabstellanlage (77 Plätze für Velos und 21 Plätze Motorräder).

Zweigeschossige Anlage: Verträge fristgerecht gekündigt

Mit einem Vertrag vom 19. Juli 1984 überliessen die SBB der Stadt Wil die Nutzung der Parzelle direkt am Gleis 1. Dieser Vertrag wurde auf 35 Jahre befristet, wurde per 31. Dezember 2019 fristgerecht gekündigt und läuft nach einer zweijährigen Kündigungsfrist Ende 2021 aus. Die zweistöckige Abstellanlage bietet Platz für 356 Velos und weist eine durchschnittliche Belegung von rund 60% auf. Es besteht keine Abstellmöglichkeit für Spezialvelos wie Tandems, Lastenvelos oder Fahrräder mit Anhängern. Aufgrund des optimalen Standorts hat sich die Veloabstellanlage seit fast vierzig Jahren bestens bewährt. Im Vergleich zu anderen Städten sind kaum "wild" abgestellte Velos auf dem Bahnareal festzustellen. Sämtliche sich im Einzugsgebiet des Bahnhofs befindenden Abstellanlagen (siehe Abbildung 2) sind ideal gelegen und gut ausgelastet. Das Bedürfnis ist gegeben.

Eingeschossige Velohalle inkl. Motorradabstellplätze

Im Jahr 1996 wurde zusätzlich zur zweigeschossigen Veloabstellanlage auf der Parzelle der SBB eine zweite eingeschossige Abstellmöglichkeit für 77 Velos und 21 Motorräder erstellt. Periodische Kontrollen zeigen, dass die Anlage in der Regel voll ausgelastet ist. In einem auf 15 Jahre befristeten Vertrag vom 1. Oktober 1996 werden Erstellung, Unterhalt und Benutzung mit den SBB geregelt. Der Vertrag ist derzeit nicht gekündigt, kann aber unter Wahrung einer Frist von einem halben Jahr gekündigt werden.

Übersicht Veloabstellplätze in der Umgebung des Bahnhofs

Im Bereich des Bahnhofs gibt es einige Zweiradabstellanlagen, die sich an verschiedenen Standorten befinden. Diese werden zu einem Teil privat betrieben, einige davon sind öffentlich. Diesem Umstand entsprechend werden die Anlagen auch von unterschiedlichen Personengruppen genutzt (Kundschaft Geschäfte, Pendlerinnen und Pendler, Schülerinnen und Schüler).

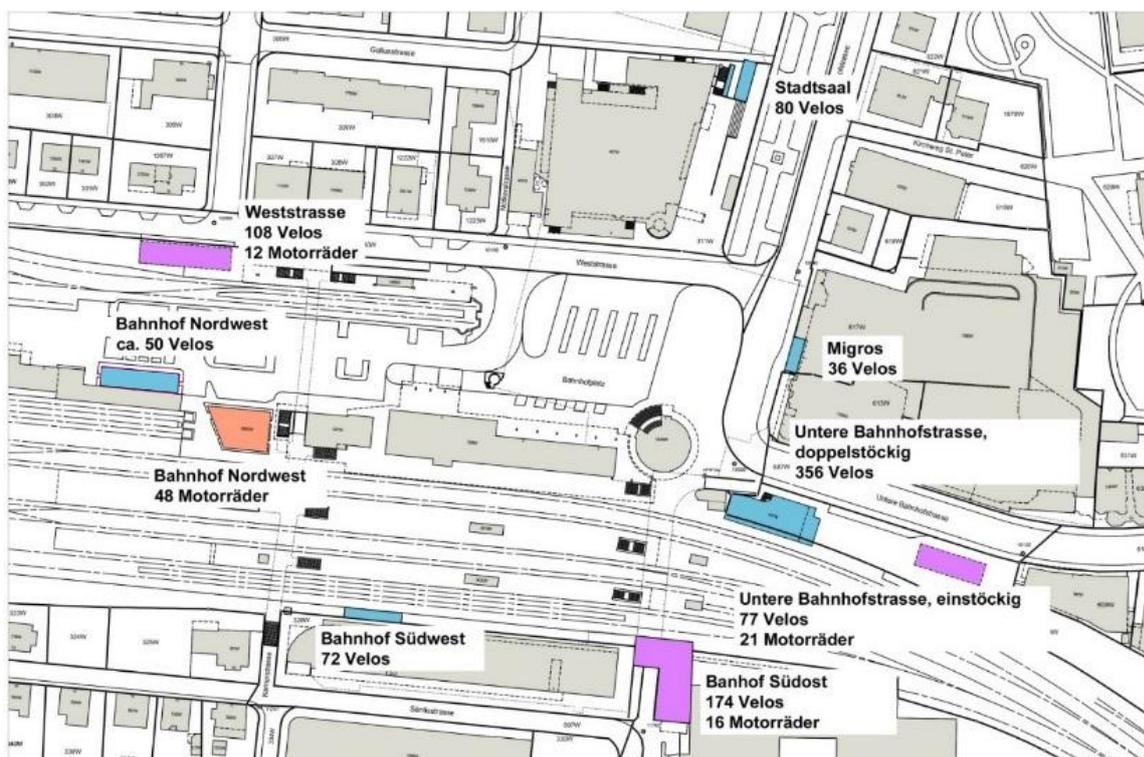


Abbildung 2: Zweiradabstellanlagen am Bahnhof Wil. Blau: Fahrräder, Orange: Motorräder; Magenta: gemischt.

Sondernutzungsplan "Untere Bahnhofstrasse 1 – 11" (Landhausareal)

Im Jahr 2012 führten die Firmen Mettler2Invest AG, St. Gallen und Raumwerk AG, Rapperswil auf den Parzellen 608W, 609W und 3438W einen Studienauftrag für eine Wohn- und Gewerbeüberbauung durch. Auf Basis des Siegerprojekts entstand das Vorprojekt sowie der Sondernutzungsplan "Untere Bahnhofstrasse 1 – 11". Die geplanten Neubauten bedingen einen Abbruch der bestehenden Gebäude und Zweiradparkierungsanlagen.

Um die Velo- und Motorradparkplätze in Bahnhofsnähe zu sichern, wurden im Wettbewerbsprogramm für die Überbauung folgende Auflagen formuliert: "Im westlichen Teil des Areals ist eine Veloabstellanlage mit mindestens 433 Velo- und 21 Motorrad-Stellplätzen als Ersatz für die bestehenden Anlagen anzuordnen. Diese soll von

Süden her via der bestehenden SBB-Unterführung und später via der bestehenden Post-Unterführung erschlossen werden, von Norden her via der Oberen- und Unteren Bahnhofstrasse. Die Veloabstellanlage sollte, wenn möglich, natürlich belichtet werden können. "

Der überarbeitete Gestaltungsplan ist beim Kanton hängig. Er weist eine Zweiradabstellhalle im Umfang von total 1'890 m² auf, die westliche Rampe benötigt davon im Endausbau eine Fläche von 550 m².

2. Projekt Veloeinstellhalle / Velostation

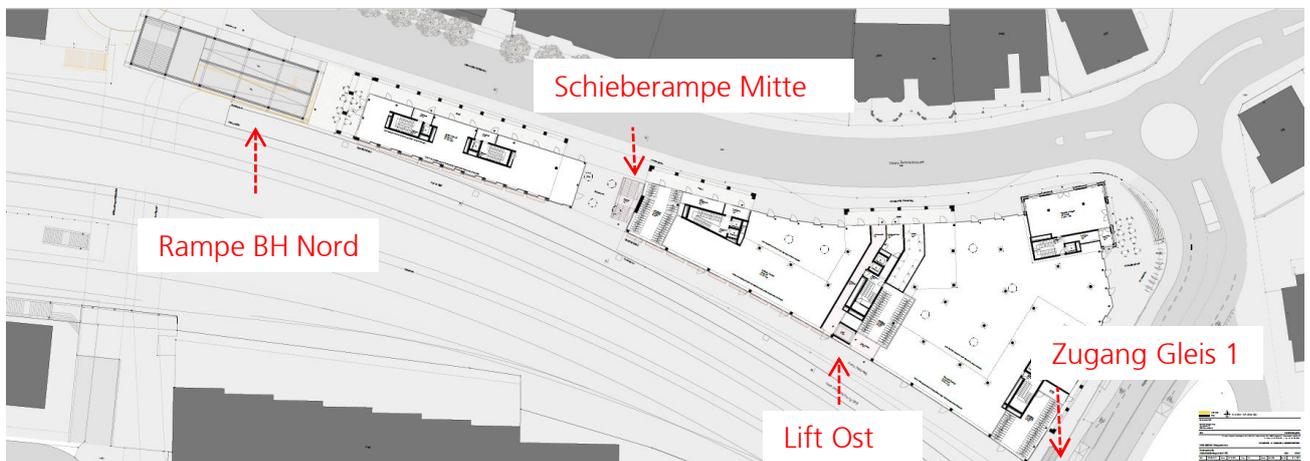


Abbildung 3: Gestaltungsplan Untere Bahnhofstrasse 1 - 11, Erdgeschoss

Das vorliegende Auflageprojekt sieht rund 600 Veloabstellplätze im ersten Untergeschoss vor. Der Zugang erfolgt in einer ersten Phase über eine provisorische Schieberampe im Westen, über eine zweite Schieberampe in der Mitte und einen Lift im Osten der Anlage. Die Baukosten für den Lift gehen zulasten des Investors. Die Veloabstellanlage wird über ein Oberlichtband entlang der Gleisanlagen natürlich belichtet (siehe Schnitt Abbildung 5). Neben dem Tageslichteinfall trägt die farbliche Gestaltung sowie eine entsprechende Beleuchtung zur Aufenthaltsqualität bei: Die Nutzerinnen und Nutzer sollen sich in der Zweiradeinstallhalle wohl und sicher fühlen. Basis für den Ausbaustandard bildet ein detaillierter Baubeschrieb (Beilage Beschreibung Grundausbau), der Anforderungen, Funktionalität und Gestaltung umschreibt. Der Baubeschrieb bildet die verbindliche Grundlage für den Totalunternehmer-Vertrag mit den Realisierenden.

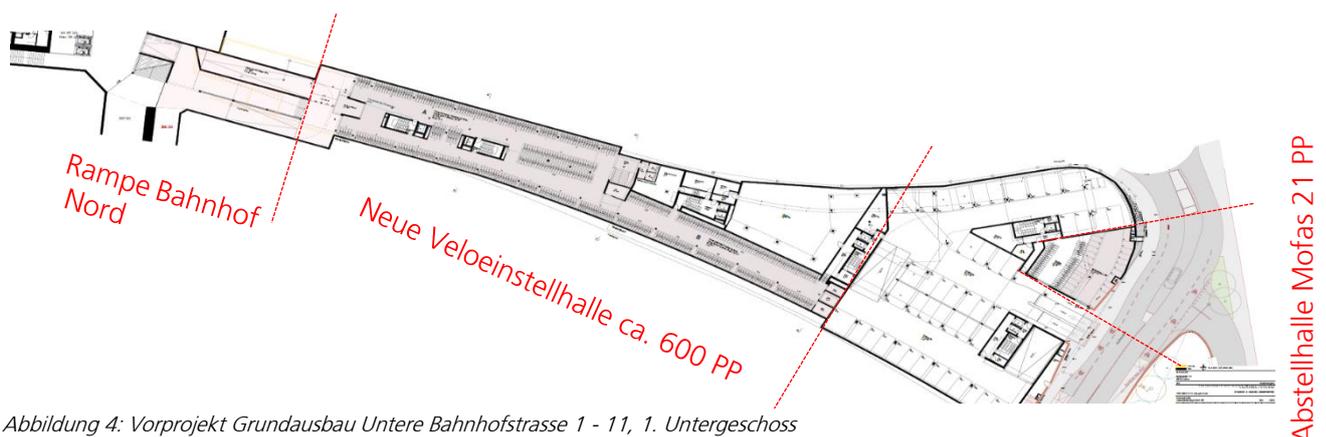


Abbildung 4: Vorprojekt Grundausbau Untere Bahnhofstrasse 1 - 11, 1. Untergeschoss

Oberlicht

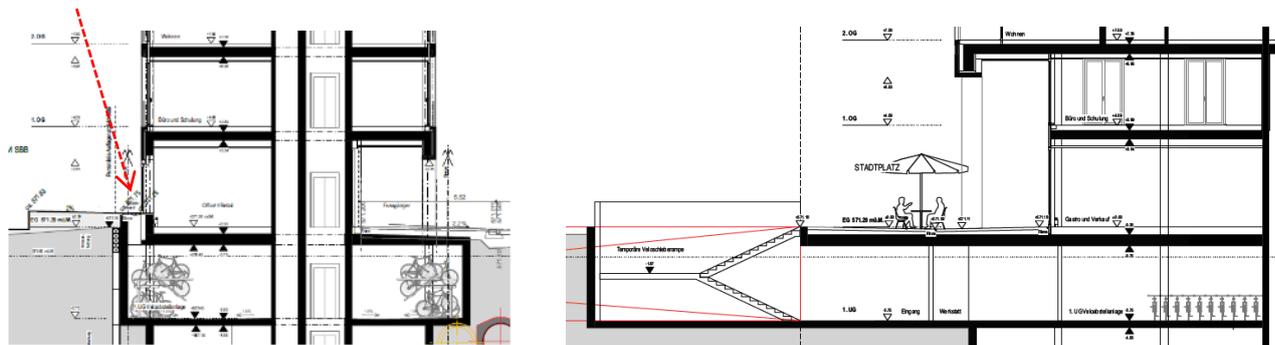


Abbildung 5: Schnitte durch die Veloabstellanlage im Bereich Kopfbau (links) und provisorische Rampe (rechts), wo auch der Verlauf der definitiven Rampe eingezeichnet ist.

Grundausbau

Mit einem Achsmass von 50 Zentimeter – üblich sind 45 – fällt die Parkierungsanlage bequem und grosszügig aus. Ansonsten entspricht der Ausbaustandard der Velostation den üblichen Anforderungen. Es kommen robuste und unterhaltsfreundliche Materialien zum Einsatz. Für Farbgestaltung und Signaletik wird ein Wettbewerb durchgeführt. Die Signalisation im öffentlichen Raum sorgt dafür, dass die Anlage einfach aufgefunden werden kann.

Die Veloabstellanlage ist grosszügig bemessen und breit genug, um mit Velos ungestört zu manövrieren. Zwei Erschliessungsachsen bieten Übersicht und eine klare Struktur. Im Grundausbau bietet die Anlage zudem im Eingangsbereich West eine einfach eingerichtete Self-Service Werkstatt, in der man kleinere Reparaturen selbst vornehmen kann. Die Velostation wird darüber hinaus zwei fest eingebaute Toiletten aufweisen, als Ersatz für die beiden aktuell betriebenen mobilen Anlagen in der zweigeschossigen, oberirdischen Veloabstellhalle. Die Toiletten entsprechen dem üblichen Standard der öffentlichen Bedürfnisanlagen der Stadt.

Für Spezialvelos, die nicht den gängigen Massen entsprechen und dadurch nicht ins Abstellsystem passen, wird ein separater Abstellbereich angeboten. Für das Laden von Elektrovelos im Notfall ist ein beschränktes Basisangebot geplant. Als Zusatzdienstleistung ist in den Plänen ein Grundangebot an Garderoben- und Helmhängern vorgesehen. Diese werden vermietet. Die Hälfte der Fächer wird mit einer Steckdose versehen, damit die Akkus der Elektrovelos an einem sicheren Ort geladen werden können.

Die gesamte Zweiradhalle wird in die bestehende Videoüberwachung des öffentlichen Raums am Bahnhof integriert. Die dafür nötigen Leitungsführungen sind im Rohbau vorzusehen. Drei auf die Halle verteilte Alarmknöpfe (Eingang West, Ausgang Mitte, Lift Ost) bieten die Möglichkeit, bei Bedarf Hilfe anzufordern.

Während der Bauphase bieten Provisorien (300 PP) im Umfeld des Bahnhofs Ersatz für die beiden bestehenden Anlagen. Diese Anlage besteht aus einer einfachen, überdachten Holzkonstruktion. Im Moment laufen Abklärungen für einen geeigneten Standort dieser Ersatzanlage. Sie soll die bestehenden Angebote ergänzen (siehe Abbildung 2). Sobald die Velostation den Betrieb aufnimmt, werden diese Provisorien wieder zurückgebaut.

Ausbaumöglichkeiten

Die geplante durchgängige lichte Raumhöhe von 2,90 m erlaubt den Einbau von doppelstöckigen Veloparkierungsanlagen. Damit lässt sich die Anzahl der Parkplätze im Nachhinein von 600 auf maximal 860 anpassen. Das Konzept der Anlage lässt eine modulartige Nutzung zu. Denn seiner zentralen Lage und der Bedeutung innerhalb

des Verkehrsnetzes wegen hat die ursprünglich vorgesehene **Veloeinstellhalle** das Potenzial, als **Velostation** mit unterschiedlichen Zusatzfunktionen belegt zu werden - das heisst mit zusätzlichem Komfort wie Pumpstation, allgemein verfügbaren Werkzeugen und kostenpflichtigen Schliessfächern oder einem bewirtschafteten Abstellbereich bis hin zu einer Werkstatt mit personeller Betreuung und Hauslieferdienst. Diese Zusatzfunktionen lassen sich nachträglich und je nach Bedarf in separaten Projekten bewilligen und umsetzen.

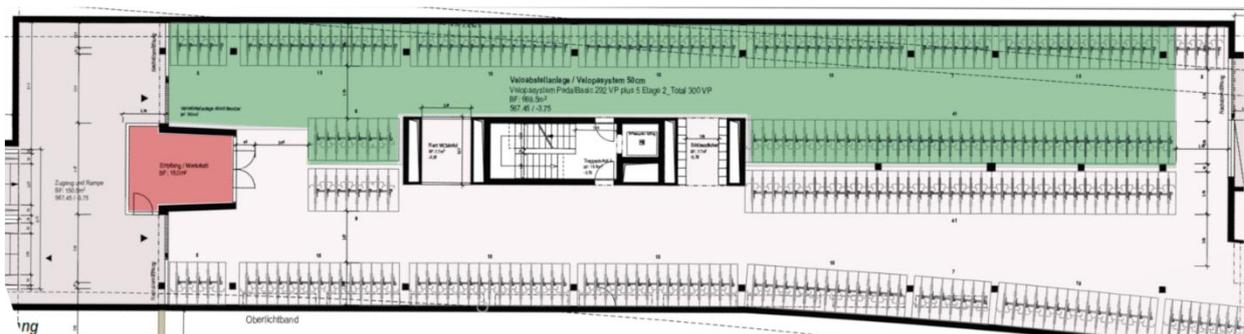


Abbildung 6: Ausbaumöglichkeit 1 – Velostation (grüne Fläche oben) mit separatem Zugang. Ausbaumöglichkeit 2 – betreute Velostation mit Aufenthalt in der Loge (rote Fläche oben)

3. Projekt Motorradabstellanlage

Eine Unterbringung von Rollern / Motorrädern in der unterirdischen Veloabstellanlage ist nicht gewünscht. Ausserdem stellen Abgase der Verbrennungsmotoren erhöhte Anforderungen an Lüftung und Brandschutz. Darüber hinaus ist aus Gründen der Verkehrssicherheit davon abzusehen, Fussverkehr und motorisierten Zweiradverkehr zu mischen. Die bestehenden Mofa- und Motorradabstellplätze werden daher in den Bereich der Einfahrt der Tiefgarage zur Überbauung an der Hubstrasse verlegt, (siehe Abbildung 4). Die Anlage ist über die Zufahrt zur Tiefgarage der neuen Überbauung an der Hubstrasse erschlossen. Über eine neu zu erstellende Treppe kann das Gleis 1 direkt erreicht werden (siehe Abbildung 3).

Disposition Grundausbau und Ausbaumöglichkeiten

Der öffentliche Roller- und Motorradabstellraum zeichnet sich wie die Veloabstellanlage durch eine freundliche, helle Gestaltung aus. Es wird ein entsprechendes Signalisationskonzept ausgearbeitet. Bei Bedarf wäre es im Rahmen eines späteren Ausbaus möglich, die Abstellanlage mit Schiebetüren und einem Kontrollsystem auszurüsten.

Die Kosten für die Mofaabstellanlage sind im Totalunternehmer-Angebot eingerechnet und ebenfalls durch die Dienstbarkeit gesichert. Es sind keine Abschliessfächer oder weitere Installationen vorgesehen.

4. Varianten Erschliessung West

Die Rampe im Westen ist wesentlicher Teil der Erschliessung und abhängig von der weiteren Entwicklung des Bahnhofes, insbesondere von der Realisierung des Posttunnels. Die Vorgaben bezüglich Neigung, Breite und Anschluss an den Bahnhofplatz und die Unterführung stecken einen engen Rahmen für das Bauwerk. Die in den Plänen präsentierte Lösung ist kompatibel für verschiedene Zustände am Bahnhof: Sie funktioniert sowohl für den

Anschluss an das Posttunnel wie auch für die zukünftige Planung Stadtquerung Mitte. Unter veränderten Rahmenbedingungen lässt sich jedoch die Gestaltung der Rampe auch anpassen.

Im Gebiet des Bahnhofs Wil stehen grosse Veränderungen an. Eine Übersicht der Projekte rund um den Bahnhof ist auf Seite 9 aufgeführt. Wesentliche Rahmenbedingungen für die unterirdische Velostation ist der Anschluss an die Personenunterführung Ost und an den Posttunnel. Dieser bestehende Tunnel wird von der Post nicht mehr benötigt und stünde in Zukunft als mögliche Velounterführung zur Disposition. Sein Niveau liegt jedoch rund einen Meter tiefer als die heutige Unterführung. Dies wirkt sich auf verschiedene Aspekte der Planung aus.

Die Rampe wird bestimmt durch die zu überwindende Höhe, die maximal zulässige Neigung der Fahrbahn von max. 10% (mit Überdachung), sowie die vorgeschriebene Breite von mindestens 4.75 m. Diese Rahmenbedingungen erfordern ein Rampenwerk, das die Erschliessung vom Niveau des Bahnhofsplatzes mittels dreier Abschnitte überwindet. Der Erwerb des Posttunnels und die Ausgestaltung der Rampe sind Teil von separaten Projekten, die unter Federführung der Stadtplanung bearbeitet werden. Sie berücksichtigen die Anforderungen und Rahmenbedingungen der Veloabstellanlage. Damit ist der Anschluss der Velostation an das übergeordnete Velo-Verkehrsnetz und die Bahnunterführung gewährleistet, allerdings verringert sich die Veloeinstellhalle im Kopfbereich um die Fläche der vergrösserten Rampe (siehe Abbildung 4).

Die Überbauung und die Rampe weisen unterschiedliche Realisierungstermin auf. Gemäss aktueller Planung wird die Überbauung 2022 starten, die Rampe erst zwei bis drei Jahre später. In der Zwischenzeit gewährleistet ein provisorischer Zugang den Anschluss zur Zweiradabstellhalle. Dieser Zugang besteht aus einem Baugerüst mit Schieberampe. Bei Baustart der definitiven Rampe wird diese Konstruktion so weit wie möglich weiter genutzt oder wieder rückgebaut. Während der Bauarbeiten der Hauptrampe wird die Anlage unter Umständen lediglich über die Schieberampe in der Mitte und den Lift im Osten erschlossen.

5. Planerische Grundlagen

Agglomerationsprogramm

Rund um den Bahnhof werden in den nächsten Jahrzehnten zahlreiche Projekte umgesetzt. Zusammenfassend betrifft dies die Überbauung Landhaus-Areal mit der Veloabstellhalle (4, 4a), den Stadtraum Bahnhofplatz/Allee (3 und 3a), Projekte der SBB (1,2), Stadtquerung Mitte mit Posttunnel (10-11) sowie weitere Areal-, Strassen- und Grünraumprojekte (Nummerierung vgl. Abbildung 7). Fast alle der oben genannten Projekte sind Teil des Agglomerationsprogramm der Regio Wil und werden daher vom Bund mitfinanziert.

Im Agglomerationsprogramm sind weitere Infrastrukturprojekte enthalten, insbesondere jene im Zusammenhang mit der Erschliessung des geplanten Arbeitsgebietes "Wil-West" und den damit verbundenen, flankierenden Massnahmen.

Darüber hinaus fördert der Bund im Rahmen des Agglomerationsprogrammes vor allem Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs und des Umstiegs auf den öffentlichen Verkehr (Modalsplit). Das Massnahmenblatt "Veloabstellanlagen an öV Haltestellen" umschreibt Fördervoraussetzungen. Das vorliegende Projekt erfüllt diese Vorgaben und ist deshalb voraussichtlich förderungsberechtigt.

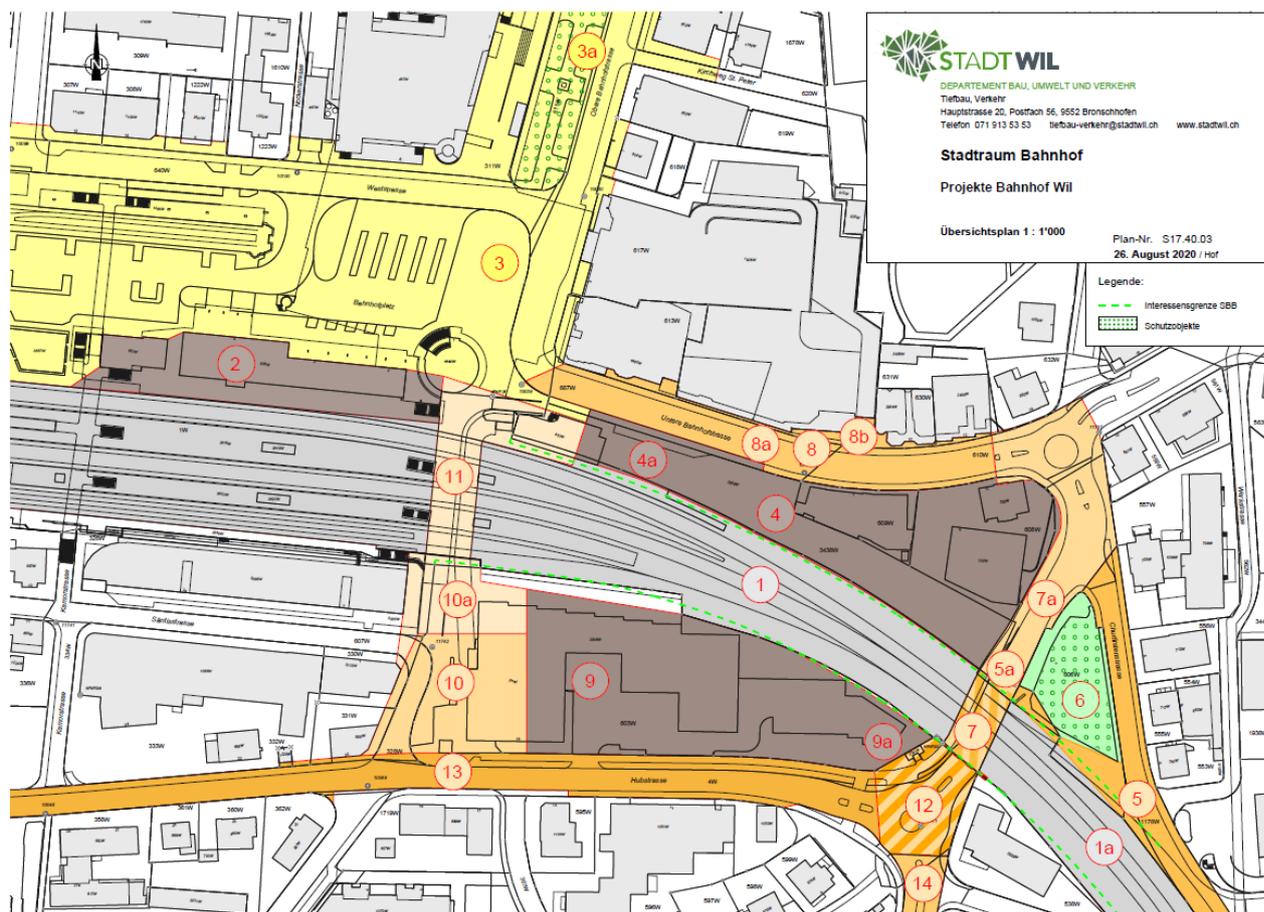


Abbildung 7: Projektübersicht Stadtraum Bahnhof

Einbindung in das kantonale und kommunale Velowegnetz

Die Veloabstellanlage Untere Bahnhofstrasse zeichnet sich durch eine sehr gute Anbindung an das kantonale und städtische Velonetz aus; nach Süden via Personenunterführung ins Südquartier, nach Westen über den im Gestaltungsplan gesicherten Weg entlang dem Bahntrassee und die Churfürstenstrasse Richtung Lindenhofquartier und nach Norden über die Obere Bahnhofstrasse zur Fussgängerzone. Der Weg entlang dem Bahntrassee Richtung Osten verläuft aktuell innerhalb der Interessenlinie der SBB und auf ihrem Grundstück. Sollten die SBB ihre Gleisanlagen ausbauen müssen, was mit dem Projekt SBB zur Entwicklung des Bahnhofs Wil gegenwärtig geplant wird, ist mit der Arealentwicklung eine separate Fuss- und Velobrücke planerisch gesichert.



- 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)

Abbildung 8: Verkehrsnetz Zweiradverkehr Zentrum Wil

6. Risiken

Die Projekte um den Bahnhof weisen viele Schnittstellen auf und hängen teilweise auch voneinander ab, jedoch nicht immer reziprok. So ist zum Beispiel die Rampe Bahnhof Nord auch ohne die Veloabstellanlage eine Voraussetzung für die Erschliessung des Posttunnels. Umgekehrt jedoch kann die Abstellanlage nicht ohne die Rampe erschlossen werden. Diese Risiken und Abhängigkeiten aufgrund der diversen Projekte lassen sich kaum abschliessend darstellen, da die verschiedenen Teilprojekte jeweils in einzelnen politischen Prozessen beschlossen werden. Folgende Abhängigkeiten bestehen bei der Umsetzung der Veloabstellanlage:

Einigung im Rekursverfahren

Gegen den Sondernutzungsplan der Überbauung "Untere Bahnhofstr. 1-11" ist ein Rekurs eingegangen. Das vorliegende Projekt ist das Resultat von intensiven Verhandlungen zwischen dem Investor und dem Rekurrenten. Voraussetzung für einen Rückzug des Rekurses ist die Sicherung, resp. Umsetzung einer Veloanlage im Umfang von 1'492m² und von min. 600 Veloparkplätzen. Wenn der Rekurs nicht zurückgezogen wird, muss das Projekt nochmals substantiell überarbeitet werden, inkl. Auflage des Gestaltungsplans.

Verlust der bestehenden Veloabstellanlage

Der Vertrag für die Nutzung der zweigeschossige Abstellanlage wurde fristgerecht gekündigt. Wenn das Projekt nicht zustande kommt, steht ohne neuen Vertrag ab 2022 kein Ersatz für diese ideal gelegenen Abstellflächen zur Verfügung.

Rampe Bahnhof Nord wird nicht gebaut

Falls die Rampe nicht gebaut werden sollte, bliebe die Veloabstellanlage ohne ihre wichtigste Erschliessung. Aufgrund der Komplexität der Aufgabenstellung und der vielen Schnittstellen (Unterirdischer Anschluss an Shop-Wil, Posttunnel und Personenunterführung Ost, die planerische Schnittstelle zum Projekt "Zukünftige Entwicklung Bahninfrastrukturen (ZEB) Wil der SBB" sowie die langfristige Entwicklung Bahnhof Süd und Stadtquerung Mitte) scheint die Rampe als zentrales Bauwerk zwar nicht gefährdet, jedoch gibt es in all diesen Teilprojekten auch Unwägbarkeiten. Im Fall einer Projektänderung, die sich auf die Rampe auswirkt, müsste auch eine Alternative für die Erschliessung der Veloabstellanlage erarbeitet werden.

7. Baukosten

Die Baukosten wurden zusammen mit dem Baubeschrieb durch ein externes Architekturbüro mit Genauigkeit von +/- 10% zusammengestellt. Die Kostenberechnung des Totalunternehmers liegt bei.

Werkvertrag TU (Fixpreis)	
Veloabstellanlage im Grundausbau in inkl. Self-Service Werkstatt mit Motorradabstellanlage	Fr. 3'648'000.--
Provisorien (+/- 10%)	
Provisorische Rampe	Fr. 185'000.--
Provisorische Veloabstellplätze	Fr. 233'000.--
Bauherrenleistungen	
Erstausstattung Maschinen FM	Fr. 100'000.--
Provisorien für Fussgängerinnen und Fussgänger	Fr. 50'000.--
Externe Rechtsberatung und Projektbegleitung	Fr. 50'000.--
TOTAL	Fr. 4'266'000.--

Im Merkblatt "Abschliessbare Veloparkierung", Version 1.0 vom Februar 2015, weist das Tiefbauamt St. Gallen folgende Kosten pro Velo-Parkplatz aus: Fr. 1'000.-- bis 3'000.-- (bei einer Kleinanlage) und zwischen Fr. 3'000.-- bis 10'000.-- (bei einer Velostation). Beim vorliegenden Projekt liegt der Preis bei einem Vollausbau mit 860 Plätzen pro Parkplatz bei rund Fr. 5'000.--, bei 600 Plätzen steigen die Kosten auf rund Fr. 7'000.--.

8. Finanzierung

Kostenbeteiligung durch das Agglomerationsprogramm

Eine Anfrage an das Agglomerationsprogramm ergab, dass die Zweiradabstellanlage für Subventionen qualifiziert ist. Im Bericht und Antrag über das gesamte Agglomerationsprogramm 4. Generation geht die Regio von einer potentiellen Bundesmitfinanzierung von 30% der beitragsberechtigten Kosten aus, was dem Mindestanteil entspricht. Im Falle der Veloabstellanlage Bahnhof Nord gibt dies einen Bundesbeitrag von Fr. 1'125'000.--. Weitere Möglichkeiten zur Finanzierung über andere Fördermassnahmen werden evaluiert (Energiesparfonds usw.).

Im Budget 2020 sind unter dem Konto 61520.50100.501 für das Projekt Fr. 5,4 Mio. angezeigt, ursprünglich inkl. Erwerb des Posttunnels, der nun über einen eigenen Kredit erfolgt. Aktuell wird parallel zu dieser Vorlage das Projekt für die Unterquerung des Bahnhofs bearbeitet. Der Stand der Verhandlungen sieht vor, dass die SBB den Posttunnel übernehmen, Instand setzen und ihn dann der Stadt übergeben.

Folgekosten

Die von der Stadt Wil getragenen Nettoinvestitionen betragen nach Abzug der vorgesehenen Kostenbeteiligung durch das Agglomerationsprogramm somit total Fr. 3'100'000.-- und sollen über die Dauer von 30 Jahren linear abgeschrieben werden. Dies ergibt eine jährliche Abschreibungstranche von Fr. 100'000.--. Unter Annahme eines Zinssatzes von 1.5% ist im ersten Jahr nach Inbetriebnahme mit Zinskosten von Fr. 50'000.-- zu rechnen. Die Betriebs- und Unterhaltskosten sind mit jährlich rund Fr. 170'000.-- veranschlagt. Total ergeben sich somit wiederkehrende Folgekosten von Fr. 320'000.--. Dies entspricht 0.6 Steuerfussprozenten (1% = Fr. 564'000.--).

9. Betrieb und Unterhalt Velo- und Motorradabstellanlage

Die jährlichen Betriebs- und Unterhaltskosten werden auf total Fr. 170'000.-- beziffert.

Baulicher Unterhalt Ersatz (3% der Bausumme)	Fr. 120'000.--
Reinigung Toiletten	Fr. 30'000.--
Serviceabo Lift Ost	Fr. 5'000.--
Kontrollrundgang Patrouille	Fr. 15'000.--
Total	Fr. 170'000.--

Der Sicherheitsstandard soll vorerst mit einem minimalen Aufwand (Videoüberwachung) sichergestellt werden. Sofern erforderlich, können zu einem späteren Zeitpunkt zusätzliche Massnahmen umgesetzt werden. Der Betrieb der Veloabstellanlage ist wie folgt vorgesehen:

- Öffnungszeiten der Veleinstellhalle: 24h / 7 Tage, ohne Zutrittskontrolle
- Velos können gratis abgestellt werden: Mofas und Motorräder sind nicht erlaubt
- Videoüberwachung betrieben durch Stadt Wil
- Regelmässige Patrouillen und gegebenenfalls Wegweisung, wird in bestehende Kontrollgänge integriert
- Regelmässige Reinigung des Raumes
- Regelmässige Reinigung WC-Anlagen, mehrmals pro Tag
- Aussortieren defekter, abgestellter Velos
- Vermietung Schliessfächer

Baustellenbetrieb / Provisorien

Während der Bauzeit sind sichere und funktionierende Nord-Süd-Verbindungen für den Langsamverkehr zu gewährleisten. Während der Bauzeit wird zudem ein Provisorium für mindestens 380 Veloabstellplätze – wovon 300 überdacht – erstellt. Die Kosten für diese Provisorien sind in der TU-Offerte als offen abgerechnete Budgetposition ausgewiesen. Die Plätze werden nach Rücksprache mit der Stadt Wil in unmittelbarer Nähe zu den Personenunterführungen angeordnet.

10. Eigentumsverhältnisse

Im Rahmen der Gesamtüberbauung Untere Bahnhofstrasse 1 - 11 wurden folgende Eigentumsverhältnisse für die Velo- und Motorradabstellanlagen geprüft: Das Stockwerkeigentum scheint für die geplante Lösung nur realistisch, wenn die Bauherrschaft / Eigentümerschaft die Begründung von Stockwerkeigentum planen würden; Ein langfristiger Mietvertrag ist über mehr als 20 Jahre kaum realisierbar; eine Personaldienstbarkeit mit Benützungrecht (übertragbares und alleiniges Benützungrecht an der Veloabstellanlage für öffentliche Zwecke) ist aufgrund der

heute bekannten Verhältnisse die beste Lösung. Mit dem Einverständnis des Grundeigentümers soll eine Personaldienstbarkeit mit Benützungsrecht erstellt werden. Dies ermöglicht der Stadt Wil den unbefristeten Betrieb der Zweiradabstellanlagen. In diesem Vertrag könnten die Erstellungs- und Unterhaltskosten geregelt werden

11. Zeitlicher Ablauf

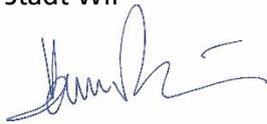
Der zeitliche Ablauf zeigt bereits erfolgte Schritte sowie die anstehenden:

Beschluss (SR) Gestaltungsplan	Frühjahr 2015
Öffentliche Planaufgabe Gestaltungsplan	Sommer 2015
Genehmigung Gestaltungsplan Kantonales Baudepartement	Herbst 2021
Baugesuch Überbauung Untere Bahnhofstrasse 1 - 11 inkl. Veloanlage (Projekt inkl. Teilstrassenplan)	Herbst 2021
Baubeginn Gesamtüberbauung	Anfang 2022
Bauvollendung Gesamtüberbauung	2025
Voraussichtliche Bauarbeiten an der Veloabstellanlage	2022 – 2024

12. Zuständigkeit

Ein zustimmender Beschluss des Stadtparlaments zum Bruttokredit für das Projekt "Zweiradparkierungsanlage Untere Bahnhofstrasse 1-11" untersteht gemäss Art. 7 lit. d Gemeindeordnung dem fakultativen Referendum.

Stadt Wil



Hans Mäder
Stadtpräsident



Philipp Gemperle
Stadtschreiber-Stellvertreter

Beilagen

- Pläne Veloabstellanlage sowie Mofaabstellhalle Erdgeschoss und Untergeschoss
- Beschreibung Grundausbau Veloabstellanlage
- Kostenzusammenstellung TU