Stadtrat

Marktgasse 58
9500 Wil

stadtkanzlei@stadtwil.ch
www.stadtwil.ch
Telefon 071 913 53 53

3. November 2026

Anfrage 287 / Michael Sarbach, GRÜNE prowil
eingereicht am 1. Oktober 2026 – Wortlaut siehe Beilage

Welche finanziellen und planerischen Folgen hätte ein Nein zum Bahnhof-projekt?

Michael Sarbach, GRÜNE prowil, hat am 1, Oktober 2026 eine Anfrage zum Thema "Welche finanziellen und planerischen Folgen hätte ein Nein zum Bahnhofprojekt?" eingereicht, in der er zu fünf Fragen Antworten des Stadtrats erwartet.

Beantwortung

1. Wie hoch sind die bisherigen effektiven Aufwendungen der Stadt Wil für die Planung und Vorbereitung des Projekts? Neben den externen Kosten sollen - soweit möglich auch als Schätzung - die eingesetzten internen personellen Ressourcen der Stadtverwaltung berücksichtigt werden.

Infrastruktur-Grossprojekte, wie die Aufwertung des Stadtraums Bahnhof Wil mit Bushof, haben eine lange Planungs- und Projektierungszeit. Das Gesamtvorhaben begann 2014 mit dem Masterplan, einzelne Arbeiten und Überlegungen fanden bereits davor statt. Am 30. September 2021 bewilligte das Parlament den Projektierungskredit. Der Ablauf und der Kreditbedarf lassen sich wie folgt zusammenfassen. Nicht berücksichtigt sind dabei die Aufwände der weiteren projektbeteiligten Partner wie Bund, Kanton, SBB, Appenzeller Bahnen etc.:

Zeitpunkt	Planungsschritt	Kreditbedarf (extern und intern)
2014 - 2016	Masterplan, Gestaltungswettbewerb und Vorprojektphase	Fr. 1.233 Mio.
2021 - 2026	Projektierung Bau- und Auflageprojekt, inklusive Überprüfung Vorprojekt und Nachhaltigkeit, Kommunikation und Mitwirkung	Fr. 3.272 Mio. bewilligt, davon Fr. 2.734 Mio. bis heute beansprucht
2014 - 2026	Interne personelle Ressourcen*	rund Fr. 1.25 Mio.
2014 - 2026	**Total bisher angefallener Aufwand**	**rund Fr. 5.20 Mio.**

*Als interne Abschätzung wurde über die ganze Planungs- bzw. Projektierungszeit durchschnittlich ein Pensum (verteilt über mehrere beteiligte Stellen) von ca. 80% eingesetzt (Aufwandschätzung: 12 Jahre 80% Pensum à Fr. 130'000.-- = ca. Fr. 1.25 Mio.). Die Leistungserfassung kann nur teilweise herangezogen werden, da diese erst zu einem späteren Zeitpunkt eingeführt wurde und zu Beginn Anpassungen notwendig waren.

2. Welche weiteren wesentlichen Aufwendungen sind nach Kenntnis des Stadtrates im Zusammenhang mit dem Projekt bei der Regio Wil, insbesondere für die Agglomerationsprogramme, sowie bei weiteren Projektpartnern angefallen? Soweit keine genauen Zahlen vorliegen, wird um eine grobe Schätzung gebeten.

Alle beteiligten Partner haben ihre eigenen Planungen auf die Aufwertung des Stadtraums Bahnhof Wil ausgerichtet. Dazu gehören insbesondere die SBB, die Appenzeller Bahnen, die WIPA, die Migros, die Taxibetriebe, die Busbetreiber sowie der Kanton mit dem Amt für öffentlichen Verkehr und dem Tiefbauamt.

Ihre Aufwendungen werden bei den Partnern selbst verbucht. Dem Stadtrat liegen dazu keine Zahlen vor. Aufgrund der Projektorganisation und der Zahl der Abstimmungsrunden geht der Stadtrat davon aus, dass die Partner zusammen einen Aufwand in ähnlicher Grössenordnung geleistet haben wie die Stadt Wil.

Gemäss Angaben der Regio Wil belaufen sich ihre Eigenleistungen für die Agglomerationsprogramme (AP2 bis AP6) auf aktuell rund Fr. 782'000.--. Diese Leistungen werden zu je 30% von den Kantonen St. Gallen und Thurgau und mit 40%, rund Fr. 313'000.--, von Regio Wil getragen. Dabei nimmt das Bahnhofprojekt eine zentrale Rolle ein.

3. Welcher Anteil dieser bisherigen finanziellen und planerischen Aufwendungen könnte bei einem Nein an der Urne weiterhin genutzt werden und welcher Anteil wäre voraussichtlich verloren beziehungsweise müsste bei einer neuen oder wesentlich veränderten Planung erneut geleistet werden?

Infrastrukturprojekte dieser Grösse durchlaufen eine Planungszeit von rund zehn Jahren. Jede Phase baut auf der vorherigen auf: Der Masterplan liefert die Grundlage für den Wettbewerb, der Wettbewerb für das Vorprojekt, das Vorprojekt für das Bauprojekt. Am Ende steht ein Bauprojekt, das mit allen Partnern abgestimmt ist.

Bei einem Nein an der Urne müsste dieser Prozess von vorne beginnen. Die Stadt müsste die Zusammenarbeit mit sämtlichen Partnern neu aufgleisen: SBB, Appenzeller Bahnen, WIPA, Migros, Quartier, Taxibetriebe, Busbetreiber, Kanton sowie die Fachverbände wie IG Velo und Behindertenorganisationen. Der grösste Teil der bisherigen Planungskosten von mehr als Fr. 5 Mio. wäre damit hinfällig und müsste neu eingesetzt werden.

Die angenommenen Beiträge Dritter am heutigen Projekt betragen Fr. 30.233 Mio. Ob die Stadt Wil in zehn Jahren erneut Beiträge in dieser Höhe erhält, ist offen. Die Mittel der Agglomerationsprogramme des Bundes sind begrenzt und werden gesamtschweizerisch vergeben. Ein neues Vorhaben müsste sich in einer späteren Generation neu qualifizieren und die Höhe des Beitragssatzes würde dann neu festgelegt. Unter Umständen trägt die Stadt Wil dann einen deutlich höheren Anteil der Kosten selbst.

4. Mit welchen zusätzlichen Kosten und zeitlichen Verzögerungen wäre ungefähr zu rechnen, wenn nach einem Nein eine neue oder wesentlich veränderte Lösung für Bahnhofplatz und Allee erarbeitet werden müsste?

Der Planungsprozess hat mit der Erarbeitung des Masterplans im Jahr 2014 begonnen und über zehn Jahre gedauert. Es ist nicht davon auszugehen, dass unmittelbar nach einem Nein eine Folgeplanung ausgelöst werden kann.

In einem ersten Schritt müssten sich vor einer Wiederaufnahme der Planung alle Partner wieder finden und sich auf einen gemeinsamen Prozess verständigen. Dieser "Findungsprozess" wird aus Erfahrung von vergleichbaren Projekten rund zwei bis drei Jahre dauern. Weiter müssen auch entsprechende Finanzmittel für diese Planungsarbeiten bereitgestellt werden. Eine Abschätzung von zusätzlichen Kosten ist aktuell jedoch nicht möglich.

Es ist davon auszugehen, dass erst ab etwa 2040 wieder ein genehmigungsfähiges Projekt vorliegen würde. D.h. ein behindertengerechter, sicherer, komfortabler und moderner Bushof mit Velostation und aufgewerteter Allee beim Bahnhof Wil kann im besten Falle ab 2045 ff. eröffnet werden. Bis zu diesem Zeitpunkt bliebe die heutige, sehr unbefriedigende Situation mit nicht behindertengerechten Buseinstiegen bestehen. Ein Nein verzögert das Vorhaben damit um mehr als zehn Jahre.

5. Welche Auswirkungen hätte eine Ablehnung des Projekts auf übergeordnete und bereits laufende Planungen, insbesondere auf das Agglomerationsprogramm der Regio Wil, das Gesamtverkehrskonzept und den Verkehrsrichtplan sowie die Ortsplanungsrevision? Könnte ohne den Ausbau des (Bus-)Bahnhofs die erforderliche ÖV-Erschliessung von WilWest und der innerstädtischen Entwicklungsgebiete weiterhin gewährleistet werden? Falls ja, mit welchen alternativen Massnahmen und allfälligen Mehrkosten wäre dies verbunden?

Das Gesamtvorhaben "Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil/Allee" ist ein resp. der Schwerpunkt des Agglomerationsprogramms Wil (mehrere Generationen) und auch der städtischen Planungen (Gesamtverkehrskonzept, Richtplan, Ortsplanungsrevision). D.h. alle diese Konzepte und Planungen müssten neu gedacht bzw. überarbeitet werden.
Da diese Fragestellung mehrere Aspekte anspricht, wird die detaillierte Antwort in drei unterschiedliche Abschnitte gegliedert:

a) Auswirkungen der Ablehnung des Projekts Bahnhofplatz auf das Agglomerationsprogramm sowie weitere übergeordnete und bereits laufende Planungen wie Gesamtverkehrskonzept, Verkehrsrichtplan und Ortsplanungsrevision.

Agglomerationsprogramm
Die Verlegung der Endhaltestelle der Appenzeller Bahnen (Linie Wil-Frauenfeld) wurde 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 (A-Massnahme im Programm der 6. Generation) am 25. Juni 2025 beim Bund eingereicht. Die Genehmigung und Kostenbeteiligung für das AP5 durch das Bundesparlament sind voraussichtlich Ende 2027 zu erwarten[1].

Der Bund finanziert A-Massnahmen nur mit, wenn die Finanzierung auf Seite der Stadt gesichert ist. Diese Finanzierungsreife ist zugleich Voraussetzung für die Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund. Ein Nein an der Urne

[1] siehe dazu Bericht und Antrag "Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil/Allee: Baukredit, Kapitel 6.2;

entzieht dem Projekt diese Grundlage. Es ist damit zu rechnen, dass die reservierten Bundesmittel damit verloren gehen.

Die multimodale Drehscheibe Bahnhof Wil ist ein Schwerpunkt des Agglomerationsprogramms und gilt beim Bund als besonders wirkungsvolle Massnahme. Ob der Bund nach einem Nein nur diese Massnahme oder das gesamte Programm neu beurteilt, ist offen. Das weitere Vorgehen müsste die Stadt mit Bund und Kanton klären.

Städtische Planungen
Der Bahnhof ist der Ausgangspunkt für die Entwicklung des Zentrums. Darauf baut der Masterplan Zentrum auf, der Teil der Ortsplanungsrevision ist. Dazu gehören die Entwicklungen der Areale der Migros, der Post, von Helbling sowie das Aufnahmegebäude der SBB.

Das Gesamtverkehrskonzept und der Richtplan Verkehr halten den Entwicklungsgrundsatz "Fördern der aktiven Mobilität" fest. Zusätzlicher Verkehr soll möglichst mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuss und mit dem Velo bewältigt werden, ergänzt durch hochwertige Veloabstellplätze im Zentrum. Der Bahnhof Wil ist der wichtigste Zielort im Stadtgebiet und zieht auch Menschen aus den Nachbargemeinden an. Das Projekt macht den öffentlichen Verkehr und den Veloverkehr attraktiver, senkt die Emissionen und braucht weniger Fläche. Ohne den Umbau fehlt diesem Grundsatz die Grundlage.

b) <u>Gewährleistung der erforderlichen ÖV-Erschliessung von WILWEST und der innerstädtischen Entwicklungsgebiete ohne Ausbau des Bahnhofplatzes</u>

Ohne Ausbau des Bahnhofplatzes könnte die ÖV-Erschliessung von WILWEST sowie der innerstädtischen Entwicklungsgebiete nicht im geplanten Umfang gewährleistet werden.

Der Bahnhofplatz ist der wichtigste Zielort im Stadtbusnetz und hat seine Kapazitätsgrenze erreicht. Die Buskanten genügen kurz- bis mittelfristig nicht mehr. Für grössere Fahrzeuge wie Gelenkbusse anstelle von Standardbussen fehlt der Platz.

Dazu kommt die Barrierefreiheit. Das Behindertengleichstellungsgesetz sah eine Übergangsfrist von 20 Jahren vor und hätte bis zum 31. Dezember 2023 umgesetzt sein müssen. Seit Januar 2024 gilt eine Pflicht für Überbrückungsmassnahmen, solange keine Planung läuft, die einen gesetzeskonformen Zustand herstellt. Nach einem Nein könnten diese Massnahmen eingefordert werden. Sie verursachten zusätzliche Kosten.

Für zukunftsorientierte Angebotsanpassungen im Busverkehr inkl. betriebliche Reserven (z.B. Bahnersatzbusse) sowie die Barrierefreiheit benötigt der Bahnhofplatz daher in jedem Fall mehr Raum.

WILWEST
WILWEST erhält eigene ÖV-Anschlüsse: Eine Bahnhaltestelle der Appenzeller Bahnen (Linie Wil-Frauenfeld) sowie zwei Bushaltestellen auf der Dreibrunnenallee. Der Nutzen dieser Anschlüsse hängt davon ab, ob die Kapazität für zuverlässige Umstiege am Bahnhof Wil ausreicht. Notwendige Angebotsausbauten wären ohne das Projekt Bahnhofplatz nicht gesichert. Damit wäre auch das Zielbild "Öffentlicher Verkehr" aus dem Gesamtverkehrskonzept, welches ebenfalls im Richtplan Verkehr aufgegriffen wird, gefährdet. Dieses sieht vor, dass künftig das gesamte

Siedlungsgebiet der Stadt Wil (sowie WILWEST) grundsätzlich im 15-Minutentakt erschlossen wird und mit einem ½-h Takt in den wenig dicht besiedelten Gebieten.

c) Allfällige Mehrkosten für alternative Massnahmen

Das Agglomerationsprogramm enthält keine Alternativen zum vorgesehenen Projekt. Quantifizierbar ist deshalb nur Folgendes: Bei einem Volks-Nein sind die Bundesbeiträge aus den Agglomerationsprogrammen (AP 4 - 6) von rund Fr. 20.3 Mio. (gemäss heutigem Kenntnisstand) gefährdet. Ein Entfallen der Finanzierung ist wahrscheinlich, weil ein neues oder überarbeitetes Bahnhofplatz-Projekt den Baustart nicht mehr in der Vierjahresperiode 2028-2031 leisten kann. Eine gleichwertige Umgestaltung des Busbahnhofs sowie allfällige Überbrückungsmassnahmen (im Rahmen des Behindertengleichstellungsgesetzes) müssten die Stadt Wil und der Kanton St. Gallen alleine tragen. Die Kosten dazu lassen sich ohne ein neues Konzept nicht beziffern.

Stadt Wil

Andreas Breitenmoser
Stadtpräsident

Janine Rutz
Stadtschreiberin