

10. Februar 2021

Bericht und Antrag an das Stadtparlament

Stadtquerung Mitte: Vorprojekt für Veloquerung Posttunnel

Antrag

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen folgenden Antrag:

Für die Ausarbeitung des Vorprojekts "Veloquerung Posttunnel" inkl. Planerleistungen Vorinvestitionen sowie einer Eventualverpflichtung für den Rückbau vertraglich vereinbarter Vorleistungen der SBB sei ein Bruttokredit von Fr. 800'000.-- zu bewilligen.

Zusammenfassung

Die Verkehrsinfrastruktur am Bahnhof Wil genügt heute den Ansprüchen der Menschen in Stadt und Region Wil nicht mehr und erfüllt die hohen Anforderungen an eine leistungsfähige multimodale Verkehrsdrehscheibe weder verkehrlich noch städtebaulich.

Das SBB-Infrastrukturprojekt "Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur" (ZEB Wil) bringt eine erhebliche Aufwertung bei der Bahn über eine Leistungssteigerung im Personen-Fernverkehr und die hindernisfreie Zugänglichkeit der Perrons und Züge gemäss Behinderten-Gleichstellungsgesetz (BehiG). Ab Baubeginn 2021 ist die Personenunterführung Ost (PU Ost) für den Radverkehr gesperrt.

Die Stadt stand ab Ende 2017 vor der Wahl, auf den bereits "fahrenden SBB-Schnellzug des Bahnhofumbaus" aufzuspringen und die notwendigen Planungsschritte zur städtischen Interessenvertretung im Planungsprozess der SBB sofort einzuleiten oder aber die SBB die Bahnanlagen ohne ihr Zutun umplanen zu lassen. Die heute schon

ungenügende Situation der Gleisquerungen hätte sich bei der PU Ost weiter verschlechtert. Seit Ende 2017 befasste sich der Stadtrat eingehend mit den städtischen Gleisquerungsprojekten "Stadtquerung Mitte" / "Veloquerung Posttunnel", "Unterführung Hubstrasse" und "Bahnquerung Schillerweg" im Zentrum sowie den peripheren "Unterführung Lindengut" und "Bahnquerung Stihl" nach Wil West.

Das Auflageprojekt ZEB Wil (Stand September 2019) lag vom 7. Juli bis 7. September 2020 öffentlich auf. Es bildete die umfangreichen gemeinsamen Planungsarbeiten von SBB und Stadt nicht ab. Stadt und Regio Wil erhoben fristgerecht Einsprache, um sämtliche Optionen auf Mitsprache bei den städtischen Gleisquerungen zu wahren. Die Einsprache wurde inzwischen mit vier Vereinbarungen bereinigt und zurückgezogen.

Gemeinsam mit den SBB und parallel zum Infrastrukturprojekt ZEB Wil untersuchte die Stadt u.a. einen Ersatzneubau der über 100-jährigen PU Ost (Baujahr 1913) und des stillgelegten Posttunnels (Baujahr 1981). Der Zielzustand "Stadtquerung Mitte" kann erst in ca. 25 bis 40 Jahren gemeinsam mit den SBB realisiert werden, sobald sie die PU Ost am Ende deren Lebensdauer ersetzen. Die einzige Möglichkeit, die Radquerung am Bahnhof bis dahin aufrechtzuerhalten, besteht im Zwischenzustand der "Veloquerung Posttunnel" (Bauen im Bestand): Der Posttunnel muss von Norden und Süden her dergestalt zugänglich gemacht werden, dass die baulichen Eingriffe dann zumal in den Zielzustand "Stadtquerung Mitte" integriert werden können.

Für das Vorprojekt "Veloquerung Posttunnel" wird dem Parlament ein Brutto-Projektierungskredit über Fr. 800'000.-- beantragt, einschliesslich einer Eventualverpflichtung für den Rückbau der SBB-Vorinvestitionen von Fr. 150'000.-- für den Fall, dass die Stadt die Veloquerung Posttunnel nicht innert fünfzehn Jahren realisieren sollte. Der Kreditantrag für das Bau- und Auflageprojekt "Unterführung Hubstrasse" wird dem Stadtparlament gleichzeitig vorgelegt.

Das Vorprojekt Veloquerung Posttunnel ist aus folgenden Gründen auszulösen:

- Aufwertung und Bereinigung der stadträumlichen Situation am Bahnhofplatz und im Untergeschoss inkl. Sichtbeziehungen zwischen Bahn, Bus, zu Fuss Gehenden und Velos (Abbruch Avec-Rondell);
- Neuorganisation Verkehrsflüsse mit separater Führung Fuss- und Veloverkehr;
- Gewährleistung der sicheren Fuss- und Veloverbindung im Stadtzentrum zwischen den durch die Gleisanlage getrennten Stadtteilen am Bahnhof gemäss Velostrategie 2016 (Hauptroute Fokus "sicher");
- Nachgewiesene Machbarkeit der aufwärtskompatiblen Rampe Nord in optimierter Lage und Geometrie sowohl für Zwischenzustand "Veloquerung Posttunnel" als auch Zielzustand "Stadtquerung Mitte";
- Nutzung technischer, prozessualer, finanzieller und terminlicher Synergiepotenziale mit dem SBB-Projekt ZEB Wil (Instandstellungskosten Posttunnel, Vorinvestitionen);
- Unterstützung durch und Zusammenarbeit mit den SBB bei der Projektierung, dem Bewilligungsprozess, der Finanzierung und dem Bau der Unterführung;
- Zwingende Projektgrundlage für Finanzierungsantrag Agglomerationsprogramm 4. Generation Priorität A;
- Mehrwert für die Stadt durch die Wahrung sämtlicher Entwicklungsoptionen auf Generationen hinaus;

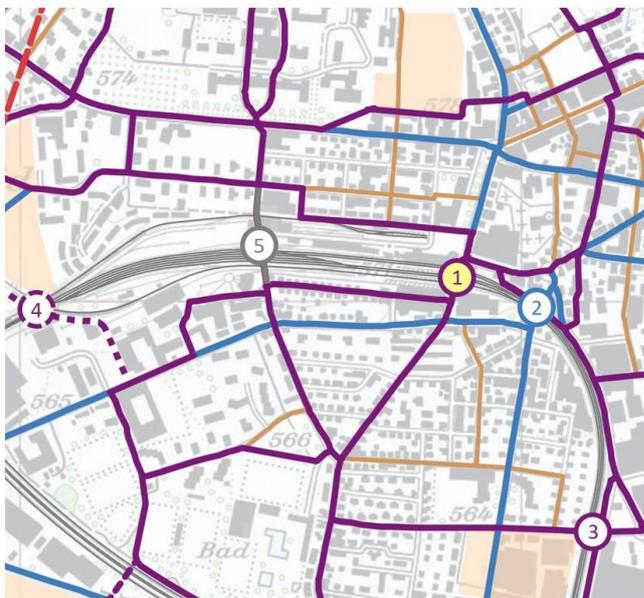
1. Ausgangslage

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 ein zusätzliches Verkehrsaufkommen, das - ebenfalls gemäss kantonalem Richtplan - hauptsächlich über den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr abzuwickeln sei (Zielgrösse Modalsplitt Fuss- / Veloverkehr 40 - 50%, öV 30 - 40%, MIV 10 - 20%). Die multimodale Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Wil spielt bei der nachhaltigen Verkehrsabwicklung eine zentrale Rolle, nicht zuletzt bei der Erschliessung des neuen Arbeitsplatzgebiets Wil West.

Der "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 PU Ost und die sistierte Veloquerung Schillerstrasse als Haupttrouten mit Fokus "sicher", die Unterführung Hubstrasse als Haupttroute mit Fokus "direkt" bezeichnet. Die PU Ost nimmt eine Schlüsselstellung im städtischen Radwegnetz ein, da sie als Abschnitt der Hauptroute in Nord-Süd-Richtung die Stadtteile nördlich und südlich des Gleiskörpers verbindet. Zudem ist sie auf der Karte "Rollender Langsamverkehr Bedeutung Kt. SG"³ als Route von kantonaler Bedeutung sowie als nationale Route (schweizmobil, Veloland Schweiz⁴) klassiert, die Hubstrasse als Route von regionaler Bedeutung.



- 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>

Gemäss Aktivitätsfeld "mobil" der Legislaturplanung 2017/20⁵ fördert die Stadt ein reibungsloses, konfliktfreies und zukunftsgerichtetes Mit- und Nebeneinander aller Mobilitätsarten und -träger. Als Massnahmen sind die Realisierung der Zweiradabstellanlage "Untere Bahnhofstrasse 1 - 11", die Vorbereitungen für die neue Nord-Süd-Verbindung "Posttunnel", die Umsetzung der Veloinitiative und die Elimination der Schwachstellen im Radwegnetz genannt.

Der Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege vom 23. September 2018⁶ 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"⁷ wurde die gegenwärtige und zukünftige Situation des Fuss- und Veloverkehrs im Bereich der Gleisquerungen erläutert.

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

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 (Ersatzneubauten am Ende deren Lebensdauer in ca. 25 bis 30 Jahren).

Für eine mit den SBB koordinierte und mitfinanzierte Projektierung und Ausführung eines Neubauprojekts "Stadtquerung Mitte" (Zielzustand) im Bereich der bestehenden PU Ost und Posttunnel wäre eine Verschiebung "ZEB Wil" um mindestens drei Jahre zwingend gewesen. Eine Delegation von Stadt und Region sowie den Kantonen St. Gallen und Thurgau beantragte im Januar und Februar 2020 diesen zeitlichen Aufschub beim Auftraggeber der SBB, dem Bundesamt für Verkehr BAV. Aufgrund übergeordneter Netzüberlegungen ging das BAV jedoch nicht darauf ein. Hingegen anerkannte es die städtischen Anforderungen an ein lückenloses städtisches und regionales Verkehrsnetz, v.a. für den Langsamverkehr.

⁵ https://www.stadtwil.ch/docn/1348897/010_Beilage_Aktivitaetsfelder_fur_die_Legislatur_2017-2020_sowie_Beitrag_der_Departemente.pdf

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

⁷ 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

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 Unterführungsbauwerke PU Ost und Hubstrasse "aufwärtskompatibel" zu gestalten und teilweise als Vorinvestitionen zu finanzieren. Die aufwärtskompatiblen baulichen Eingriffe müssen den späteren Ausbau zu normgerechten städtischen Gleisquerungen ermöglichen. Zudem beauftragte das BAV die SBB, den Posttunnel zur Vermeidung eines Enteignungsverfahrens gegenüber der Post zu erwerben, auf ihre Kosten zu ertüchtigen und später der Stadt zu übergeben.

Im Plangenehmigungsverfahren (PGV) des BAV lag das Vorhaben "ZEB Wil" vom 7. Juli bis 7. September 2020 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 vertraglich zu den beanstandeten Projektschnittstellen und zum Einspracherückzug (vgl. 3.2).

1.3 Verkehrsgutachten Bahnhof (PU Ost und PU West)

Laut "Personenflussanalyse Bahnhof Wil" (5. September 2018) der ASE Analysis Simulation Engineering AG, Zürich, queren im Durchschnitt täglich knapp 600 Fahrräder die Personenunterführung Ost. An Spitzentagen können es 1'000 Fahrräder und mehr sein, die diese zentrale Schlüsselstelle des städtischen Langsamverkehrsnetzes passieren. Den grössten Teil der täglichen Frequenzen in der Unterführung stellen knapp 20'000 Fussgänger/innen, davon sind rund zwei Drittel Bahnreisende zu und von den Gleisen, ein Drittel nutzt sie zur Querung zwischen dem Zentrum und dem Südquartier. Die PU West wird deutlich weniger frequentiert.

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

2. Städtische Gleisquerungen

2.1 Gleisquerungen für Fuss- und Veloverkehr im Stadtzentrum

Der multimodalen Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Wil kommt eine zentrale Bedeutung als regionaler Umsteigeknoten zwischen Fuss- und Veloverkehr, MIV und Bahn / Bus im lokalen, regionalen und Fernverkehr zu. Nebst dem Bahnhofplatz mit dem Bushof auf der Nordseite stehen die Gleisquerungen am Bahnhof im Fokus. Die SBB-Personenunterführung Ost (PU Ost) ist die wichtigste Langsamverkehrsverbindung zwischen den Stadtteilen südlich und nördlich des SBB-Gleiskörpers. Parallel dazu verläuft 1 m tiefer der stillgelegte, nur aus dem Untergeschoss des Postgebäudes von Süden her erschlossene Posttunnel aus dem Jahr 1981.

Die täglich 600 bis 1'000 Radfahrenden sind in der SBB-PU Ost gemäss einer informellen Abmachung mit SBB Infrastruktur (Akttenotiz vom 25. April 2005) "im Schrittempo ... auf Zusehen hin" geduldet. Ab geplantem Baubeginn 2021 ZEB Wil kann die PU Ost mit Velos nicht mehr befahren werden, da wegen der Personenhydraulik und der neuen beidseitigen Einbauten (Rampen, Treppen, Lifte) gefährliche Kreuzungssituationen entstünden.

Die Personenunterführung West (PU West) ist für Fahrräder nicht geeignet. Während des Bahnhofsumbaus wird sie dem Fussverkehr inkl. Bahnreisenden zur Verfügung stehen. Für Velos gilt nach wie vor ein Fahrverbot.

Die sichere und zentrale Fussgänger- und Veloquerung am Bahnhof in der Fortsetzung der "Stadtachse" von der Altstadt über die Obere Bahnhofstrasse und Allee bis zum Sportpark Bergholz ist nach dem Bahnhofsumbau ab ca. 2023 nurmehr dann möglich, wenn der erforderliche Raum für den Veloverkehr über die Öffnung des bestehenden, 30 m langen Posttunnels erschlossen wird. Im Gegensatz zu Wil müssen andere Städte wie z.B. Winterthur solche Unterführungen zu sehr hohen Kosten zuerst bauen. Auf Basis der Erkenntnisse aus den Machbarkeitsstudien besteht die Aufgabe in Wil darin, den bereits vorhandenen Raum strategisch zu sichern, den statischen Anforderungen der Bahn anzupassen, zugänglich zu machen und gemäss kantonalen Vorgaben für beitragsberechtigten kantonalen Velorouten zu gestalten.

2.2 Periphere Gleisquerungen (Fuss- und Veloverkehr)

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

Die LV-Unterführung Buchen-/ Lindenhofstrasse ist als Velo-Hauptroute baulich ungenügend und liegt zu weit weg vom Stadtzentrum. Eine grundlegende Aufwertung gemäss Machbarkeitsstudie "Bahnquerung Lindengutstrasse" ist technisch nur mit stadträumlich, finanziell und ökologisch sehr einschneidenden Massnahmen machbar und wird deshalb sistiert. Beide Vorhaben werden im Agglomerationsprogramm 4. Generation in C-Priorität geführt.

Das Bauprojekt für die "Gleisquerung / Unterführung bei Areal Stihl" mit daran anschliessendem Radweg als direkte Verbindung nach Wil West wird im 1. Semester 2021 abgeschlossen. Das Unterführungs-/Brückenbauwerk ist eine A-Massnahme des Agglomerationsprogramms 3. Generation (Nr. LV 1.5, 74.36.RF). Realisiert wird die Unterführung voraussichtlich ab 2023.

2.3 Strassen- und Fussgängerunterführung Hubstrasse

Die Unterführung Hubstrasse zwischen Ilgenkreisel und Kreisel Hubstrasse/Glärnischstrasse bildet die einzige und damit wichtigste Verkehrsverbindung auf Wiler Stadtgebiet vom Südquartier unter den SBB-Gleisen hindurch ins übrige Gemeindegebiet. Weder die Strassenunterführung aus dem Jahr 1932 noch der Fussgängertunnel von 1981 genügen bezüglich Funktion, Sicherheit und Normen. Das Vorprojekt zum Ersatzneubau der Unterführung Hubstrasse für alle Verkehrsteilnehmenden ist nahezu abgeschlossen; der Kreditantrag für das Bau- / Auflageprojekt wird dem Parlament gleichzeitig vorgelegt.

2.4 Fussgängerbrücke Hubstrasse und Umgestaltung Churfirstenpark

Die räumliche Situation bei der Unterführung Hubstrasse ist äusserst komplex; die Schnittstellen zu den angrenzenden Arealen wurden sorgfältig aufeinander abgestimmt: Gleichzeitig mit dem Vorprojekt Hubstrasse wurden die Umgestaltung des Churfirstenparks (Massnahme L 3.5, Agglomerationsprogramm 4. Generation, A-Priorität; Eigenleistung) und die parallel zur neuen Eisenbahnbrücke verlaufende Fuss- und Velobrücke über die Hubstrasse (Massnahme LV 74.38.R, Agglomerationsprogramm 2. Generation, A-Priorität) als Vorprojekte geplant und sollen anschliessend an die Unterführung Hubstrasse realisiert werden.

3. Stadtquerung Mitte – Veloquerung Posttunnel: Machbarkeit, Rechtliches

3.1 Machbarkeitsstudien mit der Planungspartnerin SBB

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

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

Da das Bundesamt für Verkehr BAV dem SBB-Infrastrukturvorhaben "ZEB Wil" keinen Aufschub gewährt, kann die Stadt im Bereich der PU Ost den vom Stadtrat beschlossenen und per parlamentarische Erklärung vom 5. Dezember 2019 favorisierten Zielzustand der "Stadtquerung Mitte" (Ersatzneubau zusammen mit den SBB) kurzfristig nicht realisieren, sondern nur den Zwischenzustand der "Veloquerung Posttunnel" (Bauen im Bestand unabhängig von den SBB). Den Zielzustand der "Stadtquerung Mitte" kann die Stadt erst dann gemeinsam mit den SBB realisieren, wenn sie die bestehende PU Ost nach Ablauf deren Lebensdauer ersetzen.

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

3.2 Vertragliche Verpflichtungen, Bewilligungsverfahren, Beschaffungswesen

Die vertragliche Situation am Bahnhof Wil ist äusserst komplex. 15 Verträge aus unterschiedlichen Zeiten (der älteste stammt aus dem Jahr 1932) wurden in den unterschiedlichsten Konstellationen zwischen Stadt und SBB, Kanton, Post und Privaten über die Jahrzehnte abgeschlossen. Im Rahmen der Einsprachebereinigung "ZEB Wil" konnten einige davon abgelöst bzw. aufgehoben werden (vgl. 1.2).

Begleitend zu den Projektierungsarbeiten zeigte ein juristisches Gutachten erhebliche Vorteile bei einer gemeinsamen Realisierung mit den SBB auf. Da die SBB ihr ZEB-Projekt im Auftrag des BAV ab 2021 bis 2023 jedoch unabhängig von der Stadt realisieren, gilt die Veloquerung als vom Bahnbetrieb unabhängige Nebenanlage und untersteht somit kantonalem Recht (Bewilligungsverfahren inkl. Strassenklassierung / Teilstrassenplanverfahren, Beschaffungswesen). Auch die Finanzierung ist separat über das Agglomerationsprogramm zu sichern. Die Planerleistungen für Vor- (SIA-Phase 31), Bau- (SIA-Phase 32) und Auflageprojekt (SIA-Phase 33) wurden vorbehaltlich der Kreditgenehmigung durch das Parlament öffentlich ausgeschrieben.

3.3 Vertrag bezüglich Abtretung Posttunnel (August 2020)

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



Posttunnel, Bestand, Innenansicht Richtung Norden (2018)

Die SBB können nun das Projekt "ZEB Wil" ohne Enteignungsverfahren gegenüber der Post realisieren; der Post wurde die bereits früher vereinbarte Entschädigung von Fr. 150'000.-- und der Stadt Wil zu diesem Preis das Recht auf Übernahme des durch die SBB im Umfang von ca. Fr. 350'000.-- ertüchtigten Posttunnels zugesichert. Hinzu kamen die Rechte zur Realisierung der notwendigen Zugänge im Norden und Süden für den Zwischenzustand "Veloquerung Posttunnel" und den Zielzustand "Stadtquerung Mitte".

Der Kaufpreis des Posttunnels von Fr. 150'000.-- wird in den späteren Kreditantrag zum Bau- und Auflageprojekt an das Parlament integriert. Der Erwerb des Posttunnels ist für die Realisierung der "Veloquerung Posttunnel" eine zwingende Voraussetzung, da ansonsten der Raum für die separate Veloführung fehlt (strategische Raumsicherung). Die Abtretung erfolgt mit Eintrag der entsprechenden Dienstbarkeit im Grundbuch.

4. Zielzustand Stadtquerung Mitte – Zwischenzustand Veloquerung Posttunnel

4.1 Langsamverkehrsquerung Bahnhof Wil: Strategische Raumsicherung, Einbezug Planungspartner

Die bestehende PU Ost stammt aus dem Jahr 1913, der stillgelegte, 1 m tiefer liegende, aus dem Untergeschoss des Postgebäudes von Süden her erschlossene Posttunnel aus dem Jahr 1981. Sämtliche Abklärungen in diesem Perimeter ergaben, dass für eine sichere Veloquerung im Bereich Stadtmitte, d.h. bei der PU Ost, der Posttunnel umgenutzt werden muss. Gemäss den behördenverbindlichen strategischen Planungsgrundlagen (siehe 1.1) und angesichts des zukünftigen Verkehrsaufkommens kann weder auf die Veloinfrastruktur an der Hubstrasse (Hauptroute "direkt") noch den Posttunnel (Hauptroute "sicher") verzichtet werden.

Die SBB könnten ihr Vorhaben "ZEB Wil" auch ohne Einverständnis der Stadt durchführen. Laut Auflageprojekt sollte der Posttunnel durch die SBB gemäss Eisenbahngesetz enteignet und verfüllt worden. Dank dem neuen Abtretungsvertrag zwischen SBB, Stadt, Post, Mettler2Invest vom August 2020 konnte die Übernahme des Tunnels durch die Stadt zur Umnutzung für den Veloverkehr mittelfristig gesichert werden. Innert fünfzehn Jahren kann die Stadt den Tunnel dann übernehmen, wenn sie den Zwischenzustand der "Veloquerung Posttunnel" realisiert. Den Neubau "Stadtquerung Mitte" (Zielzustand) kann die Stadt zusammen mit den SBB in ca. 25 bis 40 Jahren beim Ersatz der bestehenden PU Ost am Ende deren Lebensdauer realisieren.

Ziel sämtlicher Planungsarbeiten seit 2018 war und ist es, sinnvolle und angemessene stadträumliche Lösungen zur Gleisquerung am Bahnhof Wil zu entwickeln. Die Ausgangslage war räumlich, terminlich und vertraglich äusserst komplex. Zentral waren die verbindliche Feststellung der verkehrlichen und bautechnischen Anforderungen an eine beitragsberechtigten kantonale Veloroute sowie die Finanzierung über das Agglomerationsprogramm 4. Generation. Hinzu kamen die Barrierefreiheit und Aufwärtskompatibilität; im Fokus standen die Dimensionen des Posttunnels und der Rampen, deren Lage, Neigungen und Überdachungen. Involviert waren nebst den durch die Stadt beauftragten Planungsunternehmen SBB Infrastruktur und Immobilien, die Bundesämter für Verkehr BAV und für Raumentwicklung ARE, die Fachstelle Velo- und Fussverkehr, das Amt für öffentlichen Verkehr AöV und die Kantonspolizei des Kantons St. Gallen, die Abteilung Öffentlicher Verkehr und das Tiefbauamt des Kantons Thurgau, die Regio Wil, die Post AG und Mettler2Invest.

4.2 Abbruch Avec-Rondell

Ein zentraler Aspekt der Umwälzungen am Bahnhof ist der Abbruch des Avec-Rondells, das 1993 unter ganz anderen Voraussetzungen gebaut worden war. Es hat seine Aufgabe als Dreh- und Angelpunkt des heutigen Bahnhofplatzes und Eingang ins Untergeschoss ShopWil und PU Ost zweifelsfrei erfüllt. Im Hinblick auf die komplette Umgestaltung und verkehrliche Neuorganisation des nördlichen Bahnzugangs steht sein Fortbestand jedoch grundlegend in Frage. Es mutet unverhältnismässig an, die umfangreichen öffentlichen und privaten Vorhaben im Stadtraum Bahnhof um dieses Gebäude herum zu planen, das heutigen funktionalen und architektonischen Anforderungen nicht mehr genügt und für die sinnvolle zukünftige Abwicklung der Fussgängerströme auf allen Ebenen ein Hindernis darstellt. Es muss abgebrochen werden, um Raum für die nördliche Zugangsrampe zum Posttunnel und zur Veloabstellanlage im Untergeschoss des Areals Untere Bahnhofstrasse 1-11 zu schaffen. Das bedeutet auch für den Anschluss an den neuen Bahnhofplatz einen räumlichen Befreiungsschlag. Die Stadtplanung steht mit SBB Immobilien im Gespräch, die ihrerseits die Entwicklungspotenziale des bestehenden Aufnahmegebäudes SBB bis hin zu einem Ersatzneubau prüfen. Ein Ersatzneubau des Aufnahmegebäudes ermöglichte nebst einer Bereinigung des Zugangs zum Bahnhofplatz auch im Untergeschoss an der Schnittstelle zum Parkhaus grosses Aufwertungspotential.

4.3 Zielzustand Stadtquerung Mitte

In der ursprünglichen Machbarkeitsstudie "Stadtquerung Mitte und PU Ost" vom 21. Juni 2018 wurden verschiedene Unterführungsvarianten untersucht. Die Varianten A einer Veloverbindung bis in die Allee wurden aus Kostengründen, die Varianten C (Bauen im Bestand) aus bautechnischen Gründen vorerst nicht weiterverfolgt. Aus dem Variantenfächer B (Neubau Fussgänger- und Velounterführung bis ShopWil) wurde die Bestvariante "Stadtquerung Mitte" (B1) identifiziert und gemeinsam mit den SBB zur Weiterbearbeitung empfohlen. Auch die auf das SBB-Projekt "ZEB Wil" abgestimmte Vertiefung (Machbarkeitsstudien "Veloquerung Posttunnel", 19. Dezember 2019; Aktualisierung Bestvariante B1 "Stadtquerung Mitte", 25. September 2019), führte zum gleichen Schluss.

Die "Stadtquerung Mitte" ist ein Neubau. Kernstück ist der Ersatz der beiden Tunnel der Personenunterführung und des Posttunnels durch ein einziges neues Unterführungsbauwerk. Dabei kann der verfügbare Raum in Untergrund optimal genutzt werden, da u.a. die rund 1.70 m unbewehrte Ostwand der PU und die Westwand des Posttunnels ersatzlos abgebrochen werden können. Der bestehende Niveauunterschied von rund 1 m wird durch eine neue, gemeinsame Tunnelsohle auf dem tieferen Niveau des Posttunnels eliminiert; die heutige, nicht normgerechte Raumhöhe der Personenunterführung wird von 2.28 m auf 2.80 m signifikant erhöht. Die Neuorganisation und -gestaltung der "Stadtquerung Mitte" entfaltet ihre Wirkung sowohl an der Oberfläche als auch im Untergrund: Die optimal platzierten Anschlussbauwerke, d.h. die dreiläufigen, überdachten Rampen Nord und Süd, binden die Fussgänger- und Veloströme der neuen Unterführung optimal an. Die Rampe Nord wird bereits im Zwischenzustand der "Veloquerung Posttunnel" definitiv erstellt.

Zwingende Voraussetzung für die Realisierung des Neubaus wäre gleichzeitige Realisierung mit dem SBB-Projekt "ZEB Wil" gewesen. Da das Bundesamt für Verkehr BAV dem Projekt "ZEB Wil" jedoch keinen Aufschub gewährte, ist die "Stadtquerung Mitte" zum heutigen Zeitpunkt nicht realisierbar.



Zielzustand Stadtquerung Mitte, Rampe Nord (Visualisierung 10:8 Architekten GmbH)



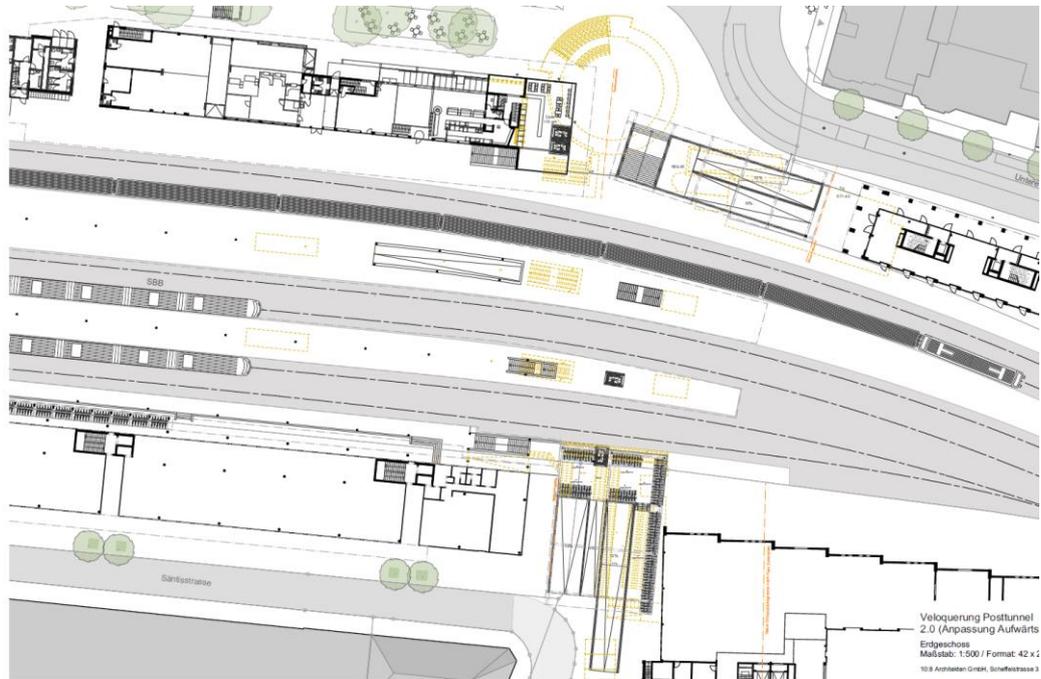
Zielzustand Stadtquerung Mitte, Unterführung Richtung Norden (Visualisierung 10:8 Architekten GmbH)

4.4 Zwischenzustand Veloquerung Posttunnel

Der Posttunnel ist entsprechend seiner ursprünglichen Nutzung nur von Süden her aus dem Untergeschoss des Postgebäudes zugänglich. Damit er als öffentliche Veloquerung nutzbar ist, müssen sowohl im Norden als auch im Süden neue Rampenzugänge gebaut werden. Im Norden müssen dafür die bestehende Rampe in die Personenunterführung Ost, die bestehende Veloabstellanlage sowie das Avec-Rondell abgebrochen werden, im Süden sind bauliche Anpassungen im westlichen Vorbereich und im Untergeschoss des Postgebäudes notwendig.

Die Eignung und bautechnische Machbarkeit des Posttunnels als Veloquerung (Bauen im Bestand) wurde in der Machbarkeitsstudie "Veloquerung Posttunnel" vom 19. Dezember 2019 in Varianten nachgewiesen: Die Rampe Nord (Zugang zum Posttunnel und der Velostation im UG Untere Bahnhofstrasse 1-11), die Rampe Süd (provisorischer Zugang Bahnhofplatz Süd-Posttunnel bis zur Realisierung Arealentwicklung Post / Bahnhofplatz Süd) und die Tunnelröhre als Abschnitt Mitte. Nebst Abwicklungen und Lagen der Rampen (Dimensionierung, d.h. Breite / Höhe / Länge, Gefälle, Überdachungen) wurden auch allfällige Öffnungen zwischen Posttunnel und PU Ost studiert.

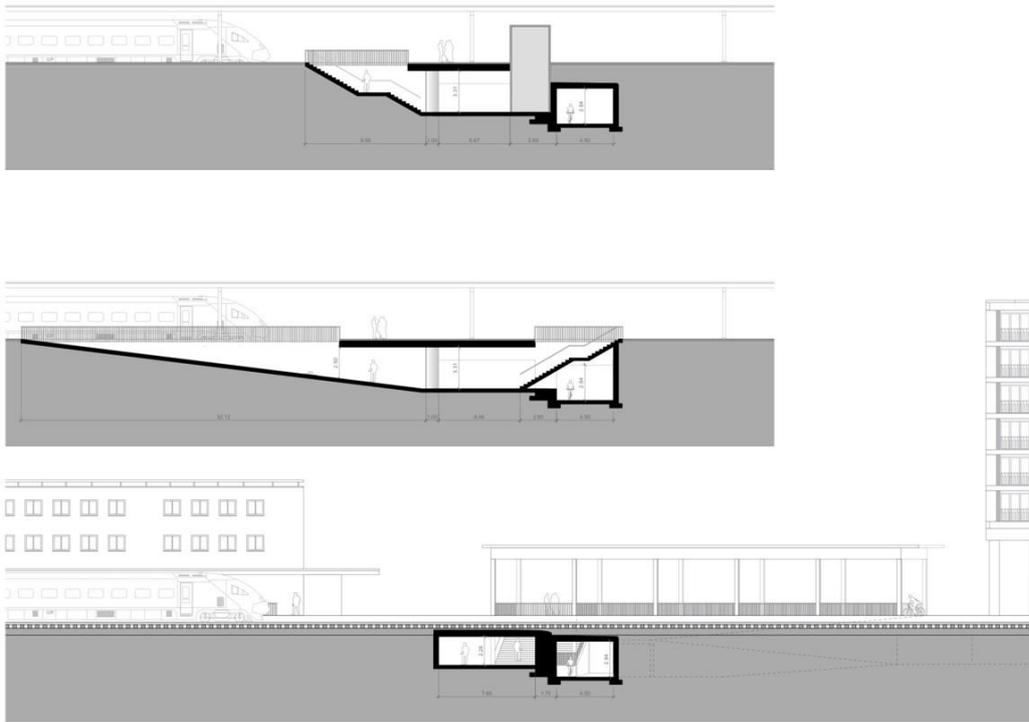
Die Bestvariante (Nord E - Mitte A - Süd E (B)) sah im Norden eine wegen des Niveauunterschieds zwischen PU Ost und Posttunnel von 1 m anders als bei der "Stadtquerung Mitte" abgewinkelte dreiläufige Rampe vor, im Süden eine direkte neue Zugangsrampe vom Bahnhofplatz Süd zum Posttunnel. Der bestehende Tunnel ohne Öffnungen wurde als einzige sinnvolle und verhältnismässige Lösung belassen.



Zwischenzustand Veloquerung Posttunnel, Grundriss EG (10:8 Architekten GmbH)

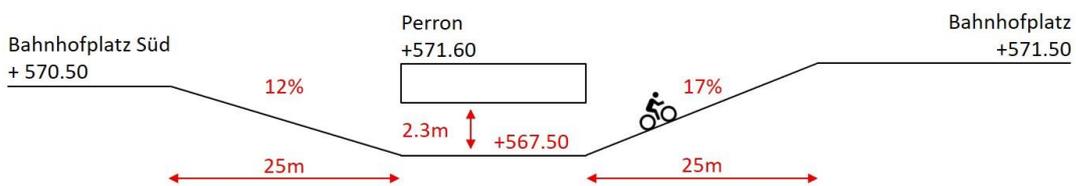


Zwischenzustand Veloquerung Posttunnel, Grundriss 1. UG (10:8 Architekten GmbH)

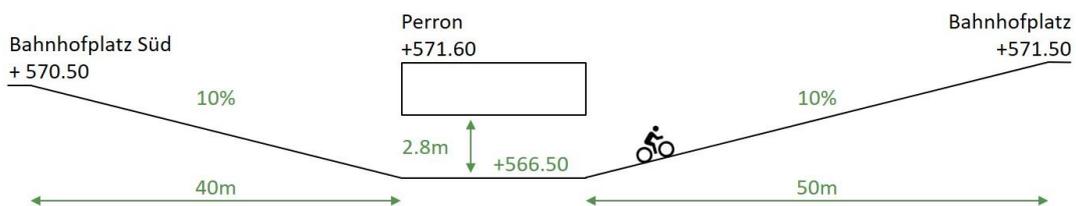


Zwischenzustand Veloquerung Posttunnel, Querschnitte Blickrichtung Süden (10:8 Architekten GmbH)
 Schnittebenen: Oben: Perron Gleis 4-5, Mitte: Perron Gleis 2-3, Unten: Gleis 1

Bestehende Situation



Soll Situation



Velos in der SBB-PU Ost vs. Veloquerung Posttunnel, geometrische Prämissen (10:8 Architekten GmbH)

4.5 Zwischenzustand Rampe Süd

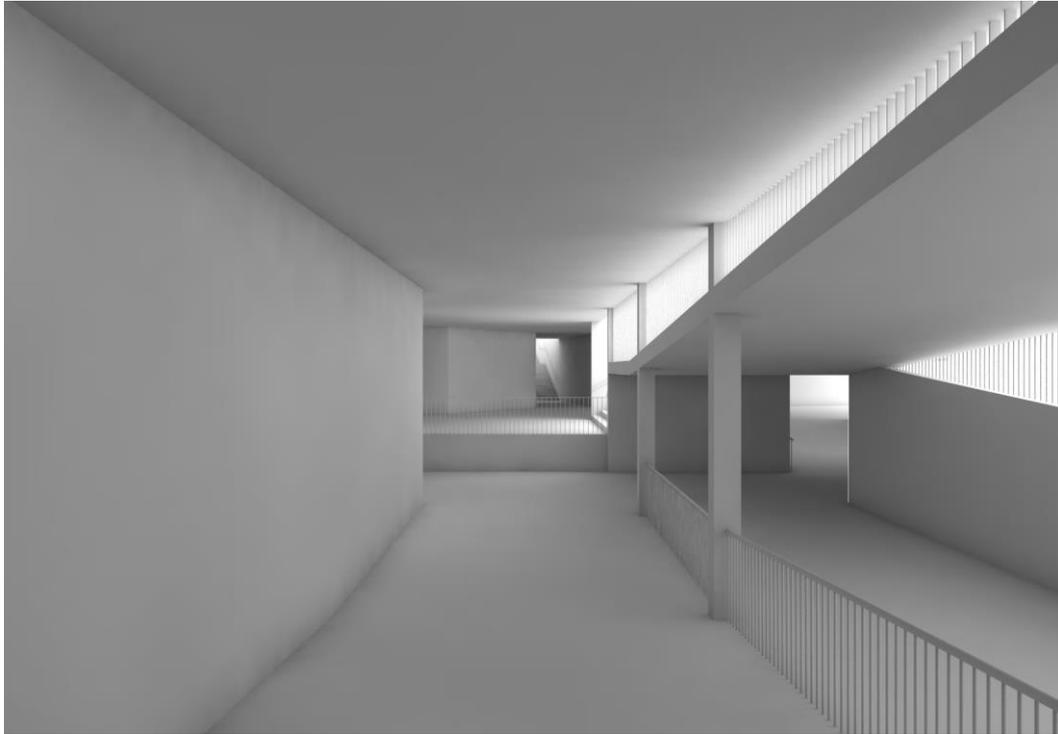
Der südliche Bahnzugang stellt auf beschränktem Raum einen Zwischenzustand mit drei Rampen dar. Dies ist u.A. dem Umstand geschuldet, dass die Post eine Arealentwicklung plant, die voraussichtlich später als die "Veloquerung Posttunnel" umgesetzt wird. Solange das heutige Postgebäude bestehen bleibt, kann die definitive, dreiläufige Zugangsrampe Süd auf dem Bahnhofplatz Süd nicht realisiert werden, da der dafür erforderliche Raum fehlt. Das bedeutet erstens, dass die SBB-PU Ost weiterhin über die bestehende Rampe (Neigung 12%) erschlossen wird, dass zweitens die SBB an deren östlichem Rand eine gegenläufige schmale Rampe (Neigung 10%) zwecks hindernisfreien Zugangs zum Perron Gleis 6 bauen und drittens die Stadt eine 40 m lange, neue Zugangsrampe (Neigung 10%) vom Bahnhofplatz Süd zur Erschliessung des Posttunnels erstellen wird. Der direkte Anschluss des Posttunnels an das Untergeschoss des Postgebäudes wird gekappt.

4.6 Aufwärtskompatible definitive Rampe Nord

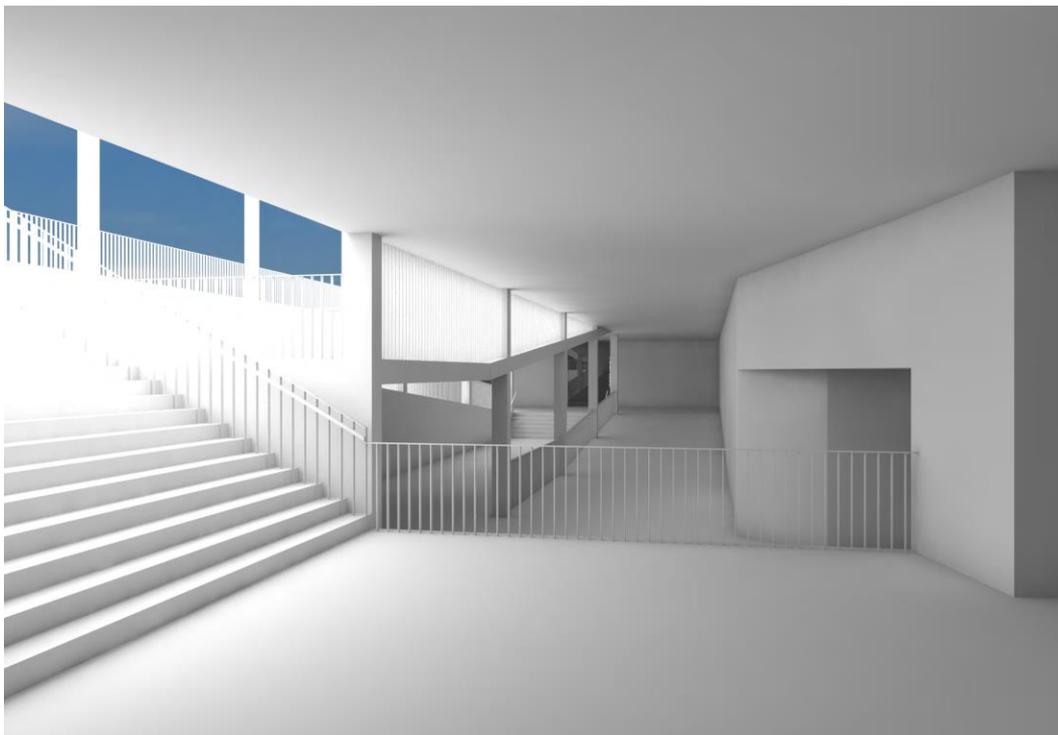
Mit den Vorabklärungen zum Vorprojekt "Veloquerung Posttunnel" vom Sommer 2020 wurde die Rampengeometrie Nord im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr BAV in Absprache mit SBB und kantonaler Fachstelle Fuss- und Veloverkehr zur Aufwärtskompatibilität und Bewilligungsfähigkeit überarbeitet: Die Anforderung des gleichzeitigen hindernisfreien Bahnzugangs über die Rampe Nord wurde fallengelassen, da eine normgerechte, 5 m breite Rampe für Radfahrende und Personen mit Mobilitätseinschränkung zwischen SBB-Gleis 1 und Unterer Bahnhofstrasse gar keinen Platz hätte. Dies wiederum erlaubte, die Rampenabwicklung derart zu verändern, dass sie sowohl für den Zwischenzustand "Veloquerung Posttunnel" als auch – dannzumal mit kleinen Anpassungen – den Zielzustand "Stadtquerung Mitte" funktioniert, also aufwärtskompatibel ist. Gleichzeitig erfüllt sie die Anforderungen an die beitragsberechtignte kantonale Veloroute von Anfang an (Neigung 10%, Überdachung).

Die Zugangsrampe Nord wird also schon für die "Veloquerung Posttunnel" komplett neu gebaut und in den späteren Ersatzneubau "Stadtquerung Mitte" integriert. Die oberen beiden Läufe erschliessen sowohl die Veloabstellanlage Untere Bahnhofstrasse 1 - 11 als auch den Posttunnel. Der dritte, unterste Rampenlauf verbindet das Zwischenpodest vor der Veloabstellanlage mit dem Tunnel, dessen Sohle 1 m tiefer liegt als die bestehende PU Ost. Für die Realisierung der Velo-Abstellanlage wird dem Parlament ein separater Kreditantrag unterbreitet.

Die Nutzerinnen und Nutzer der Veloabstellanlage Untere Bahnhofstrasse 1-11 erreichen die PU Ost direkt über eine nicht behindertengerechte, kurze Verbindungsrampe (Neigung 14%) unter der neuen Haupttreppe vom Niveau Posttunnel zum 1 m höher liegenden Personenunterführung Ost. Die Benutzung der Rampe Nord durch Fussgänger ist nicht restlos auszuschliessen; auch sie erreichen die PU Ost über den "Schlupf" unter der Haupttreppe. Der hindernisfreie Bahnzugang vom Bahnhofplatz in die PU Ost wird durch die SBB über einen Lift an der Stirnseite des Aufnahmegebäudes gewährleistet.



Zwischenzustand Veloquerung Posttunnel, Rampe Nord Richtung PU Ost (10:8 Architekten GmbH)



Zwischenzustand Veloquerung Posttunnel, Rampe Nord Richtung Untere Bahnhofstrasse 1-11, (10:8 Architekten GmbH)

5. Projektkosten Vorprojekt

5.1 Vorprojekt

Um es fristgerecht ins Agglomerationsprogramm 4. Generation einzureichen, ist für die "Veloquerung Posttunnel" umgehend das Vorprojekt in Auftrag zu geben. Die parlamentarische Erklärung vom 5. Dezember 2019 ist ein klares Bekenntnis der Stadt Wil, dass der Stadtrat die Planungsarbeiten in enger Zusammenarbeit mit den SBB und den weiteren Projektpartnern vorantreiben soll.

Da die Stadt den favorisierten Zielzustand "Stadtquerung Mitte" kurzfristig nicht realisieren kann, beabsichtigt sie, kurz- bis mittelfristig den Zwischenzustand "Veloquerung Posttunnel" zu bauen. Dabei profitiert sie davon, dass das Bundesamt für Verkehr die SBB zwischenzeitlich mit der Übernahme und Ertüchtigung des Posttunnels beauftragte und die Stadt sich das Übernahmerecht zum ursprünglich vereinbarten Preis, darüber hinaus in ertüchtigtem Zustand, auf fünfzehn Jahre hinaus vertraglich sichern konnte.

Der Antrag auf Mitfinanzierung über das Agglomerationsprogramm 4. Generation in A-Priorität ist vorbereitet; der Beschluss zum Gesamtpaket steht kurz bevor. Der Kreditantrag betrifft das Vorprojekt für den Zwischenzustand "Veloquerung Posttunnel", das in enger Koordination mit SBB Infrastruktur, SBB Immobilien und den weiteren Anstössern und Planungspartnern bearbeitet werden soll.

5.2 Projektierungskredit Vorprojekt: Kostenzusammenstellung (Sachaufwand)

Der Sachaufwand (Planerleistungen) für das Vorprojekt "Veloquerung Posttunnel" auf Basis der Gesamtkostenschätzung beläuft sich auf Fr. 763'000.-- inkl. MwSt. (+/-20%). Die Planerhonorare für das Vorprojekt betragen Fr. 580'000.--, für die Projektkommunikation ist eine Position von Fr. 33'000.-- im Rahmen des Kommunikationsvorhabens "Wil Vivendo" reserviert. Fr. 150'000.-- sind für den allfälligen, vertraglich vereinbarten Rückbau der Vorinvestitionen der SBB im Bereich Perron Gleis 1 und 6 vorgesehen (vgl. 6.2). Unter Berücksichtigung einer Reserve wird ein Projektierungskredit von Fr. 800'000.-- beantragt.

Honorare Vorprojekt SIA 31 inkl. 10% Unvorhergesehenes (Schätzung +/- 20%, August 2020)	Kosten inkl. MwSt. Fr.
1. Honorare (Planer / Experten / Bauherrenunterstützung, SBB)	536'000.--
2.1 Vorinvestitionen Honorare	44'000.--
2.2 Vorinvestitionen Rückbau (Eventualposition)	150'000.--
3. Kommunikation	33'000.--
Gesamtkosten (inkl. MwSt.)	763'000.--
Reserve	37'000.--
Beantragter Kredit	800'000.--

5.3 Stadtinterner Personalaufwand / externe Bauherrenunterstützung

Der voraussichtliche interne Aufwand zur auftraggeberseitigen Projektbegleitung der "Veloquerung Posttunnel" beträgt für das Vorprojekt rund 800 Arbeitsstunden. Zur Unterstützung der Stadtplanung im Projektmanagement ist eine externe Bauherrenunterstützung geplant. Der Aufwand ist in den Planerhonoraren enthalten.

5.4 Finanzplanung 2020 – 2024: Angezeigte Kredite

Für ein Vorprojekt wurde im Finanzplan 2019 - 23 ursprünglich ein Investitionskredit von Fr. 750'000.-- angezeigt. Die mit Budget 2019 beantragten Kredite für Konzeptstudie und Vorprojekt "Stadtquerung Mitte" wurden durch das Parlament in der Budgetdebatte vom 12. Dezember 2018 zusammengelegt. Der voraussichtliche Gesamtbedarf für Konzeptstudie und Vorprojekt wurde mit der Finanzplanung 2020 - 24 auf Fr. 1.0 Mio. und für Vor-, Bau- und Auflageprojekt 2021 auf Fr. 3.5 Mio. erhöht.

6. Kostenschätzung und Finanzierung Agglomerationsprogramme

6.1 Gesamtkosten (Projektierung und Realisierung) Veloquerung Posttunnel

Mit der Machbarkeitsstudie "Veloquerung Posttunnel, Bericht Vorabklärungen zum Vorprojekt" wurde eine Kostenschätzung (+/-20%) erstellt. Für die "Veloquerung Posttunnel" wird von Gesamtkosten von ca. Fr. 15.5 Mio. ausgegangen, welche die Baukosten, sämtliche Planerleistungen für alle noch zu leistenden Planungsphasen und Vorinvestitionen bis und mit Realisierung sowie den Landerwerb Posttunnel enthält. Die Eventualverpflichtung gegenüber der SBB ist nicht enthalten, da sie entfällt, wenn die Stadt die Unterführung innert fünfzehn Jahren baut.

Gesamtkosten (Schätzung +/- 20%) Honorare + Baukosten inkl. 10% Unvorhergesehenes	Kosten inkl. MwSt. Fr.
1. Honorare (Planer / Experten / Bauherrenunterstützung / SBB)	3'985'000.--
2. Vorinvestitionen (Planerhonorare ohne Eventualverpflichtung SBB)	44'000.--
3. Kommunikation, Landerwerb Posttunnel, Signaletik	372'000.--
4. Baukosten (12 Module)	10'296'000.--
5. Rechtliches, Verwaltung	733'000.--
Gesamtkosten	15'430'000.--
Mietausfallentschädigung / Landerwerb	In Verhandlung

6.2 Instandstellung Bestand und Vorinvestitionen SBB, Mietausfallentschädigung SBB

Die Instandsetzungs- / Verstärkungsmassnahmen der hundertjährigen PU Ost zu Lasten des SBB-Projekts "ZEB Wil" sollen deren Nutzungsdauer für mindestens weitere 25 Jahre gewährleisten. Gemäss Auftrag des Bundesamtes für Verkehr haben die SBB auch die Kosten für die statische Ertüchtigung des Posttunnels zu tragen. Die Ertüchtigungskosten im Bereich PU Ost liegen gemäss aktuellem Planungsstand SBB bei rund Fr. 900'000.--, davon ca. Fr. 350'000.-- für den Posttunnel, welche auch nach der Abtretung an die Stadt bei den SBB verbleiben.

Ebenfalls im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr nehmen die SBB gleichzeitig mit dem SBB-Projekt "ZEB Wil" Vorinvestitionen im Bereich der "Veloquerung Posttunnel" vor, um das grosse bautechnische, terminliche und finanzielle Synergiepotenzial auszuschöpfen. Eine spätere Ausführung würde aus Gründen des Bauablaufs (Gleis-sperungen) sehr viel komplizierter und teurer. Es handelt sich um den Einbau von Rühlwänden bzw. Rühlwandträgern im Untergrund bei den Gleisen 1 und 6, u.a. bei der südlichen Aussenwand der Rampe Nord. Die Baukosten übernimmt gemäss Vertrag die SBB, die Planungskosten von insgesamt ca. Fr. 90'000.-- die Stadt, wovon Fr. 50'000.-- schon geleistet sind. Die noch zu leistenden Planungskosten für die Vorinvestitionen von rund Fr. 44'000.-- sind im vorliegenden Projektierungskredit für das Vorprojekt enthalten.

Sollte die Stadt die "Veloquerung Posttunnel" nicht innert fünfzehn Jahren realisieren, so müsste sie den Rückbau und Ersatz der als Provisorien konzipierten Vorinvestitionen finanzieren. Diese Eventualverpflichtung wird gemäss heutigem Wissensstand vereinbarungsgemäss auf ca. Fr. 150'000.-- geschätzt, was in der Finanzkompetenz des Parlaments liegt. Deshalb ist dieser Kostenanteil Gegenstand des vorliegenden Kreditantrags für das Vorprojekt. Beschliesst die Stadt die Realisierung des Projekts "Veloquerung Posttunnel" und ersetzt die provisorischen Vorinvestitionen mit definitiven Bauteilen, so entfällt diese Eventualverpflichtung und kann dannzumal für den Erwerb des Posttunnels eingesetzt werden (siehe Tabelle Gesamtkosten).

Schliesslich ist die noch unverhandelte Position einer Mietausfallentschädigung für den Abbruch des 1993 erbauten, noch nicht vollständig amortisierten Avec-Rondells offen und im Rahmen des Vorprojekts im Hinblick auf den Kostenvoranschlag des Bau- und Auflageprojekts auszuhandeln. Verschiedene Gespräche mit SBB Immobilien haben bereits stattgefunden; die Suche nach Ersatzstandorten, welche die Mietausfallentschädigung beträchtlich reduzieren könnten, ist angelaufen.

6.3 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 "Veloquerung Posttunnel" (LV 74.60a RF) und "Unterführung Hubstrasse" (Kunstabau LV 1.7/74.73.RF und Strassenbau LV 1.6/74.33.RF) sowie der Churfirstenpark (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.

7. Zuständigkeit

Aufgrund des finanzrechtlichen Trennungsverbots (Grundsatz der Einheit des Zwecks) sind die vertraglich eingegangenen finanziellen Verpflichtungen gegenüber der SBB Bestandteil des Kredits für das Vorprojekt. Die Kompetenz für den Bruttokredit zur Ausarbeitung des Vorprojekts "Veloquerung Posttunnel" inkl. Planerleistungen Vorinvestitionen sowie einer Eventualverpflichtung für den Rückbau vertraglich vereinbarter Vorleistungen der SBB liegt gemäss Art. 27 Abs. 3 lit. c) Gemeindeordnung i.V. mit Ziffer 1.1 Anhang der Gemeindeordnung in der abschliessenden Kompetenz des Stadtparlaments.

Stadt Wil



Hans Mäder
Stadtpräsident



Philipp Gemperle
Stadtschreiber-Stellvertreter