



Masterplan

Zukunft Bahnhof Wil



Schlussversion gemäss Beschluss Stadtrat vom
16. Dezember 2015 unter Berücksichtigung der
Ergebnisse der öffentlichen Vernehmlassung.

Inhaltsverzeichnis

Das Wichtigste in Kürze	3
Stellenwert der Masterplanung	3
Einführung	4
Ausgangslage und Aufgabenstellung	4
Stadtentwicklung	4
Regionalentwicklung	6
Städtebauliche Voraussetzungen	6
Verkehrsdrehscheibe	8
Vorgehen	9
Beteiligte Institutionen / Projektstruktur	10
Beteiligte Institutionen	10
Wichtigste Interessen	10
Projektstruktur	10
Stellung im Rahmen der anderen Planungsinstrumente	10
Aufbau, Gliederung und Methodik	12
Perimeter	12
Entwicklungskonzept: Bahnhof und Stadt	13
Ziele	13
Zeitliche Horizonte	13
Städtebauliches Leitbild	13
Verkehrskonzept	16
Strassennetz	16
Einbettung Fuss- und Radverkehrsnetz	18
Regionale Einbindung des öffentlichen Verkehrs	18
Anforderungsprofil Haltestelle Frauenfeld-Wil-Bahn (FWB)	22
Anforderungsprofil Bushof	23
Konzeption Bushof	28
Arealerschliessung Fuss-/Veloverkehr	28
Arealerschliessung MIV	32
Taxivorfahrt	34
Anlieferung	34
Städtebauliches Konzept	34
Zustand heute	36
Kurzfristige Entwicklung bis 2020	38
Mittelfristige Entwicklung bis 2030	40
Langfristige Entwicklung bis 2050	42

Handlungsfelder	46
Zuständigkeiten	46
Controlling, Monitoring	46
Planungshorizonte	46
Strategie	46
Massnahmenblätter	46
Dokumentation	55
Grundlagen Verkehr	55
Anzahl Haltekanten: Geprüfte Optimierungsmassnahmen	55
Entflechtung Regional- und Stadtbus	55
Fahrzeuggrössen	51
Konzeption Bushof	57
Lage FWB	58
Organisationsvarianten Bushof	60
Verzeichnis relevante Unterlagen	66
Genehmigung	66
Teilnehmende Projektworkshops	67
Auftragnehmer: Bearbeitende	67
Impressum	68
Auftraggeberschaft	68
Auftragnehmerschaft	68





Das Wichtigste in Kürze

Die Stadt Wil nimmt ihre Rolle als dynamisches Regionalzentrum aktiv wahr. Weil ein leistungsfähiges System des öffentlichen Verkehrs ein wichtiger Standortfaktor für Bevölkerung und Wirtschaft ist, wurde im Kreis aller massgeblichen Partner – Stadt, Region, Kanton und Transportunternehmen – der nächste Evolutionsschritt vorbereitet. In einem partnerschaftlichen Workshopverfahren, welches ein Jahr dauerte, erfolgten Bearbeitung und Meinungsbildung. Inzwischen liegt ein Konzept mit einem robusten funktionalen Unterbau vor, das schrittweise umgesetzt werden kann. Dabei wurde ein optimiertes Kosten-Nutzen-Verhältnis erreicht.

Teil 1 dieses Berichtes umfasst die Einführung, während in Teil 2 das Entwicklungskonzept dargelegt wird. Teil 3 beschreibt die Strategie in Form eines schlanken Massnahmenkataloges, der mindestens jährlich bewirtschaftet werden soll. Schliesslich lassen sich in Teil 4 wichtige Grundlagen und geprüfte Varianten finden.

Stellenwert der Masterplanung

Der Masterplan dient als Grundlage für die Entwicklung aller Projekte der Projektpartner innerhalb des Perimeters. Die Projektpartner verpflichten sich mit dem Masterplan für ein koordiniertes Handeln im Rahmen der gesetzten Ziele, der definierten Konzepte und der festgelegten Massnahmen.

Abbildung 1: Der Bahnhofplatz an einem Mittag im März 2015. Im Takt der Fahrpläne füllt und leert er sich. Wegen Raumknappheit müssen inzwischen auch Flächen, die eigentlich Zirkulations- und Aufenthaltsflächen für zu Fuss Gehende sind, als Bushaltestellen beansprucht werden.

Einführung

Ausgangslage und Aufgabenstellung

Am 31. Dezember 2014 zählte die Stadt Wil 23 563 Einwohnerinnen und Einwohner. Zudem sind rund 13 800 Beschäftigte – ohne 1. Sektor – in der Stadt tätig. Wil ist im Zentrum einer Region von etwa 110 000 Bewohnenden und liegt gleichermassen im Einflussbereich der Stadt St. Gallen wie auch des Metropolitanraumes Zürich. Entsprechend gross ist die Bedeutung des Bahnhofes als Verkehrsdrehscheibe des öffentlichen Verkehrs für die ganze Region. Bereits 1852 setzte sich die Stadt Wil für einen nahe zum Stadtzentrum gelegenen Bahnhof ein. Die Stadt unterstützte den Bau der Strecke Winterthur–St. Gallen finanziell unter der Bedingung, dass der Bahnhof nicht weiter als tausend Schritte von der Kirche St. Peter, und somit nahe der Altstadt realisiert würde.

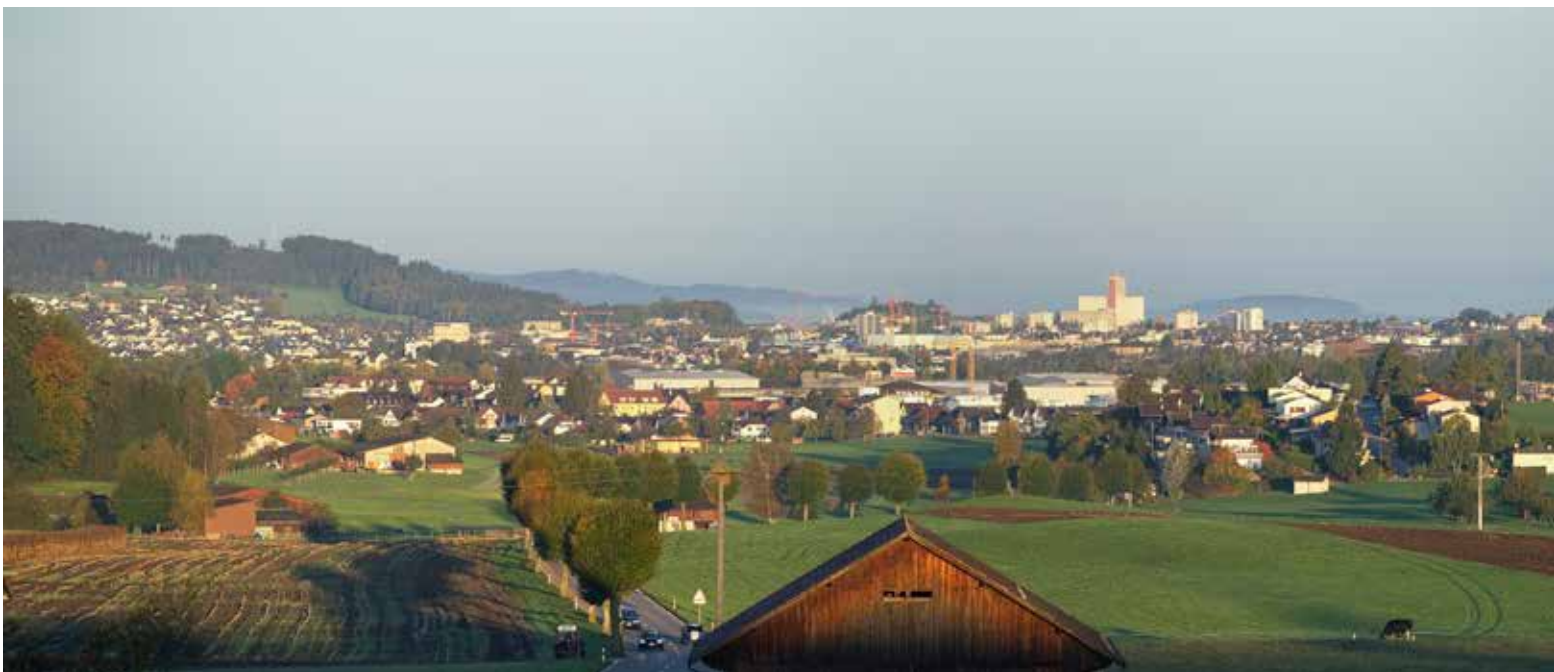
Durch den laufenden Angebotsausbau des öffentlichen Verkehrs (öV) hat der Bahnhofplatz heute seine Kapazitätsgrenzen erreicht. Die Umsteigebeziehungen werden für die ÖV-Benutzenden schlechter und die gegenseitigen Behinderungen aller Verkehrsteilnehmenden führen zu Stau und verpassten Anschlüssen.

Die grossen städtebaulichen Entwicklungspotenziale der zentral gelegenen Areale beidseits des Bahnhofes müssen in den nächsten Jahren genutzt und die Stadt Wil als Regionalzentrum mit einem attraktiven und gut gestalteten Bahnhofplatz besser positioniert werden.

Zur Erlangung eines bewilligungsfähigen Projektes, welches von allen Betroffenen getragen wird und auch aus fachlicher Sicht eine langfristige Lösung der vielfältigen Probleme und Anforderungen darstellt, wurden im Vorfeld das zielführende Vorgehen sowie die entscheidenden Prozessschritte mit den Entscheidungsträgern und den Beteiligten diskutiert und in einem Projekthandbuch festgelegt. Aufbauend auf den Vorgaben des Projekthandbuches wurden umfassende Untersuchungen und Konzepte erarbeitet und schrittweise zu einem tragfähigen, zukunftsorientierten Ergebnis verdichtet.

Stadtentwicklung

Das Stadtentwicklungskonzept 2009 und der kommunale Richtplan 2010 geben für die im Zentrum liegenden Bahnhofsareale einen repräsentativen Charakter vor und wollen Raum für den wachsenden Dienstleistungssektor schaffen. Ausserdem soll urbanes Wohnen entstehen, die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit im öffentlichen Raum verbessert und die angrenzenden Quartiere über Fuss- und Radwegverbindungen direkter und sicherer mit dem Bahnhofgebiet verbunden werden. Diese strukturelle Veränderung wird durch Beratung und Unterstützung von privaten Grundeigentümern sowie durch die Vorbereitung und Begleitung von entsprechenden Umzonungen, Gestaltungsplänen und qualitätssichernden Wettbewerben gefördert.



Mit der Ortsplanungsrevision wurden die baurechtlichen Instrumente aktualisiert und auf eine qualitätsvolle Innenverdichtung ausgerichtet. Die Infrastrukturvorhaben werden im Rahmen des Agglomerationsprogrammes auf ihre regionale und kommunale Wirksamkeit überprüft. Der Stadtrat von Wil hat die nötigen Investitionen in die mittel- und langfristige Investitionsplanung einbezogen und die Projekte den einzelnen Legislaturperioden zugeordnet. Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass eine Intensivierung der Nutzung und eine Aufwertung des Bahnhofgebietes zur Stärkung der Fussgängerzone in der Innenstadt beitragen.

Die Hochhausstudie vom September 2013 zeigt bedeutende Entwicklungspotenziale im Umfeld des Bahnhofes auf, welche sie in einer ersten städtebaulichen Umsetzung konkretisiert. Weiter zeigt sie die Vernetzung des Bahnhofbereiches mit den prägenden städtebaulichen Grundstrukturen von Wil auf. Dabei wird Bestehendes mit Neuem kombiniert. Die städtebauliche Zukunft und das zukünftige Profil von Wil stehen in einem Spannungsfeld zwischen Klein- und Mittelstadt: Weder ein übervorsichtiges Konservieren der kleinräumigen Stadt noch ein unreflektiertes Kopieren grossstädtischer *Vorbilder* wird dem ortsspezifisch erforderlichen qualitativen Anspruch gerecht.

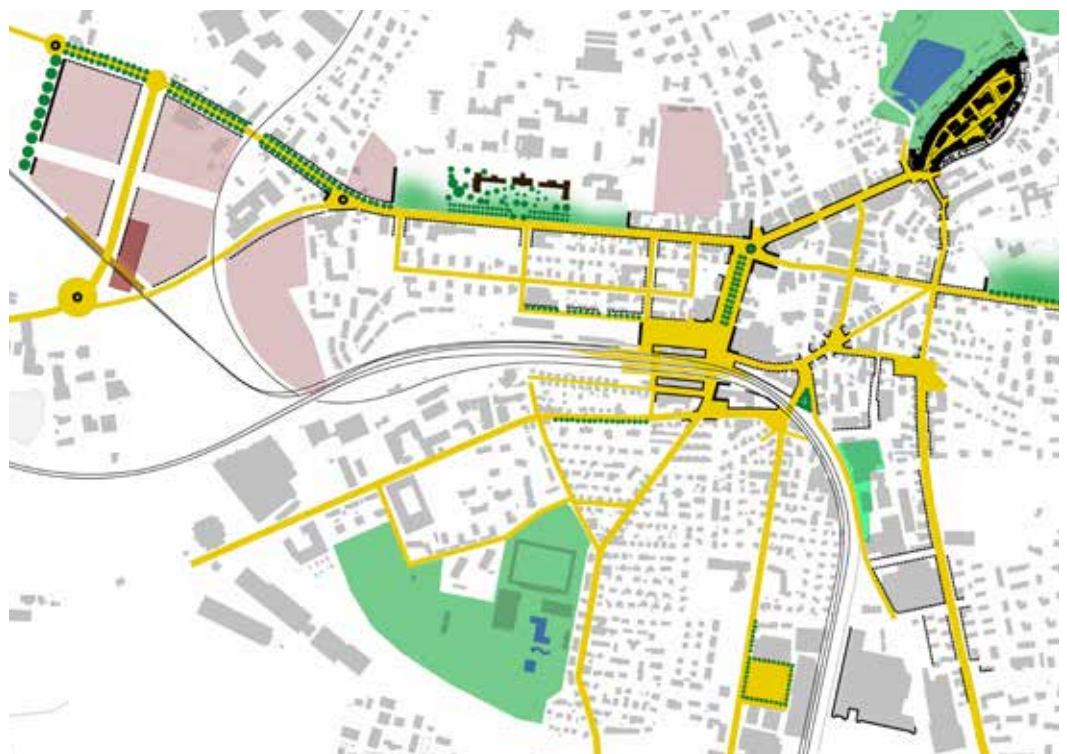


Abbildung 3: Städtebauliche Einbindung des Bahnhofgebietes (Atelier Wehrlin, September 2013)

Abbildung 2: Wil ist das dynamische Zentrum der aufstrebenden Region im Spannungsfeld des Metropolraumes Zürich und des Kantonszentrums St. Gallen.



Regionalentwicklung

Bei der Ausarbeitung des Agglomerationsprogrammes der zweiten Generation wurden verschiedene Ziele und Festlegungen zur Siedlungsentwicklung festgehalten. So gehört zur Stärkung des Regionalzentrums Wil auch eine stetige Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems, vor allem die Beschleunigung und die Stabilisierung des öffentlichen Verkehrs. Ergänzend sind öffentliche Nutzungen mit regionaler Ausstrahlung im Rahmen einer Arealentwicklung Bahnhof zentral anzubieten.

Das Zukunftsbild und die Strategie *Siedlung* des Agglomerationsprogrammes beschränkt die Siedlungsentwicklung auf die mit dem öV gut erschlossenen Lagen und auf das bereits weitgehend überbaute Siedlungsgebiet. Insbesondere in den Vorranggebieten (inkl. Bahnhofareal Wil) sind durch die Gemeinden vermehrt Anstrengungen bezüglich der Erreichung dieser Ziele durch die Schaffung attraktiver planerischer Rahmenbedingungen und durch aktive Arealentwicklungen zu unternehmen. Für die Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung hat die Region im Rahmen des Agglomerationsprogrammes folgende planerische Zielsetzung für das Bahnhofgebiet Wil definiert:

- Aufwertung und bauliche Verdichtung im direkten Bahnhofumfeld
- Sicherstellung einer überdurchschnittlichen und identitätsstiftenden städtebaulichen Qualität mittels Konkurrenzverfahren
- attraktives Wohnraumangebot
- aktive Arealentwicklung zur Bereitstellung von Potenzialen für zentral gelegene Dienstleistungen
- verkehrliche Entlastung und gestalterische Aufwertung stark belasteter Strassenräume
- Bushof mit behindertengerechten Buskanten
- Verbesserung der ÖV-Verkehrsführung auf dem Bahnhofplatz und auf dem Zufahrtsstrecken
- zukünftig genügendes Angebot an zentralen Veloabstellanlagen (inkl. Velostation)
- attraktive, sichere und kurze Umsteigebeziehungen
- wettergeschützter Bushof

Städtebauliche Voraussetzungen

Das Bahnhofgebiet ist durch die Gründungssituation geprägt: Mit dem Bau der Eisenbahn ausserhalb der historischen Altstadt fand am Ende des 19. Jahrhunderts eine Entwicklung der Stadt zur Bahn hin statt. Die Bahnhofstrasse verbindet die erhöht liegende Altstadt mit dem Bahnhof und dem Bahnhofplatz. Zwischen Schwanen und Bahnhofplatz stellt sie aufgrund des breiten öffentlichen Raumes, der durch die axial verlaufende Allee mit Grünanlagen und Aufenthaltsbereichen geprägt wird, einen besonderen Wert dar. Die Westseite ist besetzt durch das Schulhaus, durch weitere Bauten von bauhistorischem und städtebaulichem Wert und durch den Gebäudekomplex des Stadtsaals. Die Ostseite wirkt baulich und nutzungsmässig heterogen; es fehlen zusammenhängende, attraktive Erdgeschossnutzungen.

Mit dem Westquartier ist in der Nähe des Bahnhofes ein orthogonal angelegtes, gründerzeitliches Quartier



entstanden. Seither hat sich einiges verändert: Die ursprüngliche Platzanlage mit einem engen Bezug von Aussenraum und Bauten ist verschwunden. Stattdessen ist ein weitläufiger, durch Verkehr dominierter, wenig bestimmter Raum entstanden und der als Stadtverbindung wichtige Niveauübergang der Bahnhofstrasse ins Südquartier wurde aufgehoben. Die Gleisanlagen bewirken eine Trennung der südlichen Hälfte der Stadt vom Zentrum und den übrigen Stadtteilen. Fussgänger und Radfahrer sind gezwungen, die wenig einladende Bahnunterführung zu benutzen.

Die städtebaulichen, architektonischen und freiräumlichen Qualitäten des Bahnhofplatzes sind bescheiden. Gedeckte Wartebereiche sind nicht vorhanden und die Verkehrsanlagen bedrängen die umgebenden Nutzungen, sodass nur wenig Spielraum für attraktive Aussenraumnutzungen bleibt.

Die den Platz umgebende Bebauung ist sehr heterogen. Auf der Ostseite besteht mit dem Derby-Hochhaus schon seit Jahren ein markantes Gebäude, welches den Ort städtebaulich akzentuiert. Das Erdgeschoss wird publikumsorientiert und kommerziell genutzt. Die

Migros ist sowohl auf dem Platzniveau wie auch im Untergeschoss direkt an den öffentlichen Raum angebunden. Mit der Arealentwicklung Landhaus soll die südöstliche Ecke des Bahnhofplatzes gestärkt werden. Auf der Westseite fehlt ein adäquates Gegenüber, der Bahnhofplatz endet ohne räumliche Begrenzung. In der Hochhausstudie wird aufgezeigt, dass hier die Notwendigkeit eines baulichen Abschlusses des Platzes besteht.

Der Stadtsaal auf der Nordseite des Bahnhofplatzes bildet das Gelenk zur Allee der Oberen Bahnhofstrasse und belebt den Platz mit einem erhöht angelegten Restaurant. Westlich folgen die Einfahrt ins Parkhaus Bahnhof, zwei private Liegenschaften und das ehemalige Hotel Konstanzerhof, das heute in viele Kleinwohnungen aufgeteilt ist. Abgesehen vom Restaurant des Stadtsaals fehlen in den Erdgeschossen dieser Bauten direkte Nutzungsbezüge zum Platz. Wünschenswert ist eine spätere Arealentwicklung, die eine Öffnung der Erdgeschosse zugunsten publikumsorientierter Nutzungen ermöglicht.



Abbildung 4: Der Raum Bahnhof heute: ein heterogener Raum mit Entwicklungspotenzial

Verkehrsdrehscheibe

Der gegenwärtige Bahnhofplatz wurde zusammen mit dem Parkhaus Bahnhof und der Ladenpassage *ShopWil* in den 1990er-Jahren errichtet. 1998 wurde der Stadtsaal realisiert.

Im Bahnhof Wil treffen sich fünf Bahnlinien und der Bahnhofplatz ist Ausgangspunkt für zehn regionale und sechs städtische Buslinien. In der Vergangenheit hat es die Stadt immer verstanden, das Verkehrswachstum mit neuen Angeboten des öffentlichen Verkehrs sowie des rollenden Langsamverkehrs frühzeitig und

den regionalen ÖV-Knoten nicht adäquat erfüllt werden, denn die Errichtung eines zentralen Bushofes mit der erforderlichen Zahl von Haltekanten ist auf der zur Verfügung stehenden Fläche nicht möglich. Dagegen besteht westlich angrenzend ein grosses Potenzial an Entwicklungsflächen, welche mehrheitlich dem Güterumschlag (Freiverlad), dem Bahnbetrieb (Haltestelle und Depot Frauenfeld-Wil-Bahn; Rangierfläche und Rollmaterialunterhalt) und der oberirdischen Parkierung (P+R) dienen.



Abbildung 5: Der Bahnhofplatz ist eine zeitweise sehr belebte regionale Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs.

umsteigenah aufzufangen. Unbestritten ist, dass die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs von den räumlichen und zeitlichen Umsteigebeziehungen abhängt. Jährlich wechseln am Bahnhofplatz Wil 4.2 Mio. Passagiere vom Bus auf die Bahn und von der Bahn auf den Bus über.

Der Bahnhofplatz hat infolge des stetigen Ausbaues des Busangebotes und durch die nicht optimalen Betriebsabläufe seine Kapazitätsgrenzen erreicht. Auf der heutigen Platzfläche können die Anforderungen an

Die Bahnhofsüdseite wurde durch den 2005 fertiggestellten Bau des Railcenters aufgewertet. Jedoch entsprechen die Zugänge zu den Personunterführungen in keiner Weise den heutigen Ansprüchen. Dies betrifft sowohl die umgebenden Nutzungen wie auch die Bausubstanz und den Aussenraum. Hier besteht grosser Handlungsbedarf, da die beiden Personenunterführungen wichtige Stadtverbindungen sind.



Abbildung 6: Ein zentrales Postulat ist die bessere Anbindung der südlichen Stadtquartiere.

Vorgehen

Der Masterplan wurde als interaktiver Prozess unter Einbezug der Projektpartner Stadt Wil, Kanton St. Gallen, Kanton Thurgau, Regio Wil, SBB, Frauenfeld-Wil-Bahn (FWB), Regiobus, PostAuto, WilMobil und Wiler Parkhaus (WIPA) auf allen Stufen (Projektsteuerung, Projektleitung und Fachstellen) konzipiert. Begleitet wurde er durch Bearbeitende und Experten aus den Bereichen Städtebau, Architektur, Landschaft, Immobilienökonomie und Gesamtverkehr. In einem Workshopverfahren wurde folgendermassen systematisch vorgegangen:

- Im Rahmen der Projektwerkstatt I vom 30. Juni 2014 erfolgte eine umfassende Auslegeordnung. Es wurden Einflussfaktoren benannt, Ziele, Prämissen und Rahmenbedingungen definiert und Lösungsansätze zu Szenarien gebündelt.
- Für die Projektwerkstatt II vom 17. September 2014 wurde durch das Bearbeitungsteam eine Vorevaluation einer grösseren Zahl von Varianten und Szenarien vorgenommen. Es wurde je ein Szenario mit Parallelaufstellung der Busse und eines mit einer Businsel zur Diskussion gestellt. Ausserdem wurden Unterszenarien aufgezeigt: eines mit einer grosser Businsel sowie eines mit einer schmaler Mittelinsel und vier parallelen Anlegekanten. Das Tagesziel war die Evaluation eines Bestszenarios.

Aufgrund der massgeblichen Kriterien stellte sich der letztgenannte Ansatz als Bestszenario heraus. Gleichzeitig wurde eine grössere Zahl noch offener Fragen benannt.

- Anlässlich der Projektwerkstatt III vom 6. November 2014 präzisierten insbesondere die SBB ihre Bedingungen und engten damit die Spielräume in gewissen Bereichen ein. Andererseits blieb die Lage der FWB-Haltestelle ein lösungsbestimmender, aber noch ungeklärter Punkt, der anschliessend umfassende Abklärungen und Konsultationen auslöste. Aus Sicht der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs wurde in der Projektwerkstatt eine Integration der FWB-Haltestelle auf dem Platz bevorzugt, während sich die Fachexperten für Städtebau und Immobilienentwicklung für ein Zurückschieben der FWB-Haltestelle an den westlichen Platzrand aussprachen. Somit blieben an diesem Workshop noch folgende Fragen offen: die definitive Lage der FWB-Haltestelle, die Erweiterung der unterirdischen Parkierungsanlage, die Anlieferung und die Anbindung der Personenunterführung West.
- Innerhalb des ersten Halbjahres 2015 konzentrierten sich die ergänzenden Arbeiten auf neue, optimierte Haltestellenanordnungen der FWB. Es mussten bahntechnisch einwandfrei funktionierende, ge-

nehmungsfähige Layouts gefunden werden, die gleichzeitig ein günstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. Die Nutzwertanalyse zeigte, dass das Zurückziehen der FWB-Gleisanlagen an den Rand des vergrösserten Platzes den besten Gesamtnutzen ergibt. Durch die Entflechtung des schienen- und strassengebunden Verkehrs können Konflikte im Alltagsbetrieb vermieden werden. Zudem ergibt sich ein wesentlich grösseres Entwicklungspotenzial des Platzes zugunsten des öffentlichen Verkehrs. Die FWB-Gleisanlagen können bereits heute näher an die SBB-Gleise verschoben werden.

- In der Projektwerkstatt IV vom 2. Juli 2015 konnte der vorgelegte Entwurf zum Masterplan bereinigt und verabschiedet werden. Unter den Teilnehmenden wurde ein breiter Konsens zu den Zielen, Konzeptinhalten und Massnahmen festgestellt.

Beteiligte Institutionen / Projektstruktur

Beteiligte Institutionen

Kantonale, regionale und kommunale Stellen:

- Stadt Wil
- Kanton St. Gallen, Volkswirtschaftsdepartement, Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) und Amt für Wirtschaft und Arbeit (AWA)
- Kanton St. Gallen, Baudepartement, Tiefbauamt (TBA) und Amt für Raumentwicklung und Geoinformation (AREG)
- Kanton Thurgau, Departement für Inneres und Volkswirtschaft, Öffentlicher Verkehr/Tourismus
- Regio Wil

Transportunternehmen:

- SBB AG, Infrastruktur / Netzentwicklung und Immobilien
- Frauenfeld-Wil-Bahn AG
- WilMobil (BUS Ostschweiz AG)
- PostAuto AG
- Regiobus AG

Weitere Beteiligte:

- WIPA Wiler Parkhaus AG

Wichtigste Interessen

- Die Kantone, die Region und die Stadt sind vor allem an einem effizienten, zukunftsfähigen und für die Fahrgäste attraktiven ÖV-Knoten interessiert.

- Für die Stadt Wil ist die städtebauliche Aufwertung des Bahnhofes und seines Umfeldes von hoher Priorität. Der Bahnhof soll seiner Bedeutung als Ankunfts-ort und *Adresse* der Stadt gerecht werden.
- Die Transportunternehmen sind auf einen effizienten, störungsfreien Betrieb und auf gute Umsteigebeziehungen angewiesen.
- Die SBB AG als Eigentümerin wesentlicher Teile des Bahnhofgebietes ist an einer wirtschaftlichen Nutzung mit entsprechendem Ertrag interessiert. Der Zeitpunkt der Inwertsetzung heute brachliegender Potenziale ist noch offen.
- Die WIPA Wiler Parkhaus AG ihrerseits ist auf Rahmenbedingungen angewiesen, die einen wirtschaftlichen Betrieb ermöglichen, und benötigt funktionierende Zu- und Wegfahrtsstrecken für das Parkhaus.

Projektstruktur

Die beteiligten Personen sind im Impressum am Schluss des Berichtes aufgeführt.

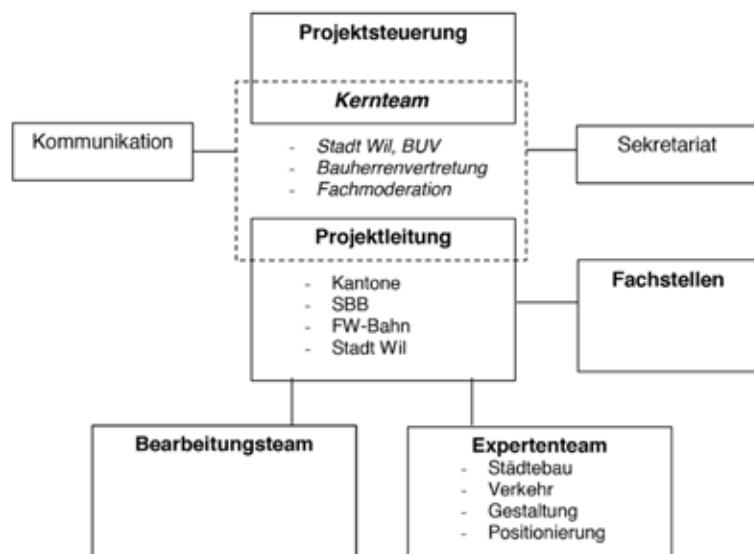


Abbildung 7: Projektstruktur

Stellung im Rahmen der anderen Planungsinstrumente

Der Masterplan baut auf dem Stadtentwicklungskonzept 2009, dem kommunalen Richtplan 2010 sowie dem Agglomerationsprogramm 2. Generation (2015–2018) auf und ist für die Projektpartner wegleitend.

Projektwerkstatt I

30. Juni 2014

Schwerpunkte: Auslegeordnung einer grossen Zahl von Lösungsansätzen, Bündelung zu konsistenten Szenarien

I Heute



I Schräganordnung



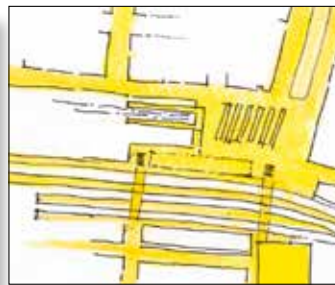
II Insel mit FWB integriert



III Insel



IV Nord und Süd



V Einbezug Allee



Projektwerkstatt II

17. September 2014

Schwerpunkte: Bewertung ausgearbeiteter Szenarien, Synthese, Auswahl Bestvariante „Insel schmal“. Noch offen bleibt die Lage der FWB-Bahn: Auf dem Platz oder am Platz?

Schräganordnung



Insel schmal, FWB integriert



Projektwerkstatt III

6. November 2014

Schwerpunkte: Optimierung, Präzisierung, Bereinigung der Szenarien. Ein finaler Entscheid kann nicht gefällt werden, da vorgängig verschiedene Abklärungen getroffen werden müssen.

Insel schmal, FWB integriert



Insel schmal, FWB Platzrand West



Projektwerkstatt IV

2. Juli 2015

Schwerpunkte: Der Kernteam schlägt nach eingehenden Abklärungen und Konsultationen das optimierte Szenario „Insel schmal, FWB Platzrand West“ zum Beschluss vor.

Insel schmal, FWB Platzrand West



Abbildung 8: Übersicht über die geprüften Szenarien

Aufbau, Gliederung und Methodik

Der Masterplan nimmt die Ziele, die Konzeptinhalte und die Massnahmen, wie sie unter *Handlungsfelder* beschrieben sind, in den Fokus. Auf eine Veranschaulichung der ausführlichen fachlichen Analysen wurde zugunsten der Übersichtlichkeit weitgehend verzichtet. Die erforderlichen Aussagen sind im Abschnitt *Dokumentation* zusammengefasst oder können den Grundlagenberichten entnommen werden.

Massgeblich für das Vorgehen und den Inhalt ist das Projekthandbuch der Kieliger & Gregorini AG. Vor dem ersten und zwischen den einzelnen Workshops wurden durch die Beauftragten im Bereich Verkehr und Städtebau umfangreiche Analysen und Teilkonzepte

ausgearbeitet. Diese konnten in der Folge zu einem Ganzen zusammengefügt werden. Ergänzende Beiträge sind von den Fachleuten der Stadtverwaltung geleistet worden.

Die erfassten Themen und Aspekte waren umfangreich. Die folgenden Darstellungen geben einen Eindruck davon.

Perimeter

Gemäss Projekthandbuch wurden bezüglich Städtebau und Verkehr unterschiedliche Bearbeitungsperimeter festgelegt. Zudem wurde im Zusammenhang mit dem übergeordneten Verkehrssystem die gesamte Agglomeration Wil in den Betrachtungsperimeter einbezogen.

Abbildung 9: Städtebau und Verkehr haben unterschiedliche Perimeter.



Entwicklungskonzept: Bahnhof und Stadt

Ziele

Der Bahnhof Wil soll ein städtebaulich gelungener Ort, eine attraktive *Adresse* und ein urbaner, in das Stadtzentrum integrierter Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs sein. Die Arbeiten wurden auf folgende Ziele ausgerichtet:

- Aufwertung und angemessene Verdichtung des Bahnhofumfeldes mit hoher städtebaulicher und architektonischer Qualität
- aktive Arealentwicklungen zur Bereitstellung eines zentral gelegene Dienstleistungs- und eines attraktiven Wohnraumangebotes
- Entlastung und Aufwertung stark belasteter Strassenräume
- Berücksichtigung der städtebaulichen Bezüge zur Bahnhofsüdseite
- behindertengerechte Buskanten, kundenfreundliche Anordnung
- optimierter Busbetrieb am Bahnhofplatz
- sicherer öffentlicher Raum
- Verbesserte Verkehrsabläufe für den öV und für alle Verkehrsträger
- zukünftig genügendes Angebot an zentralen Veloabstellmöglichkeiten
- attraktive, sichere und kurze Umsteigebeziehungen sowie wettergeschützte Wartebereiche
- Wirtschaftlichkeit der Lösung, Optimierung des Aufwands für die Infrastrukturanlagen und günstige Voraussetzungen für die Entwicklung der Liegenschaften im Einflussbereich des Bahnhofes
- Aufzeigen einer zweckmässigen Etappierung
- Ausrichtung des Konzeptes auf die Akzeptanz der Akteure und der Bevölkerung

Zeitliche Horizonte

Die gesamte Masterplanung ist auf drei zeitliche Horizonte ausgerichtet:

- A: Kurzfristig bis 2020
- B: Mittelfristig bis 2030
- C: Langfristig bis 2050

Städtebauliches Leitbild

Der Bahnhof wird als leistungsfähiger ÖV-Knoten entwickelt. Er wird zu einem belebten urbanen Glied in der Kette von attraktiven Stadträumen zwischen Altstadt und Bergholz. Es entsteht eine zusammenhängende Stadtachse, die das Stadtzentrum mit den südlichen Stadtteilen und den dortigen Sport- und Freizeitanlagen verbindet.

Die Schwerpunkte des städtebaulichen Leitbildes sind:

- auf die Kunden des öffentlichen Verkehrs ausgerichtete, leistungsfähige und ausbaufähige Infrastrukturen mit Fokus auf den vergrösserten Bahnhofplatz und das Umfeld der südlichen Endpunkte der beiden Personenunterführungen
- Es entsteht ein Netz von differenziert gestalteten öffentlichen Aussenräumen. Diese zeichnen sich durch eine optimierte Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden, hohe Aufenthaltsqualität und ein Erscheinungsbild, das hohen Ansprüchen genügt, aus: die gestalterisch erneuerte Allee der Oberen Bahnhofstrasse, der komplett erneuerte Bahnhofplatz Nord, der neu angelegte Bahnhofplatz Süd, die optimierten beidseitigen Zugänge zu den Personenunterführungen. Die Weststrasse, weitere Strassen des Westquartiers und die Untere Bahnhofstrasse sollen ebenfalls funktional und gestalterisch aufgewertet werden.
- Das gesamte Verkehrssystem wird auf das künftige Verkehrsregime der Stadt ausgerichtet. Es erfolgt eine Verlagerung des Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehrs an die Peripherie.
- Bauliche Erneuerungen und Nutzungsverdichtungen werden beidseitig des Bahnhofes aktiv gefördert. Die Standortgunst soll genutzt werden, insbesondere wird eine weitgehend publikumsorientierte Ausrichtung der Erdgeschosse angestrebt. In den Obergeschossen besteht kurz- bis mittelfristig ein Potential für Dienstleistungsnutzungen an zentraler Publikumlage. Im Geviert von Bahnhofplatz, Notkerstrasse, Gallusstrasse und Winkelriedstrasse sind die Voraussetzungen für eine grundstückübergreifende Arealentwicklung gegeben. Hier kann die Option einer zweiten Zufahrt zur Einstellhalle geschaffen werden. Das Projekt *Landhaus* definiert den



Abbildung 10: Städtebaulicher Leitplan, langfristige Entwicklungsperspektive



östlichen Platzabschluss. Auf der Südseite des Bahnhofes bietet das Postareal die Chance für ein situationgerechtes, städtebaulich verdichtetes Projekt.

- Das Gebiet westlich des Bahnhofplatzes stellt ein langfristiges Entwicklungspotenzial dar. Voraussetzungen sind die Aufgabe oder Verlegung von Nutzungen der SBB AG und der Frauenfeld-Wil-Bahn AG. Das Areal in unmittelbarer Nähe zur Bahn ist für eine nachhaltige Entwicklung prädestiniert. Dafür sprechen die optimale Anbindung an den öffentlichen Verkehr, die Ausrichtung und die Möglichkeit der Anbindung an das benachbarte Quartier. Aus heutiger Sicht ist hier eine grosse Bandbreite von Nutzungen denkbar. Jedoch sind solche mit einem erheblichen MIV-Aufkommen aufgrund der Erschliessungsvoraussetzungen eher auszuschliessen.

Verkehrskonzept

Strassennetz

Übergeordnete Strategie

Um die Erreichbarkeit des Bahnhofes Wil für den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr langfristig zu sichern, sind neben dem Fördern der verträglichen Verkehrsabwicklung übergeordnete Massnahmen am Verkehrsnetz der Stadt und der Region Wil notwendig. Die Umsetzung dieser mittel- bis langfristigen Massnahmen wird im Rahmen des Agglomerationsprogrammes und der Aktualisierung der kommunalen Richtplanung bearbeitet. Nachfolgend wird als erstes die langfristige, danach die kurzfristige Verkehrsstrategie für den Raum Wil im Allgemeinen und den Raum Bahnhof im Speziellen erläutert.

Das Konzept für die längerfristige Entwicklung des Verkehrsnetzes ist dem Agglomerationsprogramm Wil, 2. Generation 2015 bis 2018 zu entnehmen. Darin enthalten ist die Zentrumsentlastung Wil mit den punktuellen neuen Netzelementen Autobahnanschluss Wil West, der Netzergänzung Nord und der Grünaustrasse sowie den flankierenden Aufwertungsmassnahmen an den bestehenden Hauptverkehrsachsen. Konkret sind folgende Projekte im Rahmen der Zentrumsentlastung Wil für das Verkehrsaufkommen am Bahnhofplatz entscheidend:



Abbildung 11: Prinzipskizze Zentrumsentlastung Wil

- Autobahnanschluss Wil West
- ZEW 1.1 Netzergänzung Nord
- ZEW 1.3 Verkehrsmanagement Wil
- ZEW 1.4 BGK Schwanenkreisel
- ZEW 1.7 BGK Zürcherstrasse
- ZEW 1.9 BGK Toggenburgerstrasse
- ZEW 1.12 BGK Obere Bahnhofstrasse
- ZEW 1.13 BGK Untere Bahnhofstrasse

Durch die konsequente Nutzung der beiden Autobahnanschlüsse Wil Ost und Wil West soll es künftig im Zentrum deutlich weniger stadtquerenden Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr geben. Wer beispielsweise von Zürich her kommend in das Neulandenquartier fährt, nimmt den Autobahnanschluss Wil Ost und schneidet das Zentrum nicht. Wer allerdings von St. Gallen her kommend nach Bronschhofen möchte, benutzt die westliche Ausfahrt und umfährt so das Zentrum. Diese angestrebten Verhaltensänderungen führen rund um den Bahnhof zu einer Verringerung des auf die Achse Untere/Obere Bahnhofstrasse ausweichenden Individualverkehrs. Dadurch wird der nötige Handlungsspielraum für den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr geschaffen.

Kurzfristige MIV-Strategie am Bahnhof

Eine kurzfristige Reduzierung der Verkehrsmenge auf der Oberen Bahnhofstrasse ist hinsichtlich des gesamtstädtischen Kontextes bis zur Umsetzung der Zentrumsentlastung Wil (ZEW) nicht möglich. Der Verkehr soll auf dieser Achse mittels Koexistenzprinzip und tiefen Geschwindigkeiten verträglicher abgewickelt werden.

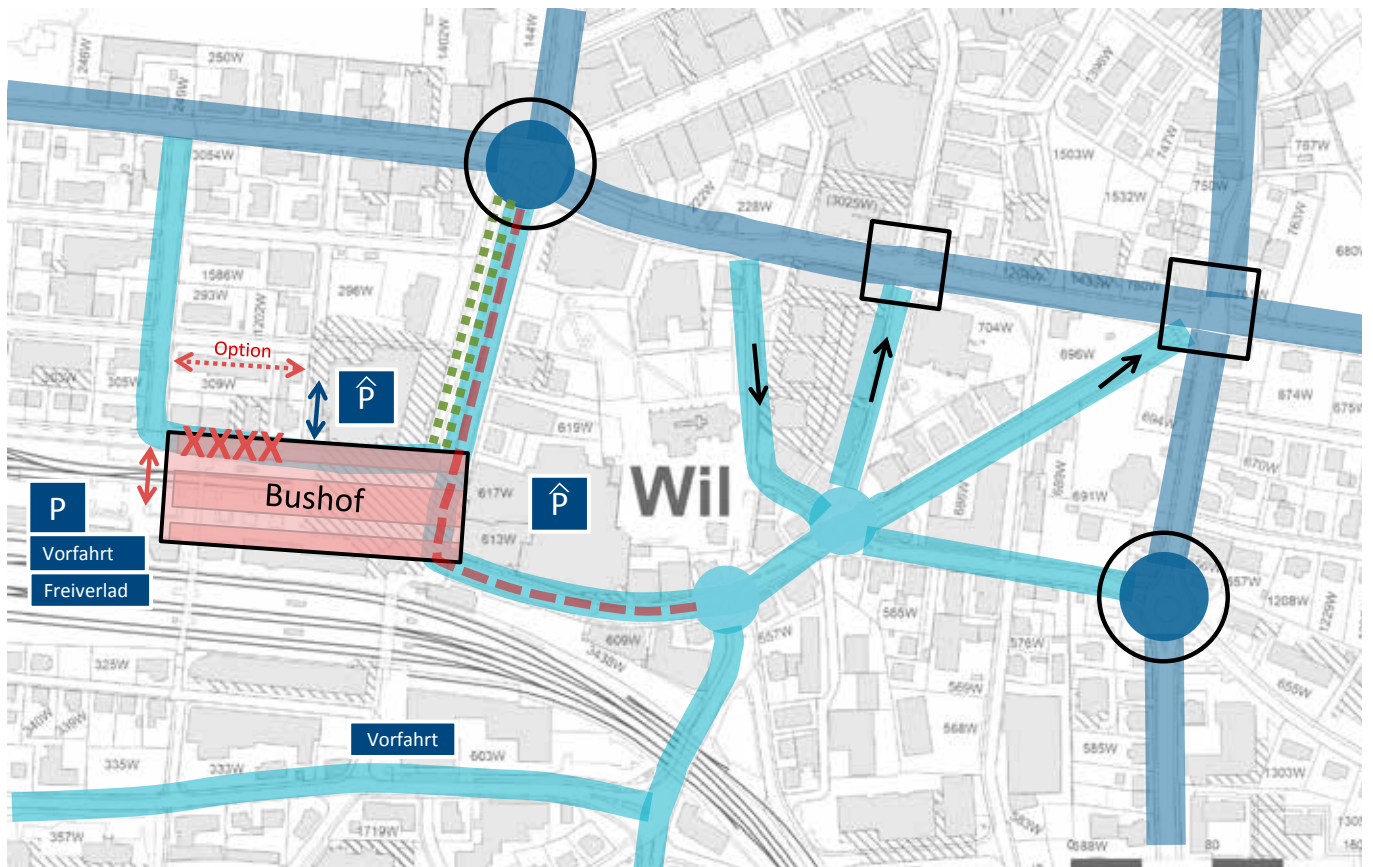
Zur attraktiven und sicheren Abwicklung der ÖV-, Fuss- und Veloverkehrsbeziehungen auf dem Bahnhofplatz ist die Weststrasse für den Individualverkehr zu sperren. Der Verkehrsversuch im Herbst 2014 zeigte jedoch, dass eine Sperrung der Weststrasse ohne begleitende Massnahmen für das Westquartier nicht umsetzbar ist:

- Die Wegfahrt aus dem Westquartier Richtung Süden und Autobahn ist zu verbessern. Aufgrund des wegfallenden Abflusses über die Weststrasse müssen alle Fahrzeuge das Quartier über die Zürcherstrasse verlassen. Das Einbiegen in die Zürcherstrasse ist in den Spitzenzeiten durch den Rückstau vom

Schwanenkreisel sehr zeitaufwendig. Eine Option ist eine Lichtsignalanlage (LSA) mit Pförtnerung an der Zürcherstrasse.

- Die Zufahrt zum Migros-Parking soll von Süden und Norden möglich sein.

Die Zufahrt für den Freiverlad und die P+R-Parkplätze erfolgt über den westlichen Bahnhofplatz. Die Zufahrt für das Parkhaus Bahnhof führt in einem ersten Schritt über den Bahnhofplatz. Eine zweite Zufahrt im Zusammenhang mit der Arealentwicklung Konstanzerhof ist denkbar.



- LSA-gesteuerter Knoten
- ● Kreisel / mit LSA
- Kantonstrasse
- Gemeindestrasse
- ↔ Veränderte Durchfahrtsrichtung
- XXXXX Durchfahrt MIV gesperrt
- - - Koexistenz / Temporeduktion

Massnahmen

- Keine Durchfahrt Bahnhofplatz für MIV
- Zufahrt Tiefgarage WIPA über Bahnhofplatz von der Oberen Bahnhofstrasse
- Vorfahrt, Freiverlad und P+R über Winkelriedstrasse
- Reduktion Geschwindigkeit Obere / Untere Bahnhofstrasse

Abbildung 12: Kurzfristiges Konzept MIV



Abbildung 13: Schwachstellenanalyse rollender Langsamverkehr, Agglomerationsprogramm Wil, 2. Generation, gelb dargestellt sind lineare und punktuelle Schwachstellen, datiert 18.11.2010, Quelle: asa AG

Einbettung Fuss- und Radverkehrsnetz

Die beiden SchweizMobil Velolandrouten Nr. 5 (Mittelland-Route) und Nr. 33 (Kartäuser-Fürstenland-Route) führen über den Bahnhofplatz von Wil. In der aktuellen kantonalen Velonetzplanung werden die Oberen Bahnhofstrasse, die Zürcherstrasse und die Hubstrasse neu als regionale Veloachsen klassiert. In der Langfristplanung ist westlich des Bahnhofes zwischen der Feldstrasse und dem Schillerweg eine neue Fuss- und Radverkehrsverbindung in Nord-Süd-Richtung vorgesehen.

Wie die Schwachstellenanalyse aus dem Agglomerationsprogramm zeigt, ist der nordseitige Bahnhofzugang für den Fuss- und Veloverkehr in der heutigen Situation eine Herausforderung.

Die beiden Personenunterführungen sind – neben der Funktion als Gleiszugänge – Schlüsselemente in der innerstädtischen Nord-Süd-Verbindung. Nach dem geplanten Gleisumbau bedienen 400 m lange Bahnkompositionen den Bahnhof. In Bezug zum Bushof werden die beiden Personenunterführungen in Zukunft funktional gleichbedeutend sein. Mit dieser Perspektive ist die westliche Anlage mittelfristig aufzuwerten und mit dem Bahnhofplatz im Erd- und Untergeschoss zu vernetzen. Ergänzend ist anzumerken, dass der barrierefreie Bahnsteigzugang heute lediglich ab der Personenunterführung West mittels Lift und Rampen gewährleistet ist.

Regionale Einbindung des öffentlichen Verkehrs

Der Bahnhof ist für das Fürstenland und für die Stadtgebiete von Wil eine wichtige Verkehrsdrehscheibe des öffentlichen Verkehrs. 10 Linien aus den umliegenden Gemeinden (Regionalbuslinien) und 6 Stadtbuslinien (8 Linienäste) führen zum Bahnhof und stellen die Anschlüsse an die Bahn her.

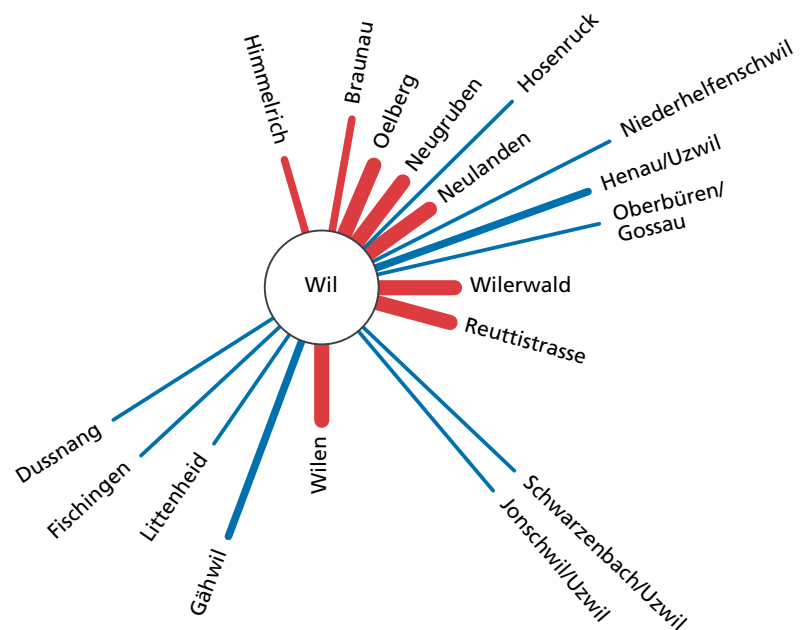


Abbildung 14: Verkehrsdrehscheibe Wil 2016, Regionalbusse (blau) und Stadtbuse (rot), Grundtakt Montag-Freitag

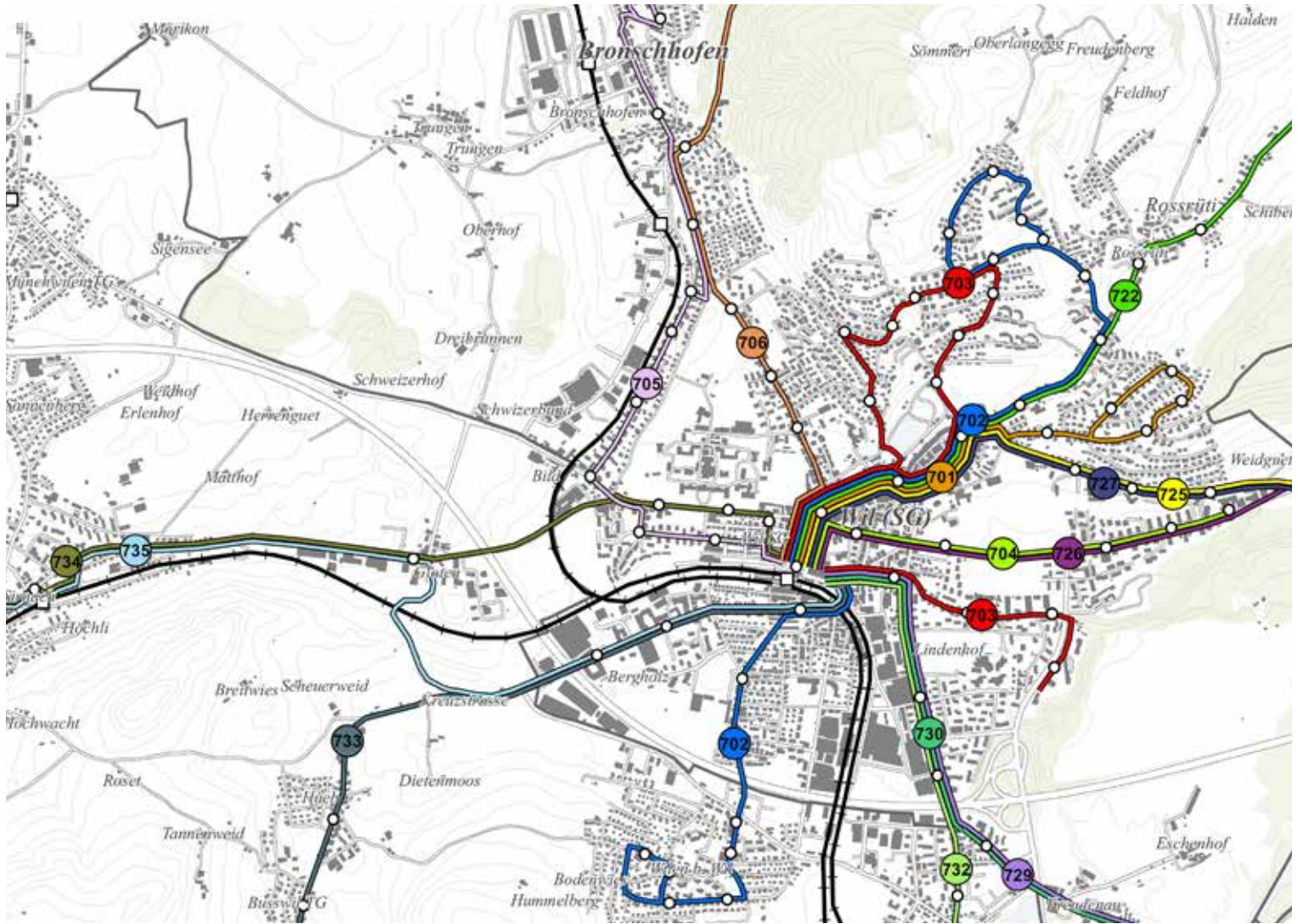


Abbildung 15: Liniennetzplan. Vorgabe für die Bahnhofplanung. Erkennbar ist die Konzentration der Linien auf der Nordseite des Bahnhofes.

Angebot Regionalbusse und Stadtbusse

Übersicht über die Buslinien, welche zum Bushof Wil führen (Fahrplan 2016).

* Ganztags halbstündliche Verbindungen auf dem Abschnitt Bahnhof Wil – Bronschhofen (für Bushof relevant);
 Stundentakt im Abschnitt Bronschhofen – Braunau mit Verdichtung auf Halbstundentakt in HVZ.

** Die Linie 706 wird vom Bund mitfinanziert.

Sie bildet gemäss Verordnung über den öffentlichen Verkehr des Kantons St.Gallen zusammen mit den Linien 701-705 ein «Gesamtsystem Stadtbus Wil».

Regionalbus

- 30-min-Takt
- 60-min-Takt

Stadtbus

- 15-min-Takt
- 30-min-Takt

Linie	Richtung	Grundtakt Mo-Fr	in HVZ Mo-Fr
Regionalbuslinien			
722	Hosenruck	60-min	30-min
725	Niederhelfenschwil	60-min	
726	Henau/Uzwil	60-min	30-min
727	Oberbüren/Gossau	60-min	
729	Schwarzenbach/Uzwil	60-min	
730	Jonschwil/Uzwil	60-min	30-min
732	Gähwil	30-min	3 Kurse pro Stunde
733	Littenheid	60-min	30-min
734	Fischingen	60-min	30-min
735	Dussnang	60-min	30-min
Gesamtsystem Stadtbus Wil			
701	Neulanden	15-min	
702	Wilen	15-min	
702	Neugruben	15-min	
703	Reuttistrasse	15-min	
703	Oelberg	15-min	
704	Wilerwald	15-min	
705	Himmelrich	30-min	
706**	Braunau	30-min*	*

Bedeutung der Anschlüsse

Um die Bedeutung der einzelnen Umsteigebeziehungen am Bahnhof Wil zu erheben, wurden zwei Fahrgastbefragungen im Stadtbus (Linien 701, 702, 703 und 704) sowie der FWB durchgeführt. Mit Hilfe der Um-, Ein- und Aussteigerfrequenzen wurden die Personenströme für die Morgenspitzenstunden eruiert.

Die Grafik zeigt auf, dass die Umsteigebeziehungen zu den SBB von allen anderen Transportunternehmen erwartungsgemäss sehr hoch sind. Eher überraschend ist der hohe Anteil von Personen, die in Wil arbeiten oder wohnen und zu Fuss oder mit dem Velo an den Bahnhof kommen ist hoch.

Im Stadtbus wurden 735 Personen befragt. Davon waren 580 Personen auf dem Weg zum Bahnhof (80%), 155 Personen fuhren vom Bahnhof weg (20%).

Bei der Umfrage kommt die Wichtigkeit der Anschlüsse an den Fernverkehr Richtung Zürich deutlich zum Ausdruck. Rund ein Drittel der Wegpendler wollen nach Zürich. Ein weiteres Drittel der Wegpendler fährt nach St. Gallen. Jeweils 10% steigen auf einen anderen Bus

um oder fahren nicht mehr weiter. Der Anteil der Umsteiger auf die S-Bahnen und Regionalzüge Richtung Zürich, Wattwil, Weinfelden und Frauenfeld liegt unter 6%. In der Gegenrichtung (am Morgen) kommen rund ein Drittel der Zupendler aus St. Gallen und ein Viertel steigt von einer anderen Regional- oder Stadtbuslinie zu. Die Anzahl Zupendler aus Zürich ist mit 3% vom IC und 10% von der S35 eher gering. Wichtig sind für die Buslinien die Anschlüsse an die Schnellzüge von/nach Zürich (S35 von untergeordneter Bedeutung) und die Anschlüsse von/nach St. Gallen, wobei es Richtung St. Gallen aufgrund der Fahrzeit weniger bedeutend ist, ob die Anschlüsse an die Schnellzüge oder an die S-Bahnen hergestellt werden können.

Auch wenn die Umfrage nur bei vier Stadtbuslinien durchgeführt wurde, dürfte das Bedürfnis bei den Regionalbuslinien ähnlich sein. Die FWB weist deutlich mehr Umsteiger Richtung St. Gallen als Richtung Zürich auf. Vermutlich nutzen die Pendler eher den schlankeren IC-Anschluss in Frauenfeld, um nach Zürich zu gelangen.

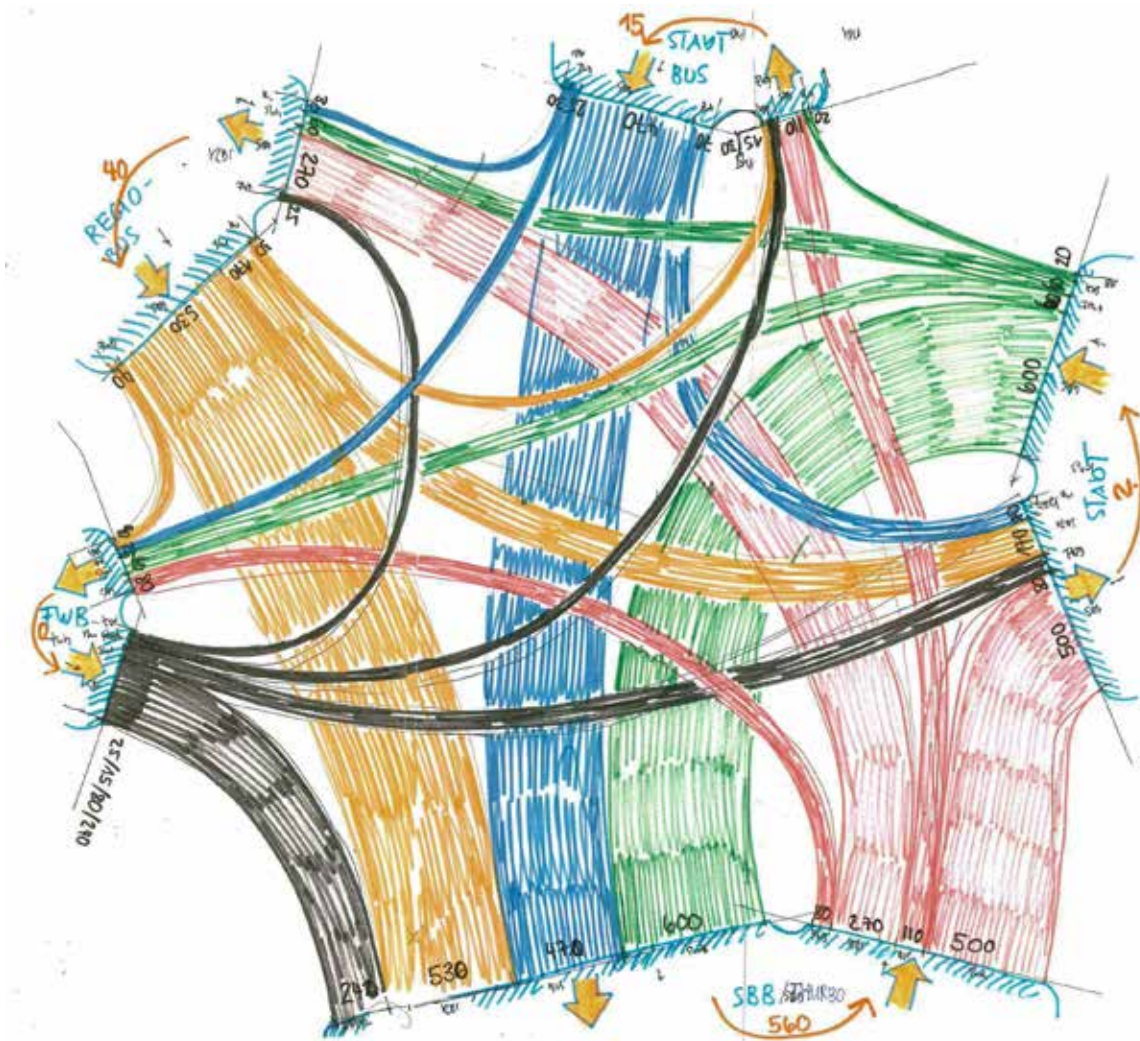


Abbildung 16: Personenströme Morgenspitzenstunden 6.00–8.00 Uhr

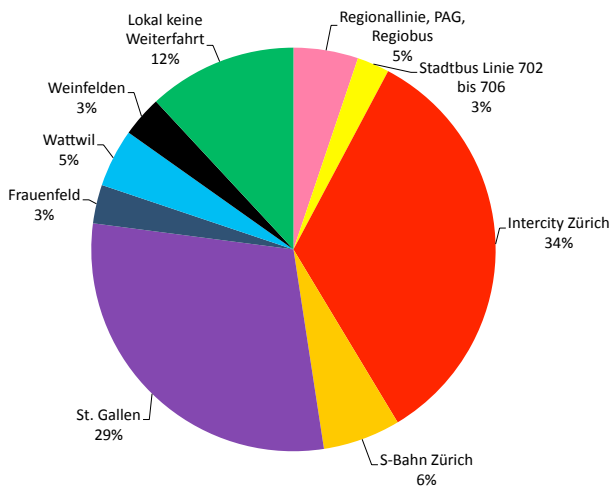


Abbildung 17: Gesamtstatistik Umsteiger, Bus in Fahrtrichtung Wil Bahnhof (Wegpendler), Stadtbus

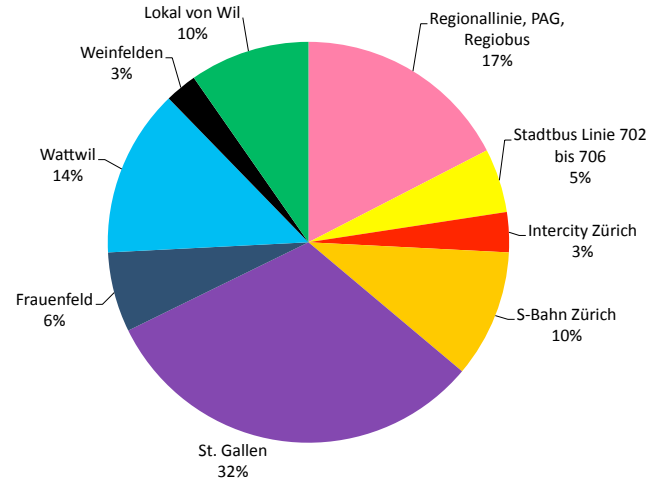


Abbildung 18: Gesamtstatistik Umsteiger, Bus vom Bahnhof in die Quartiere (Zupendler), Stadtbus

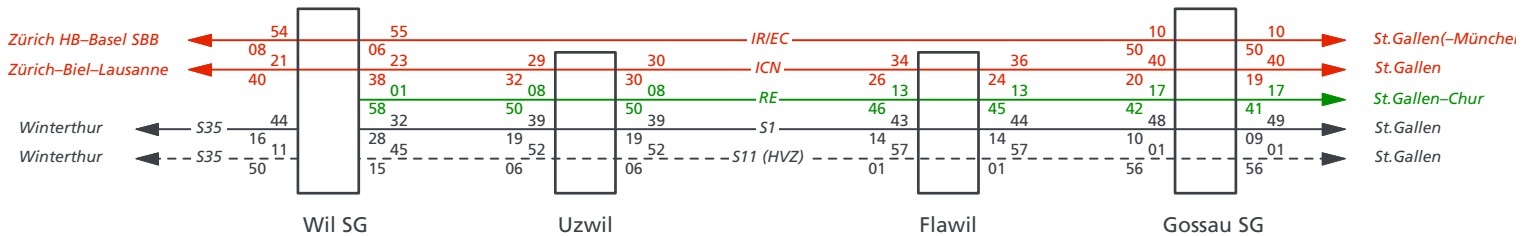


Abbildung 19: Bahnangebot 2016

Bahnfahrplan 2019

Im Hinblick auf den Planungshorizont 2019/2021 ist bei der Entwicklung des Fernverkehrs noch einiges *im Fluss*. Die Fernverkehrszüge dürften von Zürich kommend erst um ca. 54 und 24 in Wil ankommen bzw. um 05 und 35 nach Zürich abfahren, was die Anschlusssituation in Wil begünstigen würde (An- und Abfahrtszeiten rücken näher zusammen).

Auch die REX-Fahrlage mit Bedienung und Anschluss um 00 und 30 in St. Gallen und Wil dürfte bleiben.

Bus: Angebotsausbauten gemäss Agglomerationsprogramm Wil (Stand März 2010)

Linie	Richtung	Fahrplan 2016		möglicher Ausbau gem. Aggloprogramm
		Grundtakt	in HVZ	
706	Braunau	30-min		60-min-Takt (bereits heute 30-min-Takt bis Bronschhofen)
722	Hosenruck	60-min	30-min	60-min-Takt (bereits heute 30-min-Takt in HVZ)
732	Gähwil	30-min	3 Kurse/h	ganztags 30-min-Takt
733	Littenheid	60-min	30-min	ganztags 30-min-Takt
734	Fischingen	60-min	30-min	ganztags 30-min-Takt
735	Dussnang	60-min	30-min	ganztags 30-min-Takt

Fazit für die Anforderungen aus Angebotssicht

Bereits heute sind die Buslinien auf die Züge von/nach St. Gallen und die Schnellzüge von/nach Zürich ausgerichtet. Darum stehen zur vollen und halben Stunde bereits heute in der Regel alle Busse gleichzeitig auf dem Bahnhofplatz Wil.

Verschiedene Stadtbuslinien verfügen über einen Lastrichtungsfahrplan. Grund dafür sind die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Schnellzüge von/nach Zürich. Damit können am Vormittag grundsätzlich schlanke Anschlüsse vom Bus auf die Schnellzüge nach Zürich und am Nachmittag von den Schnellzügen von Zürich auf die Stadtbusse hergestellt werden. Für die Fahrt von/nach Zürich ist die Reisezeit mit den Schnellzügen IC und ICN rund 15 min kürzer als mit der S-Bahn. Demnach sind von/nach Zürich die Schnellzugsanschlüsse höher zu gewichten als die Anschlüsse an die S-Bahn. Für die Fahrt von/nach St. Gallen ist es unbedeutend, welcher Zug den Anschluss herstellt (Reisezeiten nach St. Gallen bei Schnellzügen und S-Bahnen ähnlich).

Gemäss Bahnfahrplan konzentrieren sich die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der verschiedenen Buslinien auf die Zeitfenster zwischen 55 und 05 beziehungsweise zwischen 25 und 35.

Die Stadtbuslinien mit 15-min-Takt (701–704) folgen zusätzlich gebündelt in den Zeitfenstern 10 bis 15 sowie 40 bis 50. Als Folge dieser fast gleichzeitigen Zu- und Wegfahrten der Busse in den Knoten 00 und 30 ist ein grosser Platzbedarf im Bushof notwendig.

Aufgrund der Angebotsentwicklung der Bahn rücken ab 2019 auch die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Schnellzüge von/nach Zürich wieder näher zu den Knoten 00 und 30. Entsprechend werden die Fahrpläne der Buslinien noch konzentrierter auf diese Zeiten ausgerichtet sein. Mittelfristig kann davon ausgegangen werden, dass zu bestimmten Zeiten praktisch alle Busse gleichzeitig den Bushof belegen.

Anforderungsprofil Haltestelle Frauenfeld-Wil-Bahn (FWB)

Die Meterspurbahn FWB verbindet die Regionalzentren Frauenfeld und Wil im Halbstundentakt. Im Fahrplan 2015 wird der Takt mit einem zusätzlichen Fahrzeug zwischen Wängi und Wil verdichtet. Der Kopfbahnhof Wil ist durch die Gleislage technisch und auch betrieblich eng mit dem angrenzenden Depot der FWB verknüpft. Für den Kopfbahnhof Wil der FWB gelten folgende betriebliche Hauptvorgaben:

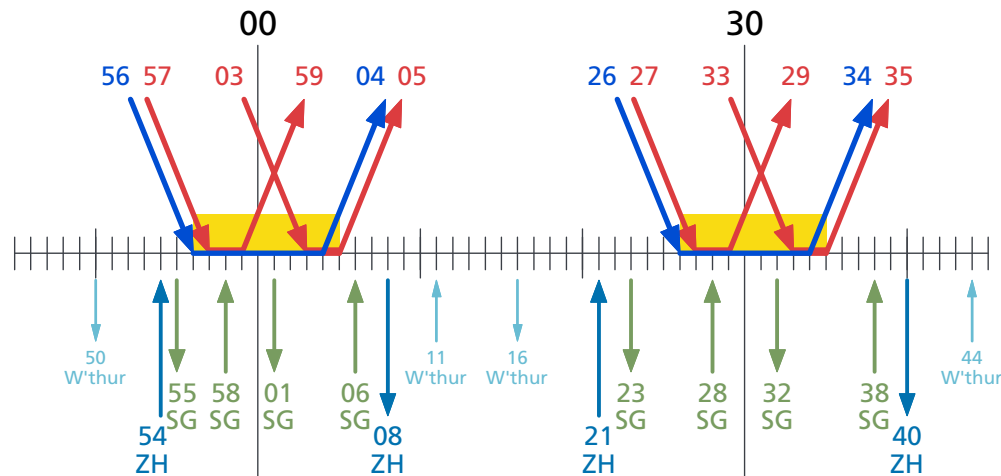


Abbildung 20: Anschlussituation 2016 (Schemaskizze)

Blaue Pfeile: Ankunft der Regionalbusse kurz vor 00 und 30, Abfahrt der Regionalbusse kurz nach 00 und 30 (Ausnahme: Linien 725/727 Ankunft kurz nach 00 und 30, Abfahrt kurz vor 00 und 30 sind miteinander verknüpft)

Rote Pfeile: Ankunft der Stadtbusse am Vormittag kurz nach 00 und 30 und am Nachmittag kurz vor 00 und 30, Abfahrt der Stadtbusse am Vormittag kurz nach 00 und 30 und am Nachmittag kurz vor 00 und 30 (Ausnahme: Linie 702 Ast Wilen und Linien 705/706 ohne Lastrichtungsfahrplan)

- 2 Haltekanten die direkt von Richtung Frauenfeld angefahren werden können.
- Aus beiden Haltepositionen müssen alle drei Depotgleise ohne Manövrieren erreicht werden können.
- Mindestens 6 Kompositionen, davon 3 im Depot, 1 neben dem Depot, 1 in der Haltestelle und 1 auf dem Gleisfeld (Abstellgleis) sollen in Wil abgestellt werden können.

Im Sommer 2014 wurde die Haltestelle Wil der FWB behindertengerecht umgebaut.

Anforderungsprofil Bushof

Die Herleitung verschiedener Erkenntnisse sind im separaten Bericht Masterplan Bahnhof Wil – Anforderungsprofil Bushof, asa AG, 13.03.2015 ausführlich dokumentiert.

Zu- und Wegfahrt zum Bahnhofplatz

Die Zu- und Wegfahrten erfolgen über die Obere Bahnhofstrasse (9 Linien), über die Untere Bahnhofstrasse (7 Linien) und über die Winkelriedstrasse (2 Linien). Dabei wird die Fahrgasse in beiden Richtungen befahren, damit alle Haltekanten bedient werden können.

Zu- und Wegfahrt via	Linien
Obere Bahnhofstrasse	701, 702 (Ast Neugruben), 703 (Ast Oelberg), 704, 706, 722, 725, 726, 727
Winkelriedstrasse	705, 734
Untere Bahnhofstrasse	702 (Ast Wilen), 703 (Ast Reuttistrasse), 729, 730, 732, 733, 735

Auslastung Haltekanten

Die Ausgangslage mit 21 Haltekanten (18 plus 3 Reserve) stellt für alle Beteiligten eine grosse Herausforderung dar. Eine Machbarkeitsstudie hat aufgezeigt, dass auf dem Bahnhofplatz die Fläche für 21 Haltekanten – trotz Vergrösserung des Platzes Richtung Westen – nicht ausreicht, wenn bei allen Haltekanten die Anforderungen einer maximalen Flexibilität (unabhängige Zu- und Wegfahrt) erfüllt werden müssen. Deshalb sollen entweder geschickte und auf lange Sicht mögliche Doppelbelegungen vorgesehen oder Abstriche bei der betrieblichen Flexibilität gemacht werden.

Aufgrund der Erkenntnisse bei der Erarbeitung des Anforderungsprofils ist der Handlungsspielraum betreffend der Zahl der erforderlichen Haltekanten, aber auch der Einschränkungen bei der Flexibilität begrenzt. Es ist im beschränkten Perimeter für den Bahnhofplatz nicht möglich, 21 Haltekanten mit unabhängiger Zu- und Wegfahrt zu platzieren.

Die Vernehmlassung bei den Busunternehmen hat gezeigt, dass die nötige Anzahl Haltekanten angestrebt werden muss. Kompromisse könnten eher bei der unabhängigen Zu-/Wegfahrt eingegangen werden.

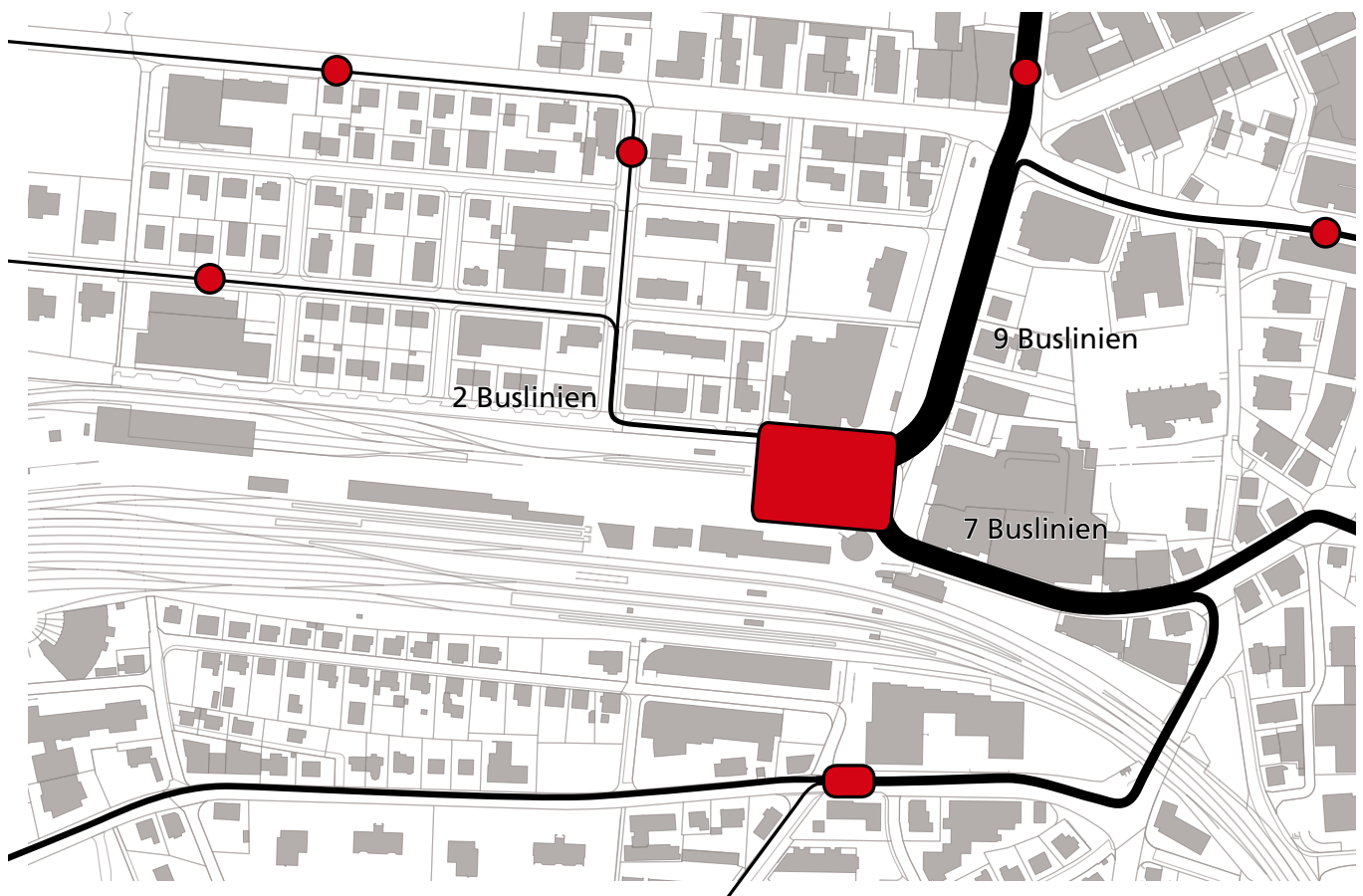


Abbildung 21: Zu- und Wegfahrten der Buslinien 2015

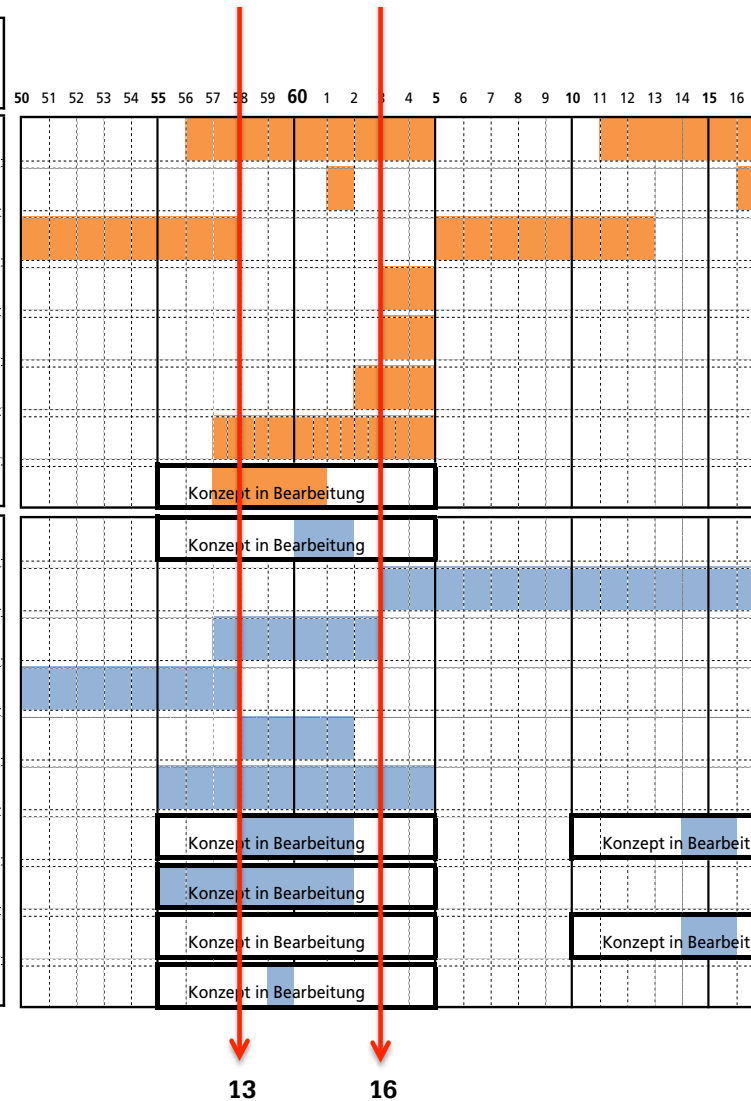
Vormittag

Belegung Bushof 2016 (mit Berücksichtigung der geplanten Änderungen beim Busangebot, Stand Dezember 2015)

Basis:

- Stadtbus bleibt mit Lastrichtungsfahrplan
- Fahrplanangebot 2016
- Regionales Konzept 2019 (Planungsstand 01.12.2015)

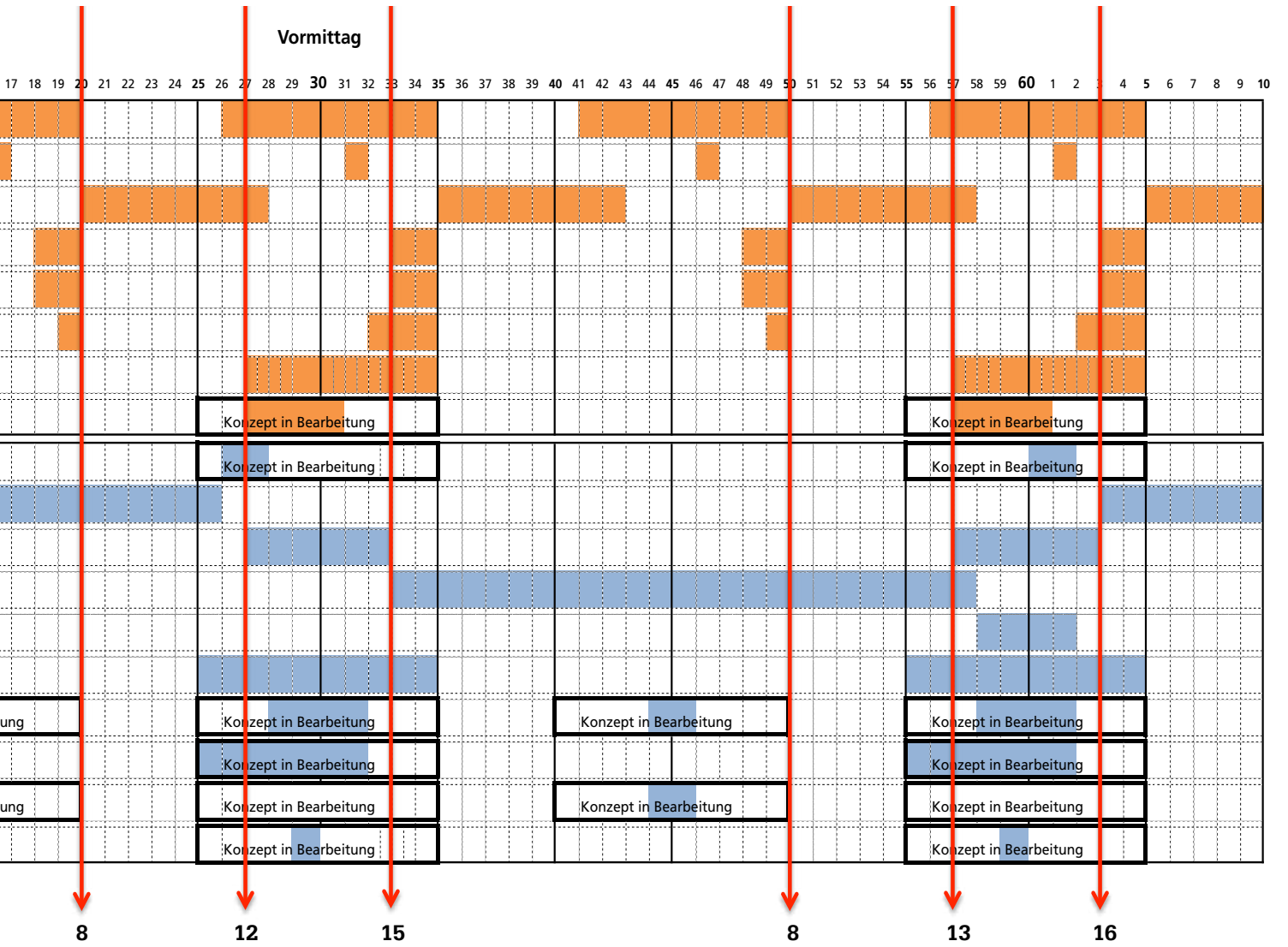
Nr. Linie/Fahrtrichtung	Betreiber	künftig mögl. Gefässgrößen	Fahrplan
701 Neulanden	WilMobil	Midibus 8-11m	2016
702 Wilen	WilMobil	Midibus 8-11m	2016
702 Neugruben	WilMobil	Midibus 8-11m	2016
703 Reuttistrasse	WilMobil	Midibus 8-11m	2016
703 Oelberg	WilMobil	Midibus 8-11m	2016
704 Wilerwald	WilMobil	Standardbus 12m	2016
705 Bildfeld-Himmelrich	WilMobil	Midibus 8-11m	2016
706 Braunau	WilMobil	Standardbus 12m	Konzept 2019
722 Hosenruck	WilMobil	Standardbus 12m	Konzept 2019
725 Niederhelfenschwil	PostAuto	Gelenkbus 18m	2016
726 Henau-Uzwil	PostAuto	Gelenkbus 18m	2016
727 Oberbüren-Gossau	PostAuto	Gelenkbus 18m	2016
729 Schwarzenbach-Uzwil	RegioBus	Standardbus 12m	2016
730 Jonschwil-Uzwil	PostAuto	Gelenkbus 18m	2016
732 Kirchberg-Gähwil	WilMobil	Gelenkbus 18m	Konzept 2019
733 Littenheid	WilMobil	Standardbus 12m	Konzept 2019
734 Sirnach-Fischingen	WilMobil	Standardbus 12m	Konzept 2019
735 Sirnach-Dussnang	WilMobil	Gelenkbus 18m	Konzept 2019



Anzahl Fahrzeuge gleichzeitig im Bushof

plus und minus 2 min wird als Belegung betrachtet (Verspätungen)

Abbildung 22: Belegung Bushof 2016 am Vormittag (mit Berücksichtigung der geplanten Änderungen beim Busangebot, Stand Dezember 2015)



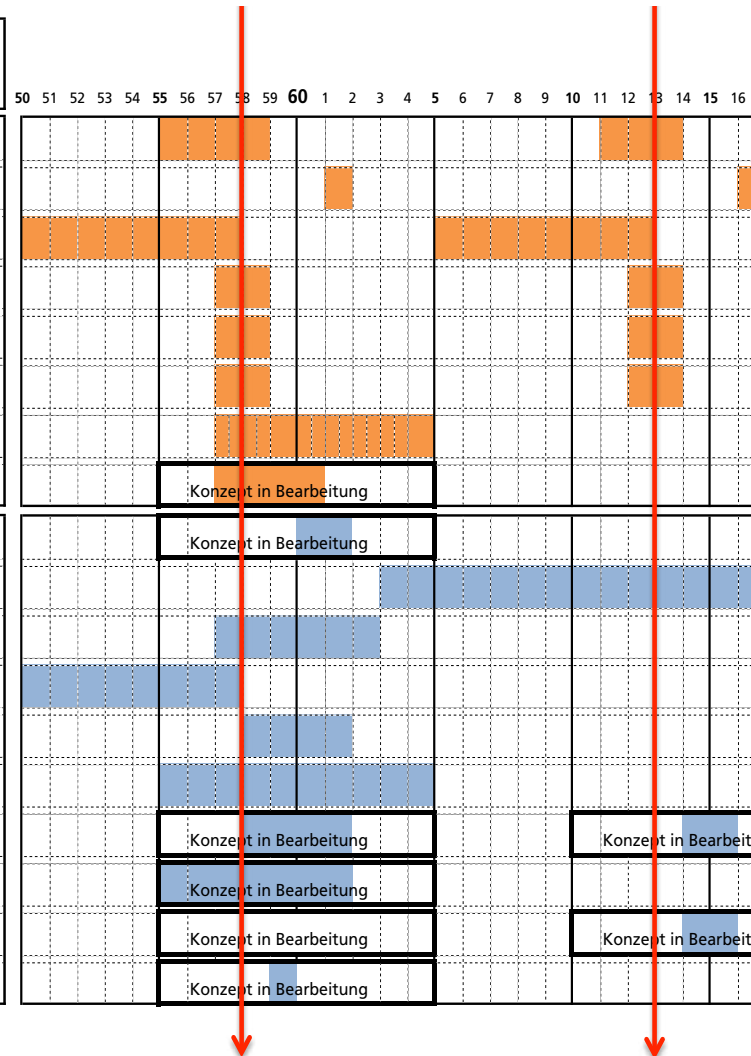
Nachmittag

Belegung Bushof 2016 (mit Berücksichtigung der geplanten Änderungen beim Busangebot, Stand Dezember 2015)

Basis:

- Stadtbus bleibt mit Lastrichtungsfahrplan
- Fahrplanangebot 2016
- Regionales Konzept 2019 (Planungsstand 01.12.2015)

Nr. Linie/Fahrtrichtung	Betreiber	künftig mögl. Gefässgrößen	Fahrplan
701 Neulanden	WilMobil	Midibus 8-11m	2016
702 Wilen	WilMobil	Midibus 8-11m	2016
702 Neugruben	WilMobil	Midibus 8-11m	2016
703 Reuttistrasse	WilMobil	Midibus 8-11m	2016
703 Oelberg	WilMobil	Midibus 8-11m	2016
704 Wilerwald	WilMobil	Standardbus 12m	2016
705 Bildfeld-Himmelrich	WilMobil	Midibus 8-11m	2016
706 Braunau	WilMobil	Standardbus 12m	Konzept 2019
722 Hosenruck	WilMobil	Standardbus 12m	Konzept 2019
725 Niederhelfenschwil	PostAuto	Gelenkbus 18m	2016
726 Henau-Uzwil	PostAuto	Gelenkbus 18m	2016
727 Oberbüren-Gossau	PostAuto	Gelenkbus 18m	2016
729 Schwarzenbach-Uzwil	RegioBus	Standardbus 12m	2016
730 Jonschwil-Uzwil	PostAuto	Gelenkbus 18m	2016
732 Kirchberg-Gähwil	WilMobil	Gelenkbus 18m	Konzept 2019
733 Littenheid	WilMobil	Standardbus 12m	Konzept 2019
734 Sirnach-Fischingen	WilMobil	Standardbus 12m	Konzept 2019
735 Sirnach-Dussnang	WilMobil	Gelenkbus 18m	Konzept 2019



Anzahl Fahrzeuge gleichzeitig im Bushof

plus und minus 2 min wird als Belegung betrachtet (Verspätungen)

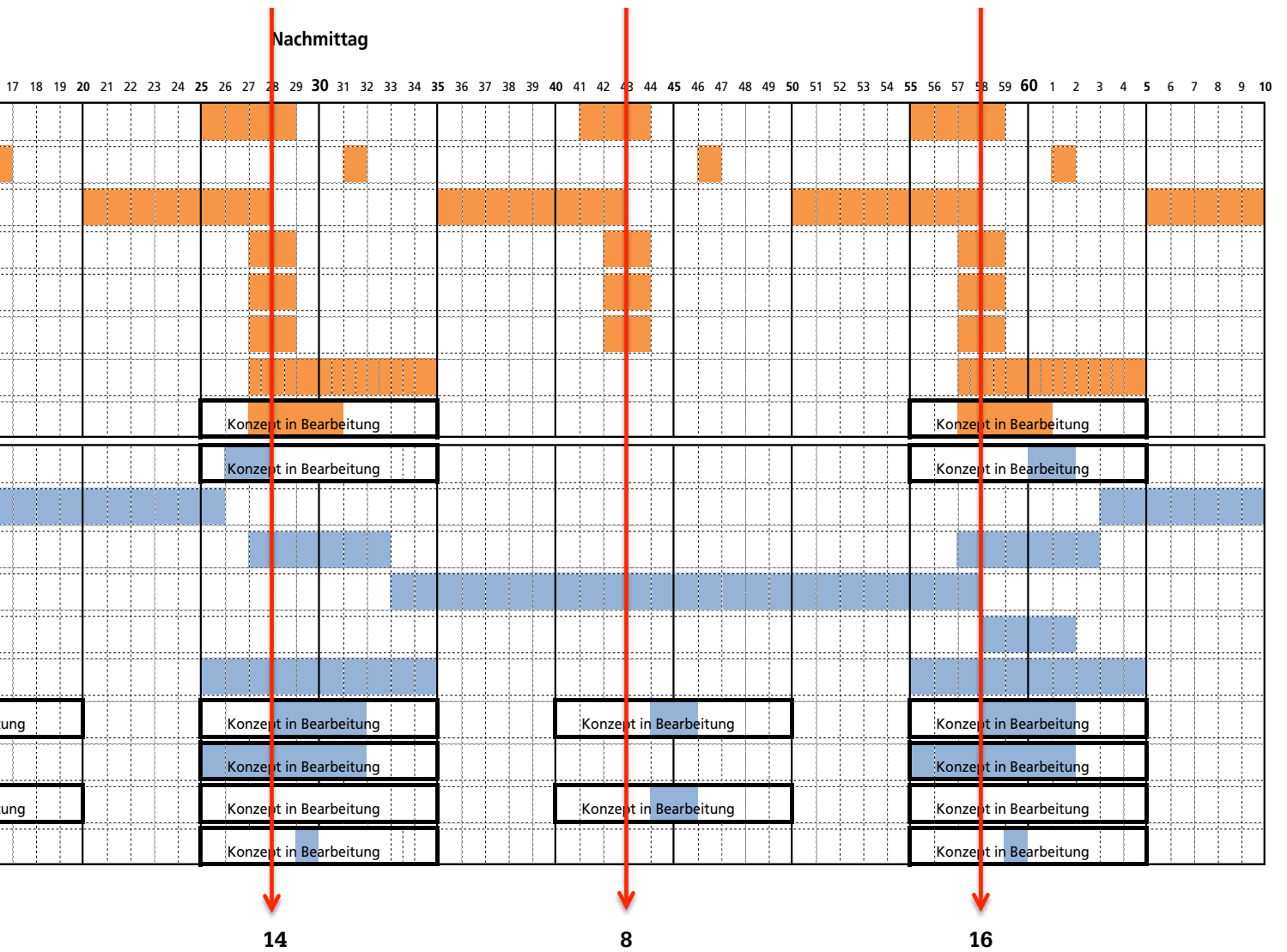
16

8

Bemerkungen:

- Linien 734 und 735 sind heute auf der gleichen Kante → neues Konzept in Bearbeitung (evtl. 2 Kanten nötig)
- Linien 725 und 727 ergänzen sich zum Halbstundentakt → eine Kante für diese Linie reicht
- Bei Linie 702 stehen die Busse beider Linienäste nach Neugruben und Wilen nie gleichzeitig am Bahnhof → eine Kante reicht

Abbildung 23: Belegung Bushof 2016 am Nachmittag (mit Berücksichtigung der geplanten Änderungen beim Busangebot, Stand Dezember 2015)



Fazit:

Mit Zuteilung der Linien 725/727 und 702 (Neugruben und Wilen) auf je die gleiche Kante könnte die Zahl auf 16 Haltekanten reduziert werden

Regionalbusse:

Linie	Richtung	Ausbaustandard	Bemerkungen
722	Hosenruck	Standardbus	Eigene Haltekante
725	Niederhelfenschwil	Gelenkbus	Mit Linie 727 an Doppelkante
726	Henau-Uzwil	Gelenkbus	Eigene Haltekante
727	Oberbüren-Gossau	Gelenkbus	Mit Linie 725 an Doppelkante
729	Schwarzenbach-Uzwil	Gelenkbus	Eigene Haltekante
730	Jonschwil-Uzwil	Gelenkbus	Eigene Haltekante
732	Gähwil	Gelenkbus	Eigene Haltekante
733	Littenheid	Standardbus	Eigene Haltekante
734	Sirnach-Fischingen	Gelenkbus	Derzeit mit Linie 735 an Doppelkante, künftig allenfalls eigene Kante
735	Sirnach-Dussnang	Gelenkbus	Derzeit mit Linie 734 an Doppelkante, künftig allenfalls eigene Kante

Stadtbusse:

Linie	Richtung	Ausbaustandard	Bemerkungen
701	Neulanden	Standardbus	Kleinbusfahrzeug 7.8 m
702	Wilten	Standardbus	Könnte nach heutigem Fahrplan mit dem Ast Neugruben zusammengelegt werden
702	Neugruben	Standardbus	Könnte nach heutigem Fahrplan mit dem Ast Wilten zusammengelegt werden
703	Reuttistrasse	Standardbus	
703	Oelberg	Standardbus	
704	Wilerwald	Standardbus	
705	Himmelrich	Standardbus	
706	Braunau	Standardbus	

Reserve:

Evtl. neue Linie ESP Wil West	Standardbus	Eigene Haltekante
Bahnersatz	Gelenkbus	Eigene Haltekante
Bahnersatz	Gelenkbus	Eigene Haltekante

In der Dokumentation bilden die Abbildungen 22 und 23 die Belegung des Bushofes 2016 unter Berücksichtigung der zu erwartenden Änderungen im Fahrplanjahr 2019 ab. Darin werden die aktuellen und geplanten Fahrlagen der Regional- und Stadtbusse (Vormittag und Nachmittag) und die künftig möglichen Fahrzeuggrößen berücksichtigt. Dies ist die Grundlage für die Definition des Anforderungsprofils bezüglich Anzahl und Grösse der Haltekanten sowie der Anforderungen für die Zu- und Wegfahrten. Daraus wird folgendes Anforderungsprofil abgeleitet:

- Regionalbusse: 10 Haltekanten für Gelenkbusse
 - Bei mind. 6 Haltekanten müssen Zu- und Wegfahrt unabhängig erfolgen können.
 - Bei max. 4 Haltekanten muss nur die Zufahrt selbstständig erfolgen können. Eine Aneinanderreihung von je zwei Fahrzeugen ist denkbar.
- Stadtbusse: 8 Haltekanten für Standardbusse
 - Wünschbar sind unabhängiger Zu-/Wegfahrt für alle Haltekanten.

- Denkbar sind auch 4 Haltekanten für je 2 Fahrzeuge. Eine Aneinanderreihung von je zwei Fahrzeugen ist möglich.

→ Reserve: 3 Haltekanten

- 1 Haltekante für Standardbus (evtl. neue Linie zum ESP Wil West)
- 2 Haltekanten für Gelenkbusse (Bahnersatz)

→ total 18 Haltekanten für Tagesbetrieb plus 3 Haltekanten für Reserve und Bahnersatz

→ 2 der 18 Haltekanten müssen so gestaltet werden, dass sie bei Bedarf erst in einer späteren Phase für den Busbetrieb eingerichtet werden

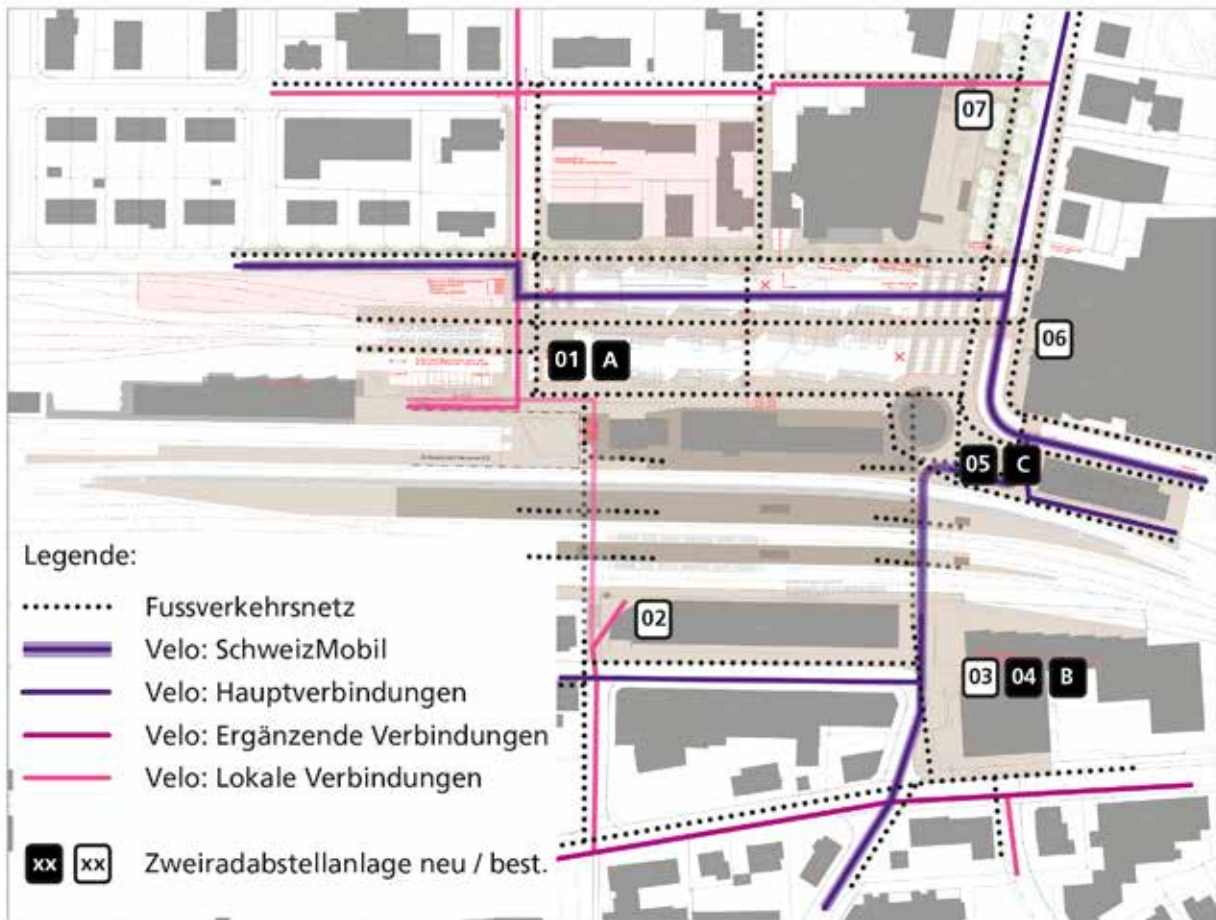
Konzeption Bushof

In einem klar gefassten Raum zwischen der Winkelried- und der Bahnhofstrasse lässt sich ein Bushof mit minimalen Überlagerungen mit dem motorisierten Individualverkehr betreiben. In der neuen Konzeption des Bahnhofplatzes wird der Durchgangsverkehr zwischen der West- und der Bahnhofstrasse unterbunden und nebst kundenfreundlichen Umsteigebeziehungen eine sichere Arealanbindung für den Fuss- und Veloverkehr gewährleistet.

Stirnseitig definieren gestaltete platzartige Situationen den Auftakt zum Bushof. Die beiden Fahrgassen ermöglichen direkte Zu- bzw. Wegfahrmanöver auf separaten Kanälen und erhöhen die Fahrplanstabilität. Regionale und städtische Busse können die als Sägezahn konzipierten Anlegekanten unabhängig anfahren und verlassen. Lediglich die Belegung von fünf Standplätzen mit je zwei Standardbussen setzt eine minimale betriebliche Abstimmung voraus. Die Längsanordnung der Bushaltestellen in Sägezahn-anordnung führt zu einem hohen Grad an Flexibilität und schafft günstige Umsteigebeziehungen.

Arealerschliessung Fuss-/Veloverkehr

Dem Fuss- und Veloverkehr wird auf dem ganzen Areal eine hohe Priorität eingeräumt. Für den Veloverkehr sind in alle Richtungen geeignete direkte und sichere Verbindungen vorzusehen. Die Schweiz-Mobil-Route Nr. 33 (Kartäuser-Fürstenland-Route) wird weiterhin über den neuen Bushof im Mischverkehr mit dem öffentlichen Verkehr geführt. Die Querbarkeit der Gleisanlagen für den Veloverkehr ist in der PU Ost sowie der PU West oder der Bahnquerung Schillerstrasse zu gewährleisten. Für den Fussverkehr wird auf allen Verbindungen eine entsprechende Infrastruktur angeboten. Die vorgeschlagene Mittelstreifenkonzeption auf der Oberen/Unteren Bahnhofstrasse ermöglicht eine sied-



Konzept Zweiradparkierung

Nr.	Status	Lage	Kapazität	Bemerkungen
01	Neubau	1. UG	400 VP	mit Option Doppelparker + 400 VP
A	Neubau	1. UG	120 Moto-PP	–
02	Bestand	EG	70 VP	–
03	Bestand	EG	180 VP	–
04	Neubau	1. UG	450 VP	Ergänzung Anlage Nr. 3 im Rahmen Entwicklung Postareal
B	Neubau	1. UG	60 Moto-PP	Angebot im Rahmen Entwicklung Postareal sichern
05	Neubau	1. UG	400 VP	mit Option Doppelparker + 400 VP (Ersatzneubau)
C	Neubau	1. UG	21 Moto-PP	–
06	Bestand	EG	40 VP	Anlage überbelegt; keine direkte Bhf-Nutzung
07	Bestand	EG	70 VP	Anlage ausgelastet / überbelegt

Abbildung 24: Schemaskizze betreffend Zugänge LV und Veloparkierung

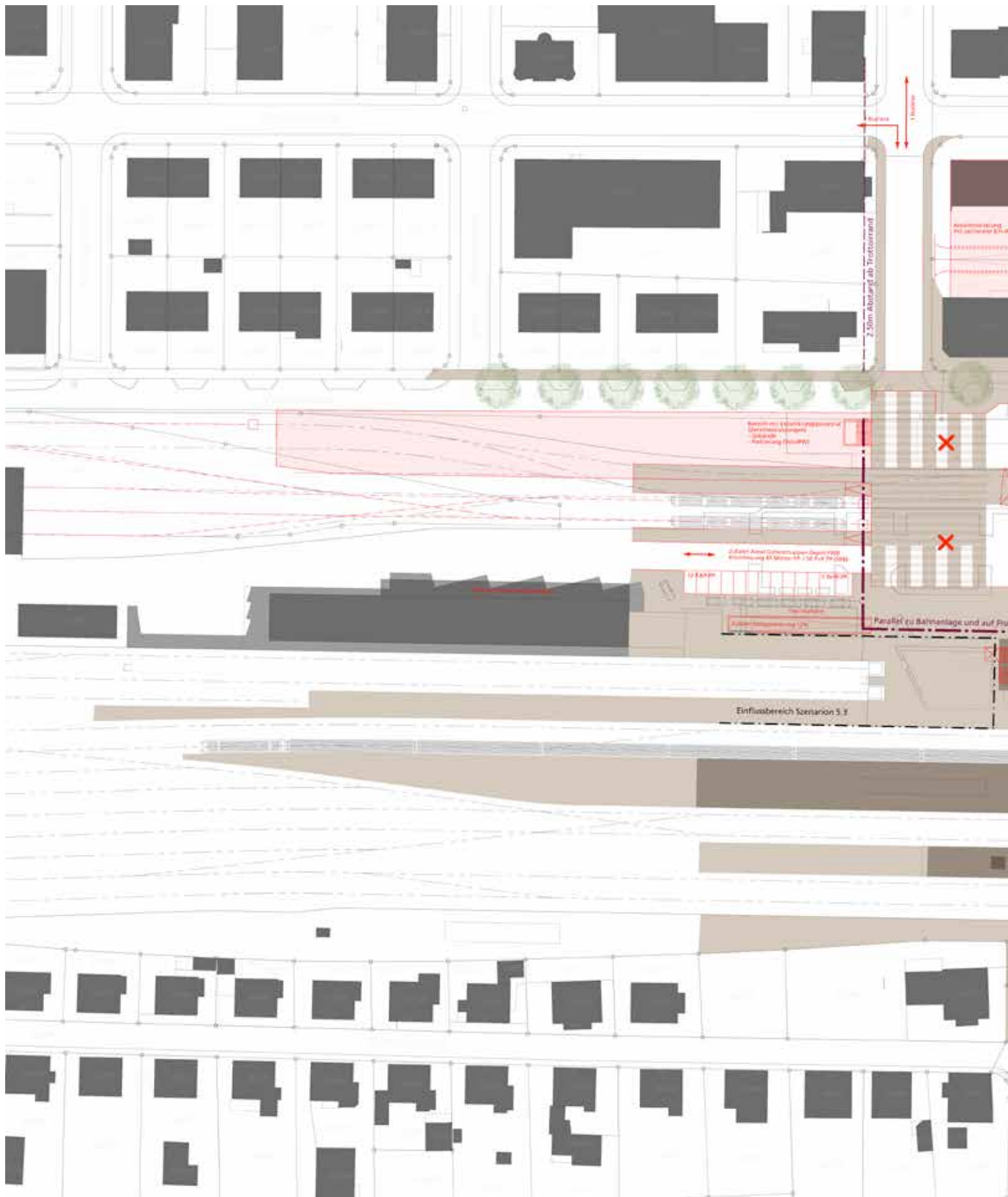
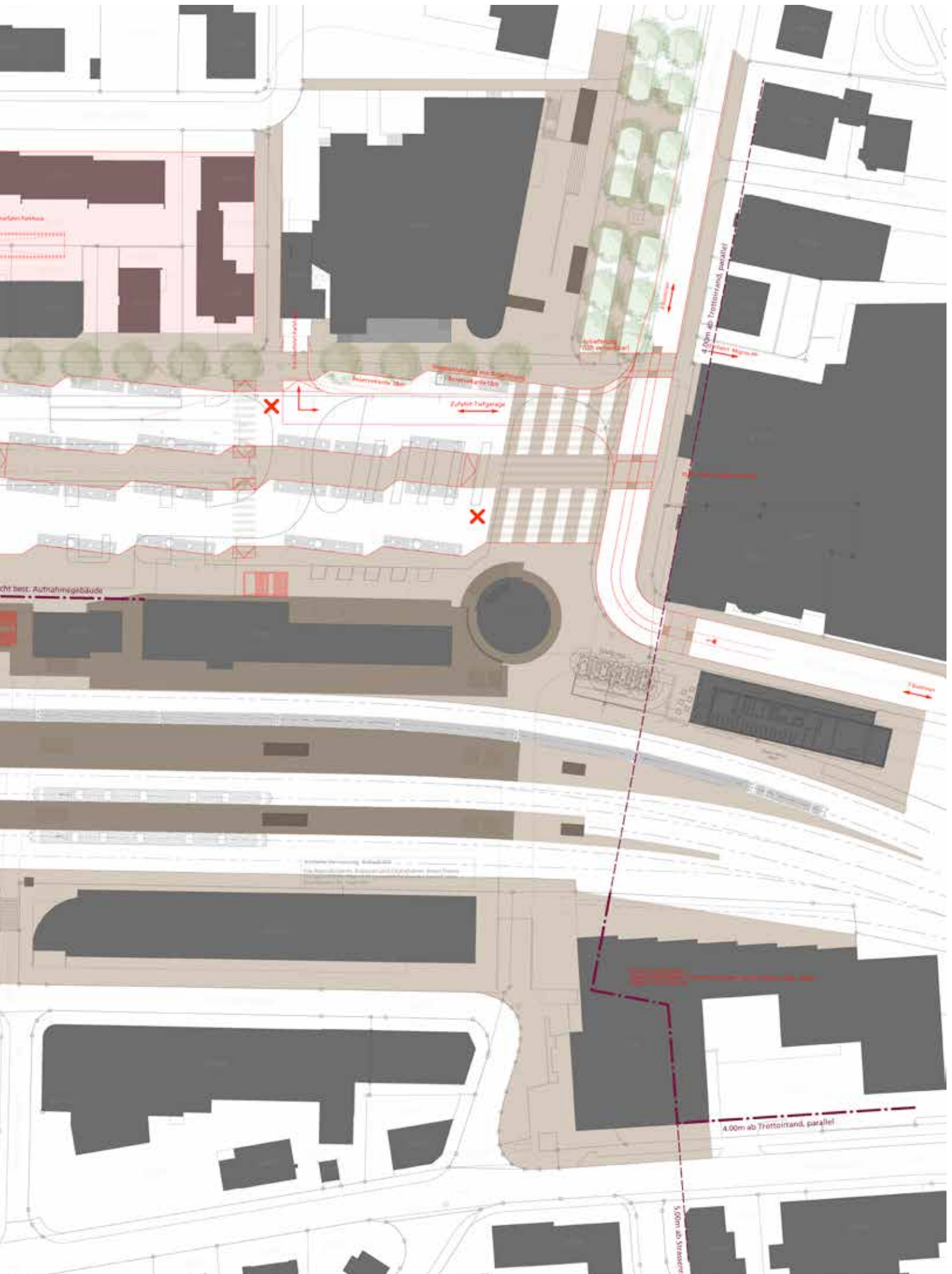


Abbildung 25: Massgebender Masterplan Bahnhof. Die weiteren Entwicklungen basieren auf obiger Anordnung von Bushof, Fussgängerbereichen und Verkehrsflächen. Es handelt sich um die Variante 3a, weiterbearbeitet, mit einer schmalen Mittelinsel und mit zwei Fahrgassen (Ausschnitt). Überarbeitet 11.03.2015, Quelle: asa AG

Die Übersicht über die untersuchten Varianten findet sich im Kapitel Dokumentation. Ebenfalls eingetragen ist mit einer gestrichelten Linie der städtebaulich gewünschte westliche räumliche Platzabschluss. Solange der westliche Platzabschluss nicht baulich erfolgen kann, ist er durch gestalterische Massnahmen auf der Ebene des Bahnhofplatzes zu bewältigen.



lungsorientierte Umgestaltung des Verkehrsraumes und eine Vernetzung des Bahnhofes für den Fuss- und Veloverkehr in Richtung Osten; dies auch unter der Prämisse, dass die Verkehrsmenge auf der städtischen Sammelstrasse (DTV 2014 ca.13 000 Fahrzeuge) mittelfristig nicht reduziert werden kann.

Heute stehen auf dem nordseitigen Bahnhofplatz 500 Veloabstellplätze, verteilt auf vier Abstellanlagen, zur Verfügung. Diese sind zu 70% ausgelastet. Der Bedarf an Veloparkplätzen wurde anhand der Entwicklungsprognosen der Fahrgastfrequenzen der SBB, der Norm sowie der aktuellen Auslastung der bestehenden Abstellanlagen abgeschätzt. Bis zum Jahr 2040 wird eine Zunahme der Quelleneinsteiger um 58% erwartet. Gemäss Hochrechnung steigt der Bedarf von heute total 850 bahnbezogenen Veloabstellplätze bis 2040 auf mindestens 2400 an. Der ermittelte Gesamtbedarf verteilt sich zu 30% (700 VP) auf die Südseite und 70% (1700 VP) auf die Nordseite des Bahnhofes. Nebst der geplanten Veloparkierungsanlage im Landhausareal (400 VP) können in einer neuen, unterirdischen oder oberirdischen Abstellanlage im Bereich der westlichen Personenunterführung weitere 400 Veloabstellplätze bereitgestellt werden. Diese Anlage soll in einem Teilbereich als Velostation organisiert werden. Beide Anlagen sind mit einer minimalen Raumhöhe von 3.0 m so zu konzipieren, dass sie bei Bedarf mit einem Doppelparksystem aufgerüstet werden können. Bei einer vollen Kapazitätsausschöpfung der Veloparkierungsanlagen stehen für die Bahnhofsnordseite insgesamt rund 1600 Veloparkplätze in zwei gut positionierten Abstellanlagen bereit.

Auf der Bahnhofsüdseite existieren heute 250 Veloabstellplätze auf zwei Anlagen verteilt. Im Rahmen einer zukünftigen Arealentwicklung Postareal sind in einem Ersatzneubau 450 Veloparkplätze zu sichern.

Derzeit werden am Bahnhof Wil etwa 100 Motorradparkplätze angeboten. Diese sind sehr gut ausgelastet. Aufgrund der hohen Nachfrage und der prognostizierten Frequenzzunahme sollen künftig für 200 Motorräder Abstellplätze geschaffen werden können.

Arealerschliessung MIV

Die Bahnhofsvorfahrt erfolgt aus Richtung Norden via Winkelriedstrasse. Über die gleiche Achse erreicht der motorisierte Verkehr den Freiverlad, das FWB-Depot, die P+R-Parkplätze und die 49 Mieterparkplätze der SBB.

Bedingt durch das Verkehrsregime beim Bushof wird sich die Bahnhofsvorfahrt längerfristig gleichwertig auf die Nord- und Südseite des Bahnhofes ausrichten. Für die nördliche Bahnhofsvorfahrt stehen im Bereich der PU West rund 12 oberirdische Kurzzeitparkplätze und

2 Fahrzeugabstellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen zur Verfügung. In Kombination mit einer Parkhauserweiterung und einer Aufwertung der PU West wird die Option geschaffen, die Bahnhofsvorfahrt auch im Untergeschoss mit einem direkten Bahnzugang neu zu organisieren. Die südseitige Bahnhofsvorfahrt ist mit der Entwicklung des Postareals zu lösen. Komplette Parkplatzbilanz mit Kommentar siehe Kapitel 4.

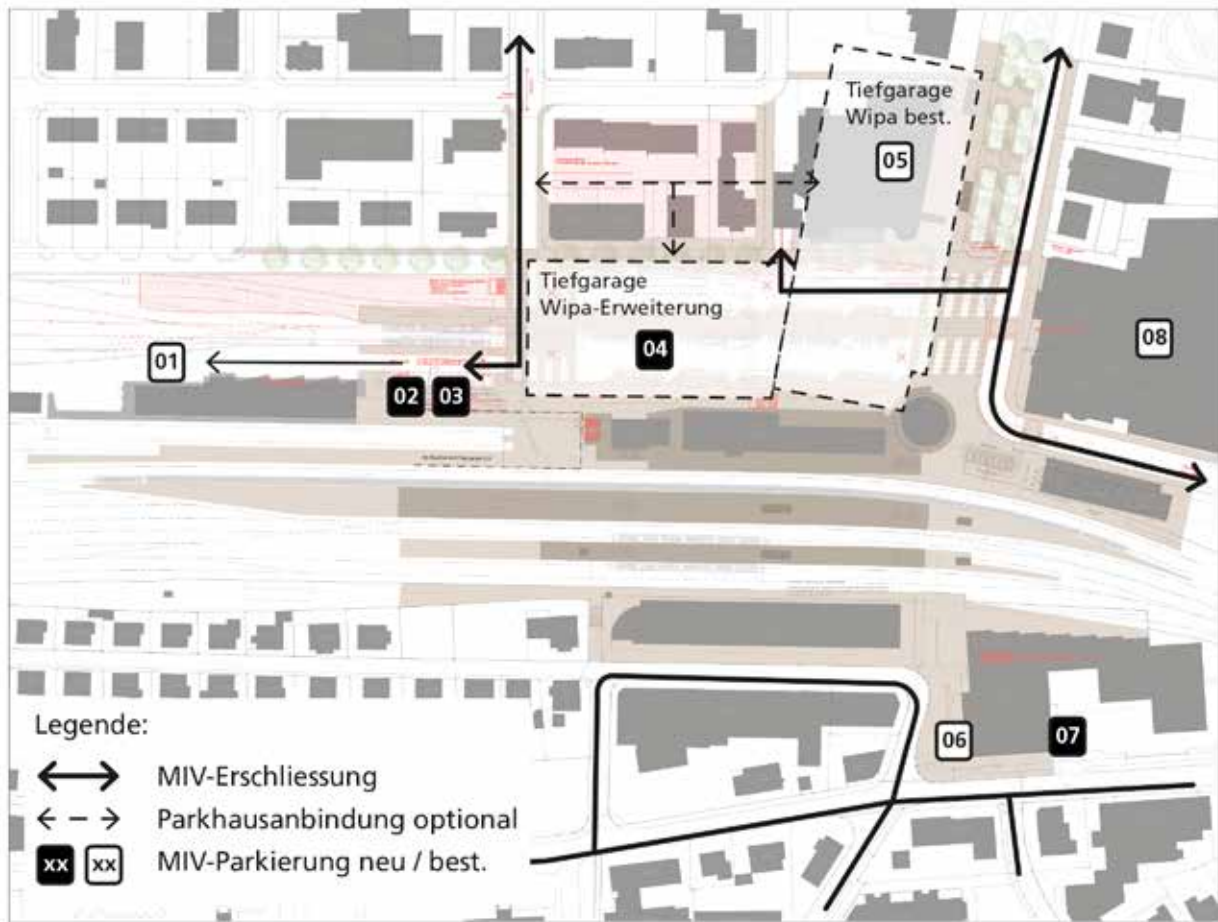
	heute	geplant
Parkhaus Migros	168 PP	168 PP
SBB vermietet (privat)	49 PP	49 PP
P+R SBB	90 PP	50-73 PP*
P+R Parkhaus Bahnhof (WIPA)	100 PP (+50)	140-170 PP*
Kurzzeitparkplätze Parkhaus Bahnhof und Mobility	317 PP (-50)	367 PP
Kurzzeitparkplätze 30 min / 15 min oberirdisch	47 PP	12 PP
Behindertenparkplätze oberirdisch	4 PP	2 PP
Taxistandplätze oberirdisch	11 PP	8 PP
Feuerwehr, Mobility oberirdisch	8 PP	0 PP
Untere Bahnhofstrasse oberirdisch	8 PP	0 PP
Total öffentliche Parkplätze	802 PP	819-849 PP

*mit WIPA und SBB zu konkretisieren

Abbildung 26: Vergleich des Angebotes an Parkplätzen für Personenwagen Bahnhof Nord

Im September 2014 hat die Stadt Wil die Auslastung der öffentlichen und privaten Parkplätze am Bahnhof an drei Werktagen und an einem Samstag erhoben. Die Untersuchung hat gezeigt, dass die P+R-Anlage der SBB aufgrund der günstigen Tarife von Arbeitspendlern gut ausgelastet ist. Die anderen Anlagen weisen Kapazitätsreserven auf. Auffallend ist die geringe Auslastung des Parkhauses Migros (40 bis 60%). Zu absoluten Spitzenzeiten ist das Parkhaus voll ausgelastet. Die Stadt Wil ist bestrebt, das öffentliche Parkplatangebot nördlich des Bahnhofes auf dem heutigen Bestand zu plafonieren und südseitig der Gleise ein ergänzendes Angebot zu entwickeln. Im Masterplan baut die Parkierungskonzeption auf einer Erweiterung des bestehenden Parkhaus Bahnhof um rund 90-120 Parkplätze auf. Die neu zu erstellenden, unterirdischen Parkplätze ersetzen eine entsprechende Anzahl an oberirdischen, öffentlichen Parkplätzen ab. Ergänzend werden im neuen Untergeschoss auch die sieben Mobility-Standplätze und eine Einstellhalle für Motorräder mit rund 120 Parkplätzen bereitgestellt. Dieses Angebot löst die bestehenden 50 Motorradparkplätze auf dem heutigen Bahnhofplatz ab. Im weiteren sind mit den anstehenden Arealentwicklungen auf der Südseite des Bahnhofes öffentliche Parkplätze für Personenwagen und Motorräder zu sichern.

Die zentrale Parkierungsanlage unter dem Stadtsaal wird neu nur noch ab der Oberen Bahnhofstrasse über die bestehende Zufahrtsrampe angefahren. Mit dem



Konzept MIV-Parkierung

Nr.	Bemerkungen	Status	Lage	Kapazität
01	Freiverlad / fwb-Depot (SBB)	best.	EG	50 P+R-PP 49 Mieter-PP
02	Bahnhofvorfahrt Nord	neu	EG	12 Kurzzeit-PP 2 BeHi-PP
03	Taxivorfahrt	neu	EG	8 PP
04	Parkhaus Bahnhof (Erweiterung PW-PP)	neu	1. UG	Total 130 PP: - 7 Mobility-PP - 4 BeHi-PP - 44 Kurzzeit-PP - 75 öff. PP
	Parkhaus Bahnhof (Erweiterung Moto-PP)	neu	1. UG	115 Moto-PP
05	Parkhaus Bahnhof	best.	1./2. UG	Total 417 PP: - 100 P+R-PP - 317 öff. PP
06	Bahnhofvorfahrt Süd	best.	EG	11 Kurzzeit-PP
07	Postareal (Angebotsentwicklung)	neu	EG	Bedarf offen
08	Parkhaus Migros	best.	-	168 private PP

Abbildung 27: Zufahrt und PW-Parkierung inkl. Quantifizierung gemäss Plänen Untergeschoss

geplanten Ausbau und in Relation zu einer optionalen Arealentwicklung im Geviert Winkelriedstrasse, Gallusstrasse, Notkerstrasse und Weststrasse können alternative Erschliessungsmöglichkeiten (z. B. via Winkelriedstrasse) betreffend der zentralen Parkierungsanlage geprüft werden.

Taxivorfahrt

An prominenter Lage, direkt beim Aufgang der Personenunterführung West, ist die Taxivorfahrt organisiert. Zwischen den oberirdischen Kurzzeitparkplätzen und dem Gleis 1 können die Taxichauffeure gut einsehbar auf die Kundschaft warten. Da die heute bestehenden elf Taxistandplätze gemäss Auslastungserhebung im besten Fall zu 40 bis 60% belegt sind, wird der bereitgestellte Warteraum für acht Fahrzeuge als ausreichend beurteilt.

Anlieferung

Auf dem neuen Bushof erfolgt der Warenumschatz für Denner, melectronics, Brezelkönig, kiosk, avec etc. zentral über die nordöstlichste Reservekante. Ein leistungsfähiger versenkbarer Lift transportiert die angelieferte Ware auf die beiden Untergeschosse und ermöglicht eine speditive Verteilung des Stückgutes per Paletthubwagen in die entsprechenden Lagerräume.

Städtebauliches Konzept

Der Bahnhofplatz wird von Gebäuden mit mehrheitlich attraktiver, publikumswirksamer Nutzung gefasst. Diese definieren präzise Raumfluchten, welche den Platz annähernd rechteckig begrenzen.

Funktional wird der Bushof auf dem Platz durch einer Mittelinsel und zwei Fahrgassen konzipiert.

Die Anordnung der Gleise der FWB am Platzrand erhöht die Flexibilität der Nutzung des Platzes und schafft zusätzliche Aufenthaltsflächen. Die FWB ihrerseits erhält eine eigene Adresse. Sie kann mittel- bis langfristig in eine Bebauung am Westrand des Platzes integriert werden.

Der Bahnhofplatz soll bezüglich der Oberfläche und dem Bespielen mit Dach/Dächern, Licht, Ausstattungselementen usw. hohe funktionale und gestalterische Anforderungen erfüllen. Eine besondere Bedeutung wird die Konzeption eines effizienten Personenleit- und Informationssystems haben. Für Eigen- und Fremdwerbung sind Spielregeln festzulegen.

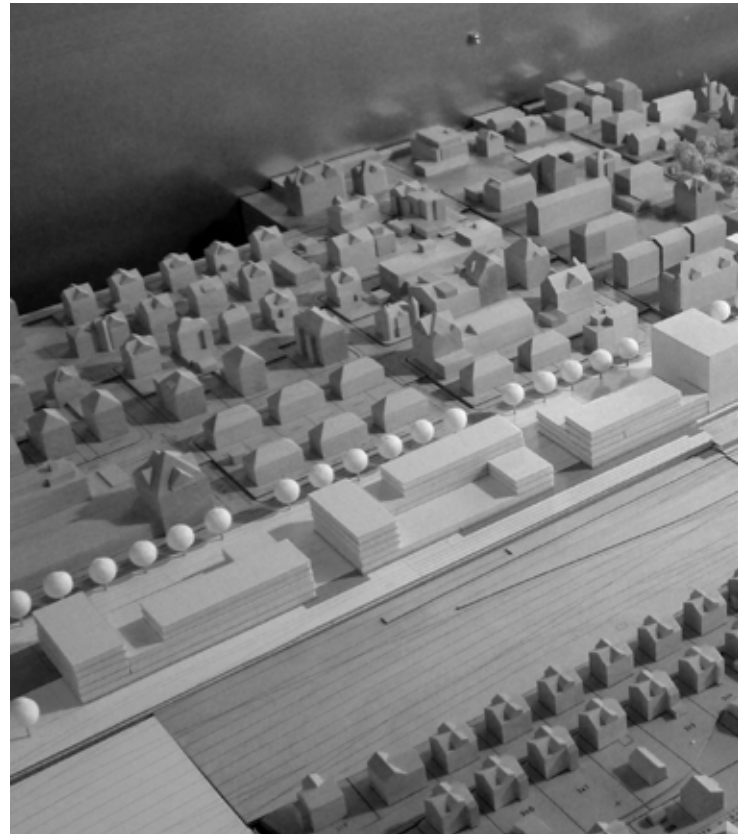


Abbildung 28: Modellfoto langfristiges Entwicklungspotenzial



Abbildung 29: Modellfoto. Der Bahnhof soll durch Bauten mit attraktiven Erdgeschossnutzungen gefasst w



Öffentlicher Raum und Randzonen

Durch die Konzentration der Verkehrsfläche in der Platzmitte wird der Flächenbedarf minimal gehalten. Die Umsteigebeziehungen zwischen den Verkehrsträgern sind kurz und können optimal gewährleistet werden. Für die angrenzenden Platzbereiche ergibt sich dadurch ein grösstmöglicher Gestaltungsspielraum und günstige Voraussetzungen für die Ansiedlung von attraktiven platzbezogenen Nutzungen (z. B. Verkauf, Restauration mit Aussenplätzen, Hotel Kongress).

Der Bahnhofplatz wird allseitig von Bauten mit ungefähr gleicher Traufhöhe umgeben. Höhere Gebäude setzen prägnante städtebauliche Akzente. So wird mit dem Projekt Landhaus in Ergänzung zum Derby-Hochhaus der östliche Platzabschluss definiert. Diese beiden Gebäude werden auf der Südseite auf dem Postareal und dem Bahnhofplatz Süd zur Akzentuierung der Stadtachse mit einem höheren Gebäude zu einem baulich starken Ensemble ergänzt.

An der nordseitigen Platzfront besteht das Potenzial für ein Projekt, welches die Lücke zwischen Stadtsaal und Konstanzerhof schliesst.

Die Südexposition, der grosszügige Vorplatz, die erwartete hohe Publikumsfrequenz und die optimale Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr sprechen für eine ergänzende Nutzung zum Stadtsaal (z. B. Kongresshotel). Sowohl der Stadtsaal als auch das Hotel können von entsprechenden Synergien profitieren. Die bestehende Einfahrt zum Parkhaus ist für diesen Zweck nachteilig, im Zusammenhang mit der angeordneten Projektentwicklung könnte die Einfahrt auch in das Neubauprojekt integriert werden.



Personenunterführung, Parking, ShopWil

Funktionalität und Atmosphäre der unterirdischen Anlagen sind für den Bahnhof von grosser Wichtigkeit. Die Zugänge müssen leicht auffindbar, hell und übersichtlich sein, einladend wirken und die Bedürfnisse unterschiedlicher Benutzergruppen berücksichtigen. Im Zusammenhang mit der geplanten Erweiterung des unterirdischen Parkplatzangebotes kann diesen Anliegen Rechnung getragen werden.

Die Ostunterführung in der Verlängerung der Stadtachse bleibt zweifelsfrei die wichtigste unterirdische Verbindung. Der entsprechende Ausbau (Verbreiterung) ist im Zusammenhang mit der Überbauung des Landhausareals langfristig gesichert. Die bestehende Westunterführung wird in Zukunft an Bedeutung gewinnen. Wegen dem Einsatz längerer Zugkompositionen wird diese durch die Bahnreisenden vermehrt benutzt.

Aufnahmegebäude SBB

Zurzeit sieht die SBB AG beim bestehenden Bahnhofgebäude keinen Handlungsbedarf. Trotzdem sollte im Rahmen der aktuellen Planung zumindest auf konzeptioneller Stufe ein möglicher Ersatzbau berücksichtigt werden. Mit einem Neubau am Ort des bestehenden Gebäudes ergäben sich für die Organisation der Publikumsbereiche im Erd- und Untergeschoss völlig neue Optionen, die aufeinander abgestimmt werden müssen (z. B. Zugang zu den Unterführungen und zum Parking, SBB-Dienstleistungen sowie Angebotserweiterungen mit kommerziellen Nutzungen).

Westquartier

Der Bahnhofplatz wird westseitig durch ein Hochhaus begrenzt. Dieses Hochhaus erfüllt städtebaulich zwei Ansprüche: Einerseits wird der Platzraum auf der Stirnseite adäquat abgeschlossen und andererseits bildet es den Auftakt zum angrenzenden Entwicklungsgebiet. Vor dessen Entwicklung sind für die vorhandenen Bahninfrastrukturen (Depot, Abstellgleise Verlad usw.) Ersatzlösungen zu finden.

Als logische Weiterentwicklung der heutigen Stadtstruktur wird die Weststrasse zur städtebaulichen Entwicklungsachse. Diese dient der Erschliessung des Neubaugebietes und als grosszügige Verbindung für Fussgänger und Radfahrer zum zukünftigen ESP Wil West. Für Fussgänger und Radfahrer ist eine zusätzliche Möglichkeit für die Überquerung der Gleise im Westen wünschbar. In diesem Bereich (Bahnhofeinfahrt von Westen) wäre zudem ein deutlich höheres Gebäude als städtebauliche Antwort und als Gegenüber zum Silo denkbar.

Das Westareal ist ein grosses, zusammenhängendes, sehr gut mit dem öV erschlossenes Gebiet, welches für eine nachhaltige Entwicklung mit verschiedensten Nutzungen, welche wenig MIV erzeugen, prädestiniert ist.

Südquartier

Im Südquartier haben sich wichtige Einrichtungen etabliert, so zum Beispiel die Kantonsschule und die Sportanlagen im Bergholz. Die Bedeutung des Quartiers wird noch zunehmen, da für verschiedene Areale ein Umstrukturierungsprozess ansteht.

Mit der Ausformulierung einer adäquaten Platzsituation wird ein einladender Zugang zum Bahnhof geschaffen und die Stadtachse als wichtige Nord-Süd-Verbindung für Fussgänger und Radfahrer aufgewertet. Mit dem in nächster Zeit absehbaren Wegzug der Post wird auf der Südseite des Bahnhofes ein wichtiges Areal frei. Damit bietet sich die Chance, an diesem Ort ein Tor zum Südquartier mit einem städtebaulichen Akzent in der Verlängerung der Stadtachse zu schaffen.

Zustand heute



Abbildung 30: Situation heute



Kurzfristige Entwicklung bis 2020

Der Zuordnung von baulichen Entwicklungen zu den Zeithorizonten liegen heutige Einschätzungen zugrunde. Weil sich die Verhältnisse ändern können, sind auch andere tatsächliche Abläufe denkbar; es ist durchaus möglich, dass ein in der mittel- bis langfristigen zeitlichen Perspektive dargestelltes Vorhaben kurzfristig realisiert wird.

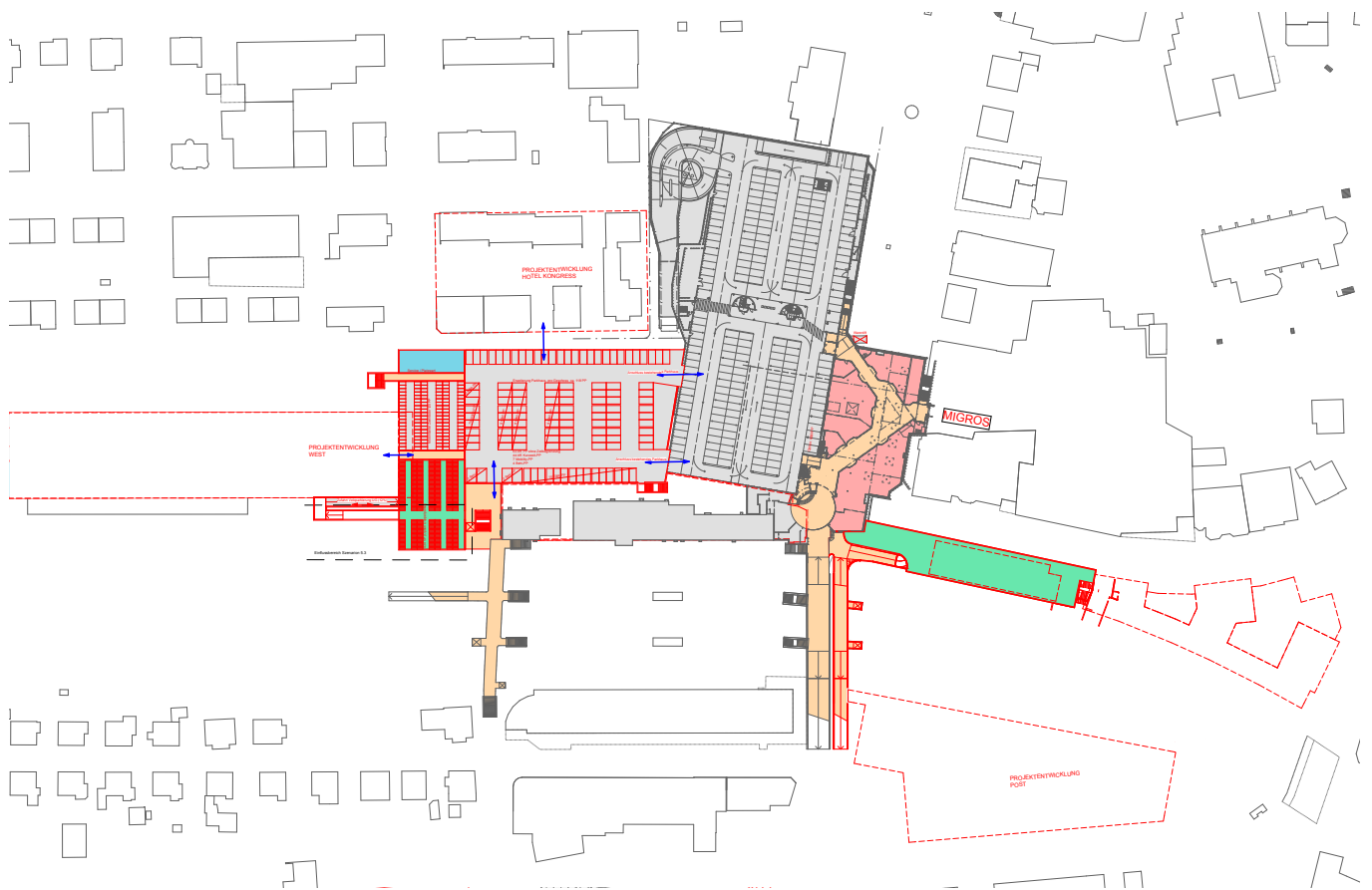


Abbildung 31: Kurzfristige Entwicklung bis 2020: 1. Untergeschoss

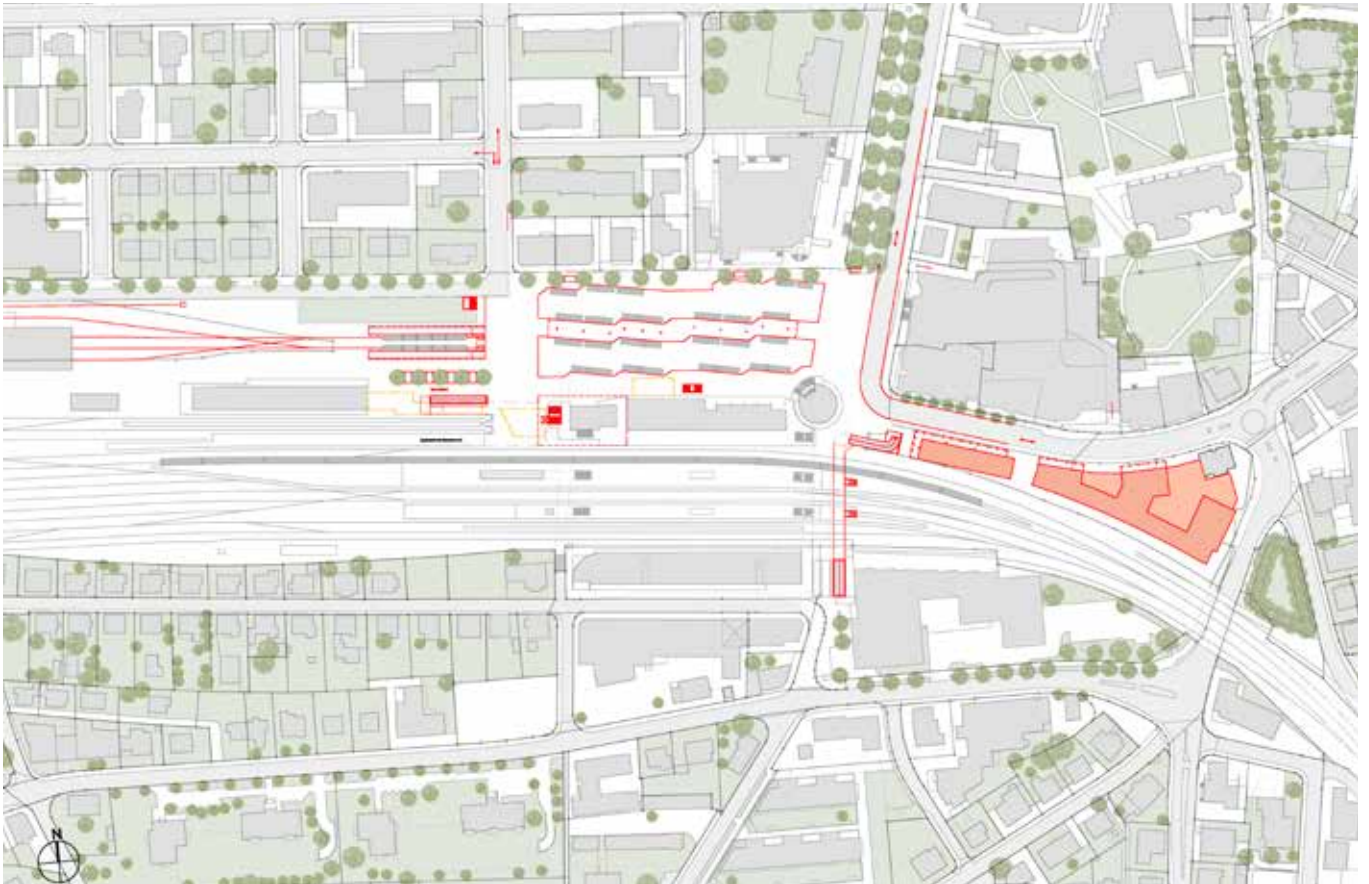


Abbildung 32: Kurzfristige Entwicklung bis 2020: Erdgeschoss



Abbildung 33: Kurzfristige Entwicklung bis 2020: Dachaufsicht

Mittelfristige Entwicklung bis 2030

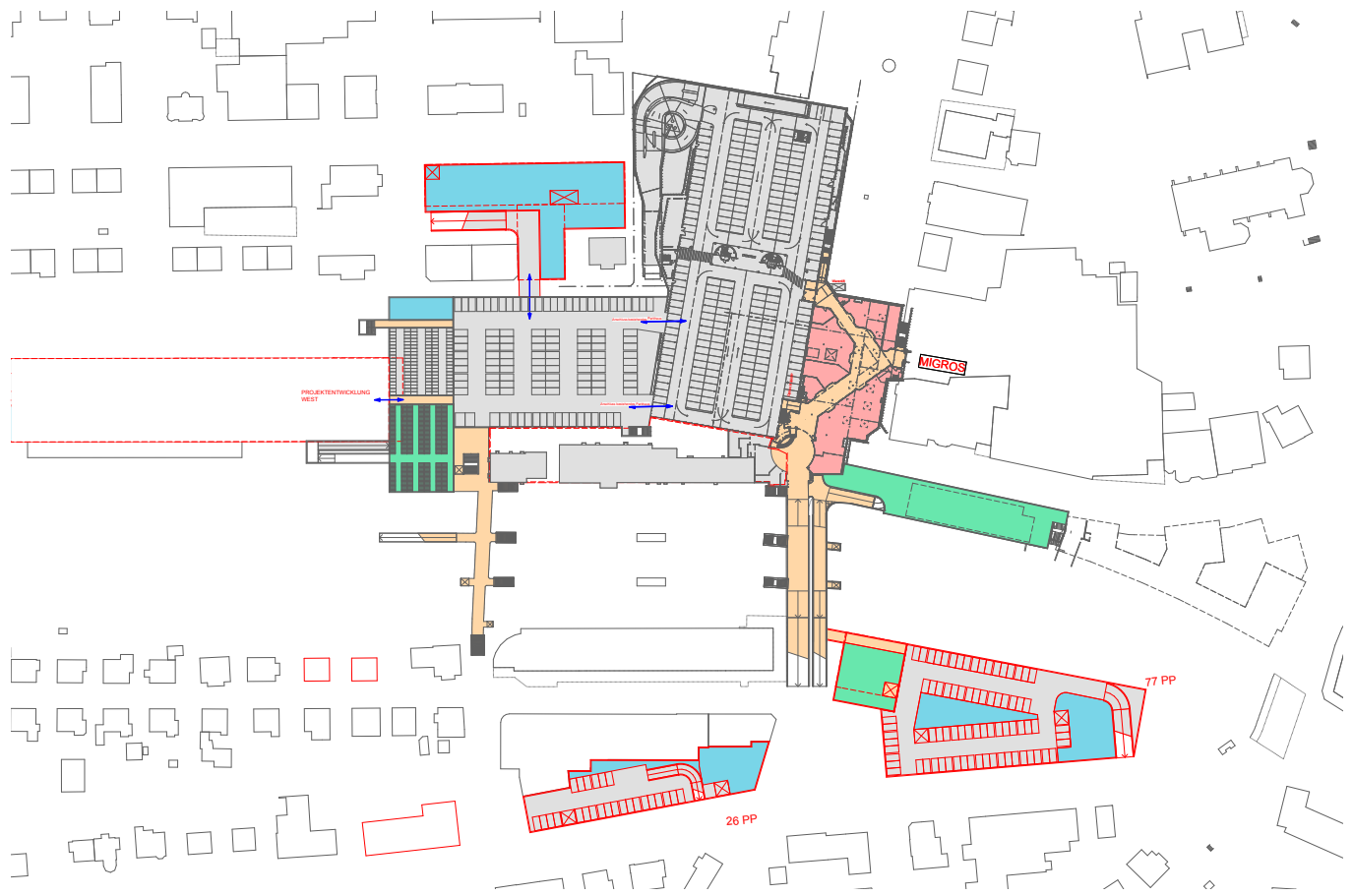


Abbildung 34: Mittelfristige Entwicklung: 1. Untergeschoss



Abbildung 35: Mittelfristige Entwicklung: Erdgeschoss



Abbildung 36: Mittelfristige Entwicklung: Dachaufsicht

Langfristige Entwicklung bis 2050

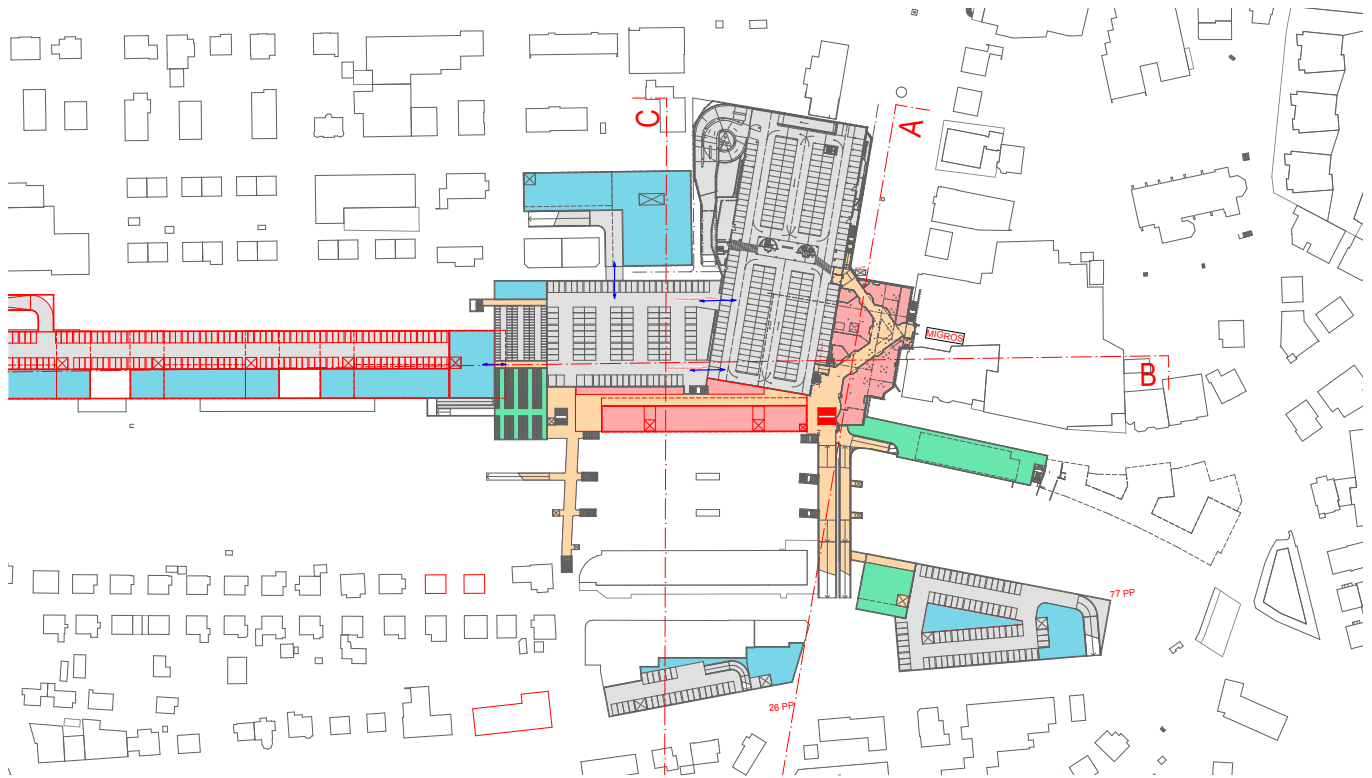


Abbildung 37: Langfristige Entwicklung: 1. Untergeschoss



Abbildung 38: Langfristige Entwicklung: Erdgeschoss



Abbildung 39: Langfristige Entwicklung: Dachaufsicht



Abbildung 40: Langfristige Entwicklung, Übersicht

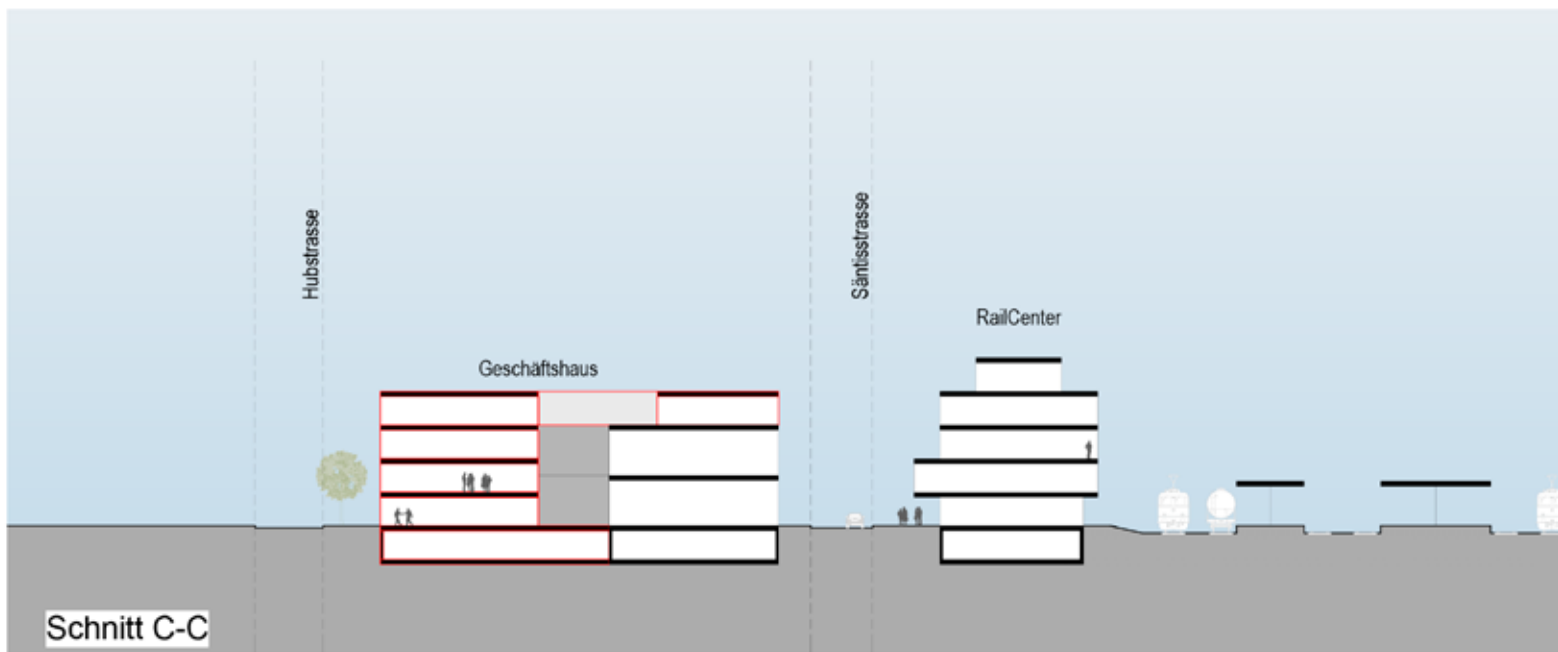
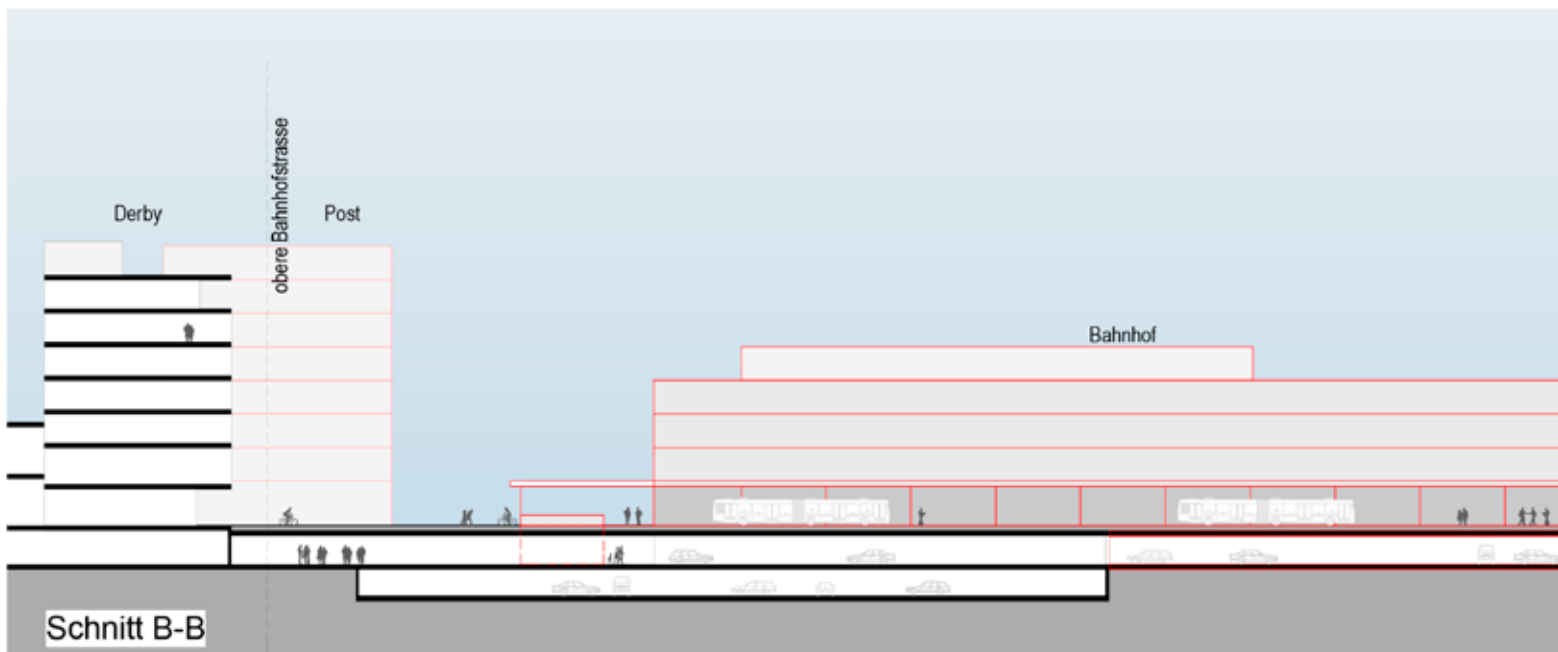
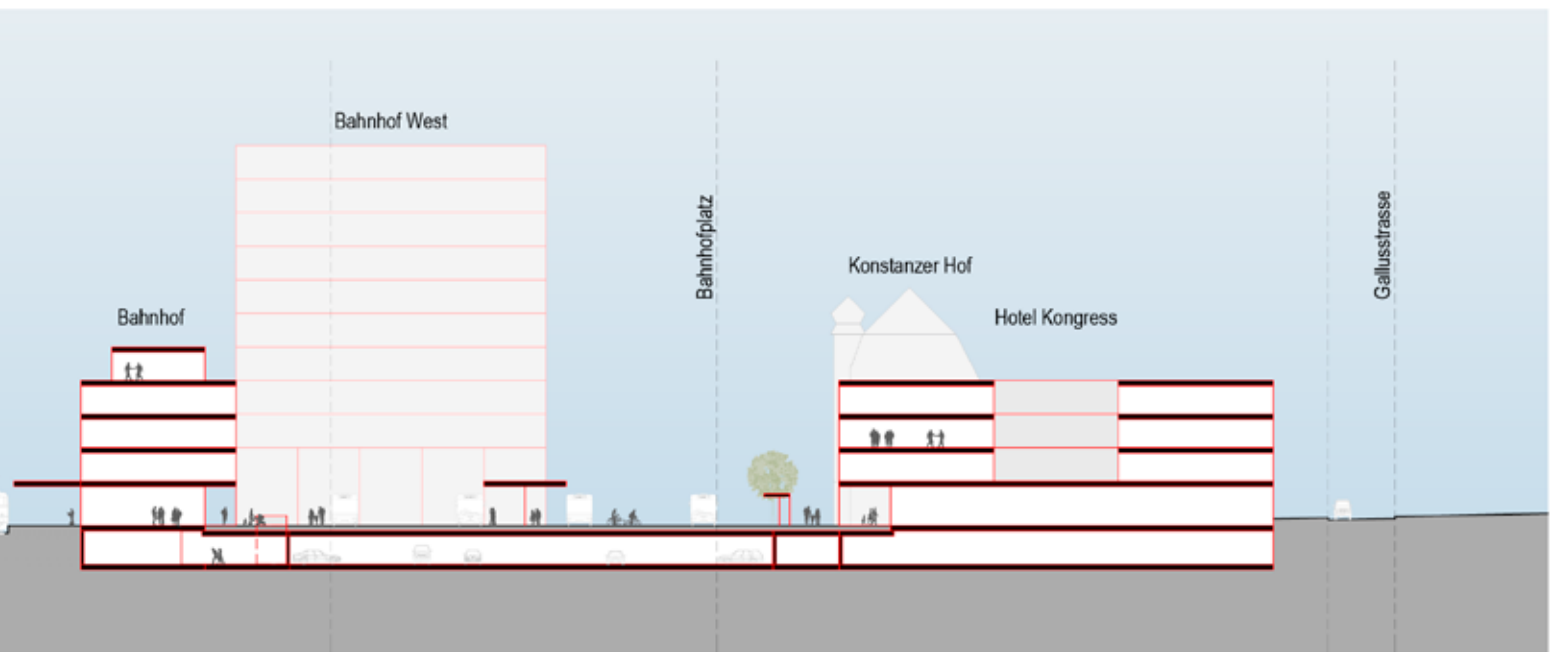
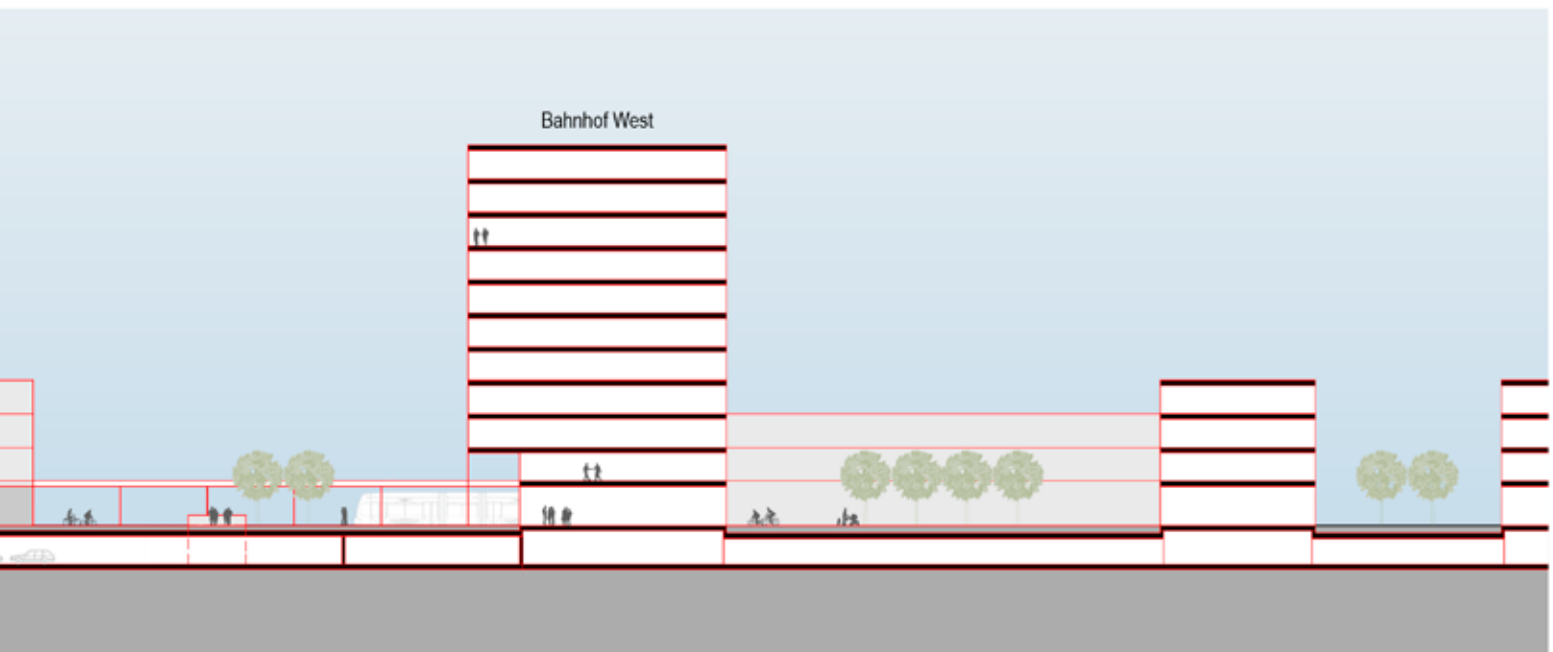
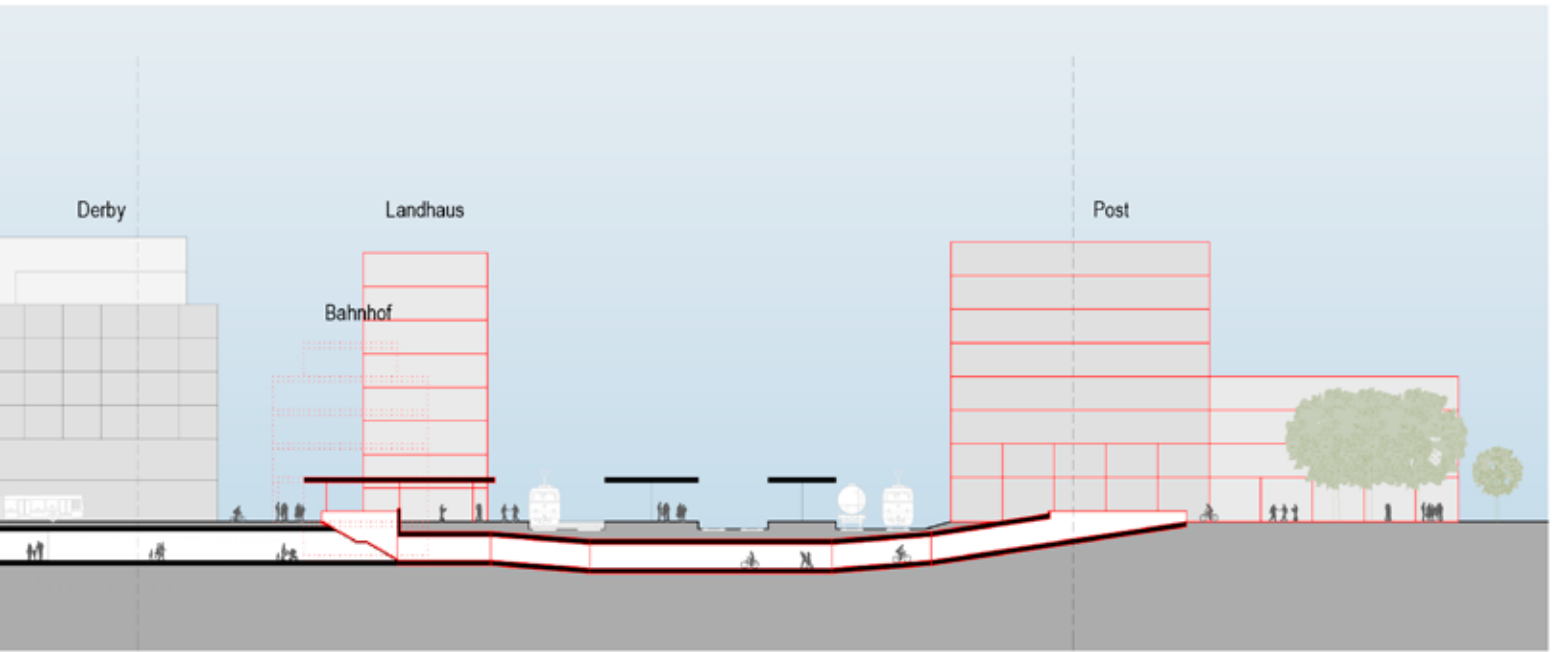


Abbildung 41: Langfristige Entwicklung: Schnitte Bahnhofplatz



Handlungsfelder

Zuständigkeiten

Der Masterplan wird durch die Stadt Wil bewirtschaftet.

Controlling, Monitoring

Mindestens jährlich wird vor dem Hintergrund des massgeblichen Umfeldes und der tatsächlichen Entwicklung eine summarische Prüfung der gesamten Inhalte vorgenommen und allen Partnerorganisationen Bericht erstattet. Zudem werden die Massnahmen hinsichtlich Erfüllungsgrad und Aktualität überprüft und notfalls angepasst.

Planungshorizonte

Die Planungshorizonte werden mit kurzfristig, mittelfristig und langfristig und nicht in Jahren definiert. Kurzfristig sollen der neue Bahnhofplatz Nord und die direkt damit verbundenen, heute realisierbaren Massnahmen bis zum Jahr 2020 umgesetzt werden. Der Kategorie mittelfristig werden Entwicklungen zugeordnet, die ohne die Voraussetzung weiterer Massnahmen jederzeit möglich, allerdings aus heutiger Sicht von den Projektpartnern noch nicht vordringlich sind. Es handelt sich dabei vor allem um die Umnutzung des Areals der Hauptpost, die Aufwertung der Bahnhofzugänge Süd, die Umnutzung und Verdichtung im Bereich des SBB-Aufnahmegebäudes sowie um weitere private Immobilienentwicklungen im Umfeld. Der zeitliche Horizont wird etwa auf das Jahr 2030 gesetzt. Zur Kategorie langfristig gehört der gesamte westliche Bereich zwischen SBB-Gleisanlagen und Weststrasse. Hier können die zum Teil heute schon brachliegenden Flächen erst umfassend entwickelt werden, wenn sich die Bahnunternehmen SBB und FBW mit ihren heutigen Anlagen zurückziehen. Der Zeithorizont wird mit dem Jahr 2050 definiert.

Strategie

Die Ziele sollen in erster Linie durch die gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit der Projektpartner und durch die Kommunikation der Konzepte und deren Plausibilität und Kosten-Nutzen-Wirkung erreicht werden. Der Masterplan enthält realistischerweise nur Massnahmenblätter, die sich auf den kurzfristigen Zeithorizont 2020 beschränken. Damit wurden diese auf einen überblickbaren Zeithorizont ausgerichtet und dienen als verbindliche Handlungsanweisungen für die nächsten Schritte.

Massnahmenblätter

Detaillierte Massnahmenblätter werden für den kurzfristigen Planungshorizont ausgearbeitet. Für den mittelfristigen und langfristigen Planungshorizont werden allgemein formulierte Strategien umschrieben.

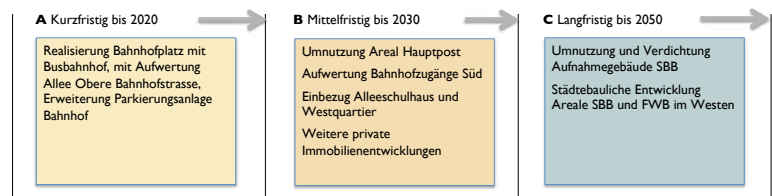


Abbildung 42: Übersicht Realisierungsphasen

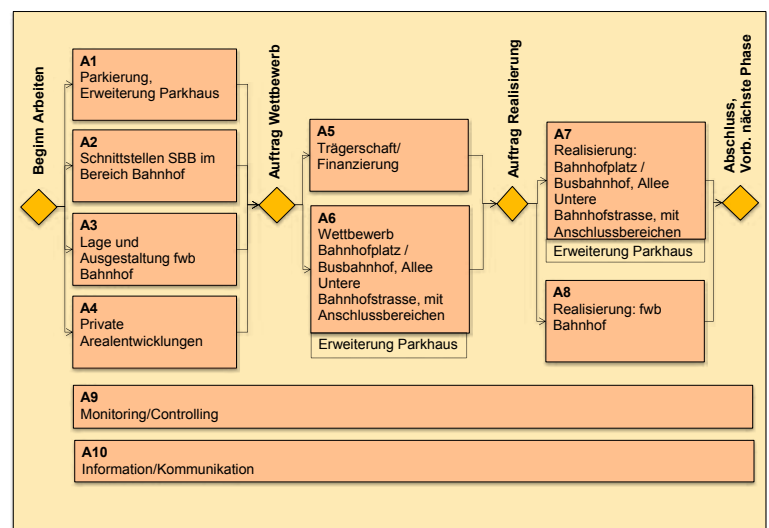


Abbildung 43: Übersicht Massnahmen der Realisierungsphase A, kurzfristig

A1	Parkierung Zweiräder und MIV, Erweiterung Parkhaus
Ausgangslage	<p>Aufgrund des grösseren Platzbedarfes des Bushofes fallen die bestehenden oberirdischen Zweiradparkplätze, Kurzzeitparkplätze mit Taxistandplätzen und Bahnhofvorfahrt im Bereich der PU West weg und müssen adäquat ober- oder/und unterirdisch ersetzt werden. Im Zusammenhang mit den Bauarbeiten des Bushofes bestünde die Chance gleichzeitig eine Erweiterung des Parkhaus Bahnhof vorzunehmen.</p> <p>Am Bahnhof Wil werden bestehend 90 oberirdische P+R-Plätze (SBB) sowie 100 P+R-Plätze im Parkhaus Bahnhof angeboten. Aufgrund der hohen Nachfrage erhöhte die WIPA die Anzahl P+R-Plätze mittlerweile auf 150. Die SBB rechnen bis 2030 mit einem Frequenzwachstum von 80% am Bahnhof Wil und möchten die Gesamtzahl an P+R-Plätze bis dahin auf 300 steigern. Das zusätzliche Angebot von 110 Parkplätzen soll später zusammen mit einer Arealentwicklung von Seiten der SBB gesichert und nicht gleichzeitig mit dem Bahnhofplatz gebaut werden.</p>
Gegenstand/Ziel	<ul style="list-style-type: none"> – Die Flächen für die Bahnhofvorfahrt sowie Taxistandplätze sind auch in Zukunft oberirdisch anzuordnen. – Es werden zukünftig in etwa gleich viele Parkplätze angeboten wie heute. – Eine Erweiterung des Parkhaus Bahnhof wird geprüft. – Die Anzahl Velo- und Motorradabstellplätze entsprechen dem künftigen Bedarf.
Objektnummer	Richtplaninhalt
A1.1	Die Stadt Wil erarbeitet unter Einbezug der Beteiligten SBB AG und WIPA Wiler Parkhaus AG eine Parkierungsstrategie MIV und Zweiräder für den Bahnhof.
A1.2	Wenn die Parkierungsstrategie MIV und die Wirtschaftlichkeitsüberlegungen es zulassen, wird die Erweiterung des Parkhaus Bahnhof im Rahmen des Wettbewerbes überprüft.
Handlungsanweisungen	<p>Erarbeiten einer Parkierungsstrategie mit folgenden Themen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Kiss und Ride Parkplätze (K+R), Bahnhofvorfahrt, Taxistandplätze – Kurzzeitparkplätze – Park und Ride Parkplätze (P+R) inkl. Tarifierung – Veloparkplätze, Velostation – Motorradparkplätze <p>Die SBB AG und WIPA Wiler Parkhaus AG werden als Eignerinnen der bestehenden Parkierungsinfrastruktur miteinbezogen.</p> <p>Im Fall einer Realisierung: Klären der Projektträgerschaft, Finanzierung und allfällige Kostenbeteiligungen</p>
Federführung	Stadt Wil, Departement BUV
Involvierte Stellen	WIPA Wiler Parkhaus AG SBB AG, Immobilien und Portfoliomanagement
Realisierung	Erarbeitung definitives Konzept als Basis für das Wettbewerbsprogramm Bahnhofplatz, Umsetzung mit Bahnhofplatz
Querverweise	<ul style="list-style-type: none"> – Bushof, Bahnhofplatz – Platzierung FWB

Masterplan Zukunft Bahnhof Wil

A2 Schnittstellen SBB AG im Bereich Bahnhof

Ausgangslage Die SBB AG ist Grundeigentümerin und Hauptanstösserin an den neuen Bushof. Sie stellt sich auf den Standpunkt, dass an den Publikumsanlagen und am Aufnahmegebäude Wil im Zusammenhang mit dem Projekt Bahnhofplatz Wil nichts verändert werden muss. Werden trotzdem Veränderungen geplant, so ist dies über das Projekt zu finanzieren. Die SBB AG ist an optimalen Umsteigebeziehungen zwischen SBB-Bahnhof, Bushof und der FWB-Haltestelle interessiert. Sie sind damit einverstanden, dass der Bushof sowie der Halt der FWB auf ihrem Grundstück geplant und umgesetzt wird. An der Situation P+R sowie Freiverlad wird die SBB AG aktiv nichts verändern. Der Standort des Freiverlades im Ortszentrum der Stadt Wil ist aufgrund der verursachten MIV-Verkehrsbeziehungen und der belegten hochwertigen Fläche als unglücklich zu beurteilen.

Die Fläche des heutigen und künftigen Bushofes befindet sich im Eigentum der SBB AG. Die Stadt Wil ist daran interessiert – wenn sie schon die hohen Investitionskosten alleine zu tragen hat –, dass diese wichtige öffentliche Fläche längerfristig ins Eigentum der Stadt überführt wird. In diesem Zusammenhang sind auch die diversen Dienstbarkeitsverträge anzupassen.

Gegenstand/Ziel – Klärung der Schnittstellen und Spielräume SBB AG–Stadt Wil
 – Klärung der Eigentumssituation hinsichtlich des Neubaus Bahnhofplatz bzw. den zu tragenden Investitionskosten durch die Stadt Wil

Objektnummer Richtplaninhalt

A2.1 Die Schnittstellen für die Erarbeitung des Wettbewerbes werden geklärt.

A2.2 Im Rahmen des Neubaus wird über die Übertragung der Grundstücksflächen des Bahnhofplatzes durch die Stadt Wil verhandelt.

A2.3 Es wird ein alternativer Standort für den Freiverlad in der Region Wil gesucht.

Handlungsanweisungen – Vor Wettbewerbsbeginn werden die Schnittstellen und Spielräume zwischen der SBB AG und der Stadt geklärt
 – Nach dem Vorliegen des Wettbewergergebnisses mit dem Vorprojekte wird im Rahmen des Bauprojektes die künftige Eigentumssituation des Bahnhofplatzes geklärt
 – Innerhalb der Region Wil wird ein alternativer Standort für einen Freiverlad gesucht.

Federführung A2.1/A2.2: Stadt Wil, Departement BUV
 A2.3: Region Wil, Geschäftsstelle

Involvierte Stellen Stadt Wil, Departement BUV
 Stadt Wil, Departement FKV, Grundbuchamt
 Region Wil, Geschäftsstelle
 SBB AG, Infrastruktur Netzentwicklung
 SBB AG, Immobilien und Portfoliomanagement
 Frauenfeld-Wil-Bahn AG

Realisierung Kurzfristig
 Siehe Handlungsanweisung

Querverweise

A3	Lage und Ausgestaltung FWB Bahnhof
Ausgangslage	Durch die steigende Anzahl der Buslinien am Bahnhof Wil ist der bestehende Bahnhofplatz zu klein, um für alle 18 Linien eine behindertengerechte Einsteigesituation anzubieten. Nach umfassenden Abklärungen an der Struktur und Taktung des Busnetzes ist die einzige Lösung zur Unterbringung der geforderten Anzahl Kanten die Vergrösserung des Bahnhofplatzes Richtung Westen. Die Haltestelle der FWB wird rund 85 m westlich der heutigen Lage neu erstellt. Trotz Neubau der Haltestelle muss die Zufahrt aus den beiden Haltebereichen in alle drei Depotgleise möglich sein. Die technische Machbarkeit dieser Gleisverschiebung wurde in einer Projektstudie nachgewiesen.
Gegenstand/Ziel	<ul style="list-style-type: none"> – Betrieblich und technisch funktionierende Gleisanlage FWB – Funktionierende, kundenfreundliche Umsteigebeziehungen FWB–Bus–SBB – Ausgestaltung eines kundenfreundlichen und städtebaulich ansprechenden Ankunftsort der FWB in Wil
Objektnummer	Richtplaninhalt
A3.1	Die Haltestelle der FWB wird 85 m westlich der heutigen Lage neu erstellt. Die Zufahrt aus den beiden Haltebereichen ins Depot ist gewährleistet.
Handlungsanweisungen	<ul style="list-style-type: none"> – Erarbeitung eines bewilligungsfähigen Projektes Gleisanlage als Vorgabe für den Wettbewerb – Erarbeitung der definitiven Ausgestaltung des Haltestellenbereiches im Wettbewerb – Erarbeitung eines Vor- und Genehmigungsprojekt zuhanden BAV durch FWB – Ausweisen der Ohnehinkosten im Projektperimeter durch die FWB
Federführung	Stadt Wil, Departement BUV
Involvierte Stellen	Frauenfeld-Wil-Bahn AG SBB AG Immobilien (Grundeigentümerin) Bundesamt für Verkehr, BAV Kanton St. Gallen, Volkswirtschaftsdirektion, Amt für öffentlicher Verkehr Kanton Thurgau, Departement für Inneres und Volkswirtschaft, Öffentlicher Verkehr/Tourismus
Realisierung	Kurzfristig mit Bushof
Querverweise	Einstellhalle (Provisorien/Bauablauf)

Masterplan Zukunft Bahnhof Wil

A4 Private Arealentwicklungen

Ausgangslage Von entscheidender Bedeutung für das optimale Funktionieren des Bahnhofplatzes sind die Schnittstellen zu den angrenzenden Liegenschaften. Dies sowohl auf der Stadtebene wie auch im Untergeschoss und im Zusammenhang mit den Fassaden, die den Platz begrenzen.

Gegenstand/Ziel Die privaten Arealentwicklungen werden im Sinne des Masterplans aktiv gefördert. Die Schnittstellen werden von der Projektträgerschaft aktiv bewirtschaftet. Sie sind als Voraussetzung für den Wettbewerb verbindlich zu klären.
Die Arealentwicklung Konstanzerhof Parzellen Nr. 307W, 308W, 309W, 1222W, 1223W und 1610W wird angestossen.

Objektnummer

A4.1 Die bauliche Erneuerung der Liegenschaften im Geviert Konstanzerhof soll mit den Eigentümerschaften aktiv angegangen werden. Ziele sind: Städtebauliche und architektonische Aufwertung, Attraktivitätssteigerung des Erdgeschosses, bauliche Verdichtung und Integration einer weiteren Zufahrt zur Einstellhalle ab Winkelriedstrasse.

A4.2 Die Potenziale des neuen Platzes und der Aufwertung des Untergeschosses sind im Zusammenhang mit der Einstellhalle auszuschöpfen. Angesichts der Lage am ÖV-Knoten und der prekären Überlastung des umgebenden Verkehrssystems in Spitzenzeiten ist die Zahl der nutzungsbezogenen Parkplätze auf ein noch zu definierendes Minimum zu reduzieren. Synergien mit der öffentlichen/halböffentlichen Parkierung sind anzustreben. Wünschbar ist auch die bauliche Verdichtung in den Obergeschossen des Aufnahmegebäudes.

A4.3 Aufnahmegebäude SBB AG: Hier sind die Potenziale des neuen Platzes und der Aufwertung des Untergeschosses im Zusammenhang mit der Einstellhalle auszuschöpfen. Wünschbar ist auch die bauliche Verdichtung in den Obergeschossen.

Handlungsanweisungen – Aktive Förderung und Mitarbeit einer Arealentwicklung des Geviert Konstanzerhof
– Einbezug aller Anstösser vor Wettbewerbsbeginn sowie später in der Planungsphase

Federführung Stadt Wil, Departement BUV

Involvierte Stellen SBB AG, Immobilien
Anstösser Bahnhofplatz
WIPA Wiler Parkhaus AG

Realisierung Kurzfristig

Querverweise A1, A2, A6, A7

Masterplan Zukunft Bahnhof Wil

A5	Trägerschaft/Finanzierung
Ausgangslage	Die SBB AG ist grösstenteils Grundeigentümerin des Bahnhofplatzes. Nach dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr muss die Standortgemeinde die Haltestelleninfrastruktur zur Verfügung stellen, weshalb die Stadt Wil in der Pflicht steht, den Bushof bei ausgewiesenem Bedarf neu zu bauen. Um die Standortgemeinden von ÖV-Drehscheiben unterstützen zu können, trägt der Kanton St. Gallen gemäss dem vorliegenden Entwurf des ÖV Gesetzes bis zu 50% der anrechenbaren Kosten mit. Die Aufwertung des Bahnhofplatzes wird im Rahmen des Agglomerationsprogrammes 2015–2018 als Projekt der A-Priorität mit 40% Bundesbeteiligung unterstützt. Für das Projekt der Verschiebung der Haltestelle FWB ist die Eingabe ins Agglomerationsprogramm 2019–2022 vorgesehen. Die FWB muss die Ohnehinkosten für den Umbau des Gleisfeldes tragen, nicht aber die Verschiebung der Haltestelle.
Gegenstand/Ziel	Die Projektfinanzierung ist gesichert. Die Projektträgerschaft ist gebildet.
Objektnummer	
A5.1	Die Finanzierung und Trägerschaft des Projektes Bahnhofplatz und Verschiebung Haltestelle FWB wird nach dem Projektwettbewerb geklärt.
Handlungsanweisungen	– Erarbeiten eines provisorischen Kostenteilers nach erfolgtem Wettbewerb – Erarbeiten des Projektes Verschieben FWB und Eingabe ins Agglomerationsprogramm 3. Generation – Aufbau der Trägerschaft
Federführung	Stadt Wil, Departement BUV
Involvierte Stellen	Bundesamt für Verkehr, BAV Kanton St. Gallen, Volkswirtschaftsdirektion, Amt für öffentlicher Verkehr Kanton St. Gallen, Baudepartement, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation Kanton Thurgau, Departement für Inneres und Volkswirtschaft, Öffentlicher Verkehr/Tourismus SBB AG, Immobilien Frauenfeld-Wil-Bahn AG WIPA Wiler Parkhaus AG
Realisierung	Kurzfristig
Querverweise	A1, A2, A3, A4, A6

A6 Wettbewerb Bahnhofplatz / Busbahnhof, Allee Untere Bahnhofstrasse, mit Anschlussbereichen

Ausgangslage Der Bahnhofplatz soll zeitnah realisiert werden.

Mit dem Masterplan wurden nicht nur die Randbedingungen, Prämissen und Spielräume geklärt. Durch die Vorarbeit der Hochhausstudie, den Studienauftrag Landhaus und die Vertiefungen und Abklärungen im Rahmen des begleitenden Workshopverfahrens wurde das städtebauliche Konzept soweit ausformuliert und erhärtet, dass im Wettbewerb auf dieser Ebene kein konzeptioneller Handlungsbedarf mehr besteht. Das Verkehrsregime wie auch die Anordnung von Bushaltekanten und anderen Anlagen und Einrichtungen wurden ebenfalls grundsätzlich geklärt und im Workshopverfahren bestätigt. Der Fokus des Wettbewerbes richtet sich deshalb auf die konkrete Ausformulierung und Interpretation der Aufgabe innerhalb der gesetzten Leitplanken.

Gegenstand/Ziel Gefragt sind Lösungsansätze im Bereich der räumlichen und gestalterischen Optimierung der Stadtebene und des ersten Untergeschosses sowie deren Verknüpfung. Der Schwerpunkt der Aufgabe liegt bei der ganzheitlichen Gestaltung dieser Publikumsbereiche, eingeschlossen die Dächer, die Beleuchtung, die Systeme für Passagier- und Besucherinformation, die Werbung, die Beläge, die Bepflanzung, die Möblierung und weitere Ausstattungen. Stufengerecht sind auch Lösungen zur nachhaltigen Verlegung (Unterhalt) von Werkleitungen – im Zusammenspiel mit den Einrichtungen und dem Belag – gefragt. Die Aspekte der Sicherheit sind zu berücksichtigen.

Die Teams haben folgende Fachdisziplinen abzudecken: Architektur, Verkehrsplanung/Verkehrstechnik, Produktdesign, Beleuchtung, Landschaft.

Der Perimeter umfasst den Bahnhofplatz, dessen Untergeschoss mit Erweiterung der Parkierungsanlage und die Obere Bahnhofstrasse. Der genaue Perimeter muss im Wettbewerbsprogramm festgelegt werden. Dies gilt auch für die Schnittstellen zu den angrenzenden Liegenschaften. Es ist vorgesehen, den Perimeter in Obere Bahnhofstrasse und Bahnhofplatz aufzuteilen.

Objektnummer Richtplaninhalt

A6.1 Die Stadt Wil führt einen zweistufigen Wettbewerb mit dem Ziel, darauf aufbauend die zeitnahe Projektierung und Realisierung vorzunehmen, durch.

Handlungsanweisungen Der Wettbewerb wird zweistufig durchgeführt. Die erste Stufe dient der Präqualifikation geeigneter Teams. Die zweite umfasst eine engere Auswahl von Teams. Die Form der Ideenkonkurrenz soll im Rahmen der Programmearbeitung bestimmt werden.

Federführung Stadt Wil, Departement BUV

Involvierte Stellen Alle beteiligten Institutionen

Realisierung Ab 2015

Querverweise A1, A2, A3, A4

Masterplan Zukunft Bahnhof Wil (Ausarbeitung erfolgt später)

A7 **Realisierung:**
Bahnhofplatz / Busbahnhof, Allee, Untere Bahnhofstrasse, mit Anschlussbereichen

Ausgangslage

Gegenstand/Ziel

Objektnummer Richtplaninhalt

A7.1

Handlungs-
anweisungen

Federführung

Involvierte Stellen

Realisierung

Querverweise

Masterplan Zukunft Bahnhof Wil (Ausarbeitung erfolgt später)

A8 **Realisierung FWB Bahnhof**

Ausgangslage

Gegenstand/Ziel

Objektnummer Richtplaninhalt

A8.1

Handlungs-
anweisungen

Federführung

Involvierte Stellen

Realisierung

Querverweise

Masterplan Zukunft Bahnhof Wil	
A9	Monitoring/Controlling
Ausgangslage	Die Planung und Realisierung des ÖV-Knotens Bahnhof Wil stellt angesichts der Komplexität und der grossen Zahl an Akteuren grosse Anforderungen an Planung, Realisierung und Bewirtschaftung, weshalb eine systematische Bewirtschaftung erforderlich ist.
Gegenstand/Ziel	Das Controlling umfasst die systematische Prüfung des Projektfortschrittes. Aufgrund der gesetzten Projektziele werden diese jährlich auf deren Erfüllung überprüft. Massgebend sind das Entwicklungskonzept und die Festlegungen in den Massnahmenblättern.
Objektnummer	Richtplaninhalt
A9.1	
Handlungsanweisungen	Zuhanden der Projektsteuerung ist folgendes zu überprüfen: <ul style="list-style-type: none"> – Projektfortschritt – Stand Kostenschätzungen, Budgets, Kredite, Kosten – Handlungsbedarf des Masterplanes – Anpassungsbedarf des Masterplanes Zeitpunkt: April (als Grundlage für die Finanzplanung der Stadt Wil)
Federführung	Stadt Wil, Departement BUV
Involvierte Stellen	Alle beteiligten Institutionen
Realisierung	Ab 2016
Querverweise	Alle Teilprojekte
Masterplan Zukunft Bahnhof Wil	
A10	Kommunikation und Information
Ausgangslage	Zum Gelingen des Projektes muss in jeder Phase eine angemessene Kommunikation und Information der Projektbeteiligten und der Öffentlichkeit erfolgen.
Gegenstand/Ziel	Es wird ein Kommunikationskonzept erarbeitet.
Objektnummer	Richtplaninhalt
A10.1	
Handlungsanweisungen	Die Stadt Wil erstellt ein stufengerechtes Kommunikationskonzept. Es ist ein Kommunikationskonzept zu erstellen, das insbesondere die Interessen der folgenden Gruppen abdeckt: <ul style="list-style-type: none"> – Projektbeteiligte (Projektsteuerung, Projektleitung, Fachstellen) – Anstösser, Quartierverein, Interessengruppen (z. B. IGoB) – Bevölkerung / Öffentlichkeit / Stimmberechtigte – Parlament / Bau- und Verkehrskommission (BVK)
Federführung	Stadt Wil, Departement BUV
Involvierte Stellen	Stadt Wil, Departement FKV
Realisierung	Ab 2015
Querverweise	Alle Teilprojekte

Dokumentation

Grundlagen Verkehr

Anzahl Halteketten:

Geprüfte Optimierungsmassnahmen

Die Ausgangslage mit 21 Halteketten (18 plus 3 Reserve) stellt für alle Beteiligten eine grosse Herausforderung dar: Eine Machbarkeitsstudie hat aufgezeigt, dass auf dem Bahnhofplatz Wil der Platz für 21 Halteketten – trotz Vergrösserung des Bahnhofplatzes Richtung Westen – nicht ausreicht, wenn bei allen Halteketten die Anforderungen einer maximalen Flexibilität (unabhängige Zu- und Wegfahrt) erfüllt werden müssen. Deswegen sollen entweder geschickte und auf lange Sicht mögliche Doppelbelegungen vorgesehen oder Abstriche bei der betrieblichen Flexibilität vorgenommen werden.

Es wurden verschiedene Varianten untersucht, um die Zahl der Halteketten zu reduzieren:

- Linien mit gleicher Zielrichtung werden zusammengelegt → funktioniert nicht, weil Fahrzeuggrössen und Standzeiten beim Bushof nicht aufeinander abgestimmt werden können
- Die Fahrzeuge von zwei Linien halten an der gleichen Kante → funktioniert sehr beschränkt, weil mit wenigen Ausnahmen die Fahrpläne auf die Bahnanschlüsse ausgerichtet sind und die Busse deshalb gleichzeitig im Bushof stehen
- Variante nur Ein-/Ausstieg, keine Aufenthaltszeit im Bushof (Wenden ausserhalb Bushof) → funktioniert in Wil nicht, weil sich die Busse aufgrund der Anschlusssituation (Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge) nur wenige Minuten im Bushof aufhalten und deshalb die Zeit für ein Wenden ausserhalb des Bushofes nicht ausreicht
- Alle Linien werden als Durchmesserlinien durchgebunden → funktioniert in Wil nicht, weil dadurch die Anschlussqualität unverhältnismässig stark beeinträchtigt wird (Anschluss nur in einer Fahrtrichtung)
- Verlegung einiger Linien auf die Bahnhofsüdseite → funktioniert nicht, weil aufgrund der örtlichen und betrieblichen Umstände höchstens die Linie 733 Littenheid auf der Südseite enden könnte; bei allen anderen Linien müssten einschneidende Qualitätseinbussen für die Fahrgäste und/oder betriebliche Einschränkungen in Kauf genommen werden

- Kompromisse bei der Zu-/Wegfahrt (keine unabhängige Wegfahrt) → funktioniert teilweise, wurde im Detail untersucht

Entflechtung Regional- und Stadtbus

Im Zusammenhang mit Angebotsanpassungen auf das Fahrplanjahr 2016 hat die Stadt Wil unter anderem einen einheitlichen, durchgehenden Taktfahrplan für alle Stadtbuslinien (Verzicht auf Lastrichtungsfahrplan) geprüft. Dabei wurden auch Massnahmen zur Entflechtung von Regional- und Stadtbus erarbeitet, um die Zahl der Halteketten auf dem Bahnhofplatz spürbar zu reduzieren. Die detaillierte Studie ist im Bericht Stadtbus Wil – Überprüfung systematischer Taktfahrplan, asa AG, 08.12.2014 dokumentiert.

Ergebnis der Studie vom 8. Dezember 2014

Als Folge der zeitlichen Verschiebung von Regional- und Stadtbus und konsequentem Taktfahrplan sind bei den Linien 701–704 längere Umsteigezeiten in Kauf zu nehmen. Vom Schnellzug aus Zürich ergäben sich zukünftig 15 min. Zum Schnellzug vom Bus 3–5 min. Ferner hat die Prüfung der betrieblichen Machbarkeit durch WilMobil ergeben, dass diese Massnahme einen zusätzlichen Betriebsaufwand von rund 120 000 Fr. pro Jahr erfordern würde, weil verschiedene betriebliche Verknüpfungen nicht mehr möglich wären und dadurch Beiwagen eingesetzt werden müssten.

Durch die Entflechtung der Stadt- und Regionalbusse kann eine bessere zeitliche Verteilung des Busangebotes im Korridor Bahnhof–Adler erreicht werden. Die Staugefahr und damit auch die Beeinträchtigung der Fahrplanstabilität sind demgemäss geringer.

Aufgrund der unzumutbaren Verschlechterung der Fernverkehrsanschlüsse von Zürich auf den Stadtbus und der beachtlichen Mehrkosten wurde entschieden, auf eine Entflechtung von Regional- und Stadtbus zu verzichten und am anschlussorientierten Lastrichtungsfahrplan der Stadtbuslinien mit Viertelstundentakt festzuhalten.

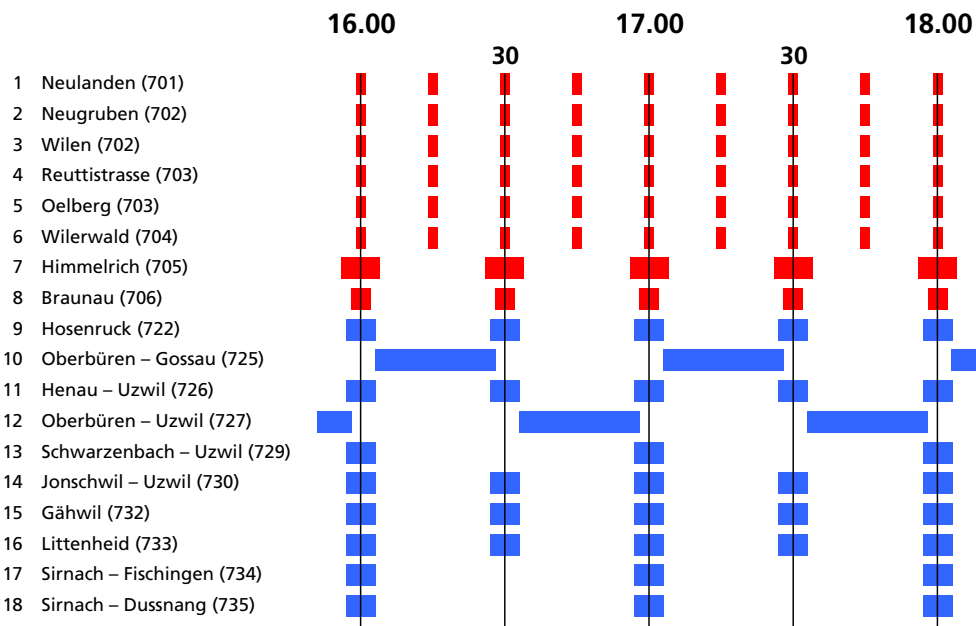


Abbildung 44: Belegung, Schema Regional- und Stadtbus gleichzeitig

Linie	Richtung
701	Neulanden
702	Wilen
702	Neugruben
703	Reuttistrasse
703	Oelberg
704	Wilerwald
705	Himmelrich
706	Braunau
722	Hosenruck
725	Niederhelfenschwil
726	Henau/Uzwil
727	Oberbüren/Gossau
729	Schwarzenbach/Uzwil
730	Jonschwil/Uzwil
732	Gähwil
733	Littenheid
734	Fischingen
735	Dussnang

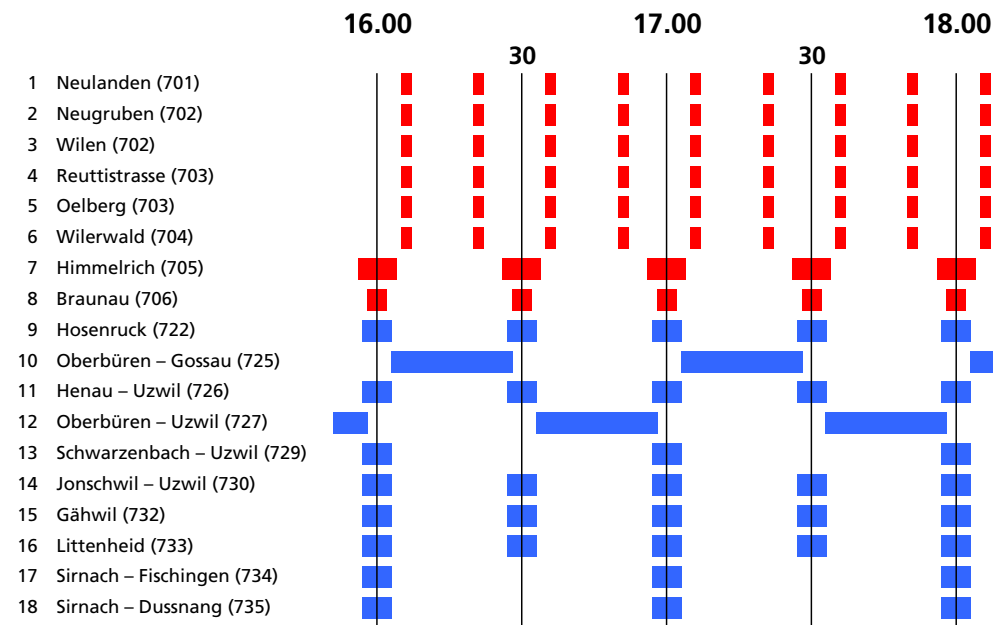


Abbildung 45: Belegung, Schema Regional- und Stadtbus versetzt

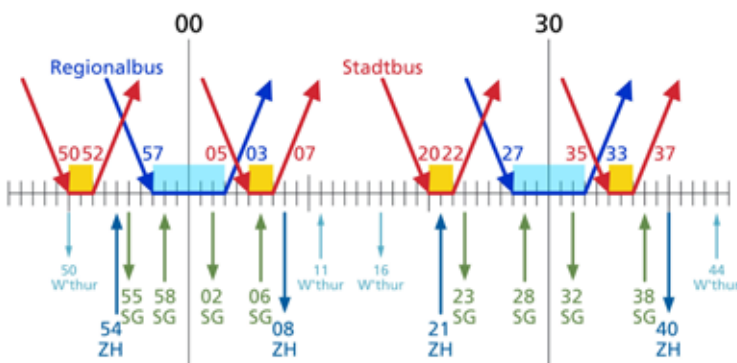


Abbildung 46: Anschlussituation bei Entflechtung Regional- und Stadtbus (Schemaskizze)

Fahrzeugtyp Aktuell 2016	Künftig mögliche Fahrzeugtypen	Bemerkungen
Kleinbus 7.8 m	Kleinbus 7.8 m	Zu enge Quartierstrassen für grössere Fz
Midibus 8-10 m	Midibus 10-11 m	Zu enge Quartierstrassen für grössere Fz
Midibus 8-10 m	Midibus 10-11 m	Zu enge Quartierstrassen für grössere Fz
Midibus 8-10 m	Midibus 8-10 m	Zu enge Quartierstrassen für grössere Fz
Midibus 8-10 m	Midibus 8-10 m	Zu enge Quartierstrassen für grössere Fz
Kleinbus 7.8 m	Midibus 10-11m	Aufgrund Überbauung Klosterwiese und bereits knappen Kapazitäten
Kleinbus 7.8 m	Midibus 8-10 m	Zu enge Quartierstrassen für grössere Fz
Midibus 8-10 m	Midibus 8-10 m	
Midibus 8-10 m *	Midibus 8-10 m	
Standardbus 12 m	Gelenkbus 18 m	Engpass Rose
Standardbus 12 m	Gelenkbus 18 m	
Standardbus 12 m	Gelenkbus 18 m	Engpass Rose
Standardbus 12 m	Standardbus 12 m	
Standardbus 12 m	Gelenkbus 18 m	
Gelenkbus 18 m	Gelenkbus 18 m	
Midibus 8-10 m	Standardbus 12 m	Wendemöglichkeit fraglich
Standardbus 12 m	Standardbus 12 m	
Standardbus 12 m	Gelenkbus 18 m	Kapazitätsengpässe

* in HVZ Midibus 8-10 m, übrige Zeit Kleinbus 7.8 m

Fahrzeuggrössen

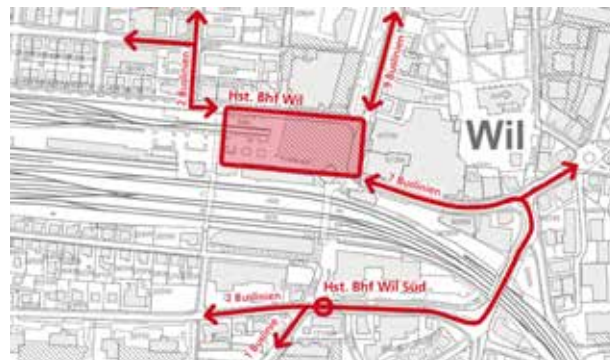
Verschiedene Linien stossen an die Kapazitätsgrenzen, weshalb künftig grössere Fahrzeuge eingesetzt werden müssen. Doch können wegen der Strassenquerschnitte im Stadtgebiet von Wil teilweise keine zusätzlichen grösseren Fahrzeuge herangezogen werden. Gemäss Vorabklärungen bei WilMobil, PostAuto und Regiobus ist für die Dimensionierung der Haltekanten mittelfristig mit folgenden Fahrzeuggrössen zu rechnen:

Konzeption Bushof

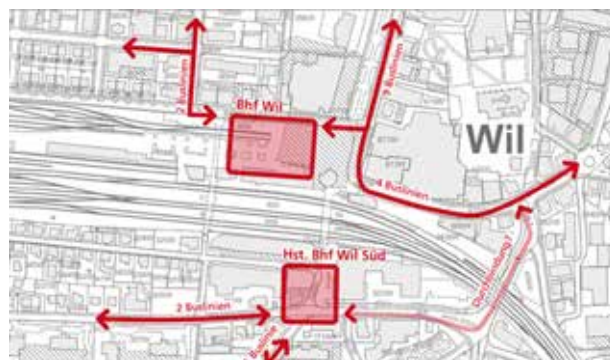
Lage

Das vorgegebene Anforderungsprofil mit den bereitgestellten 21 Anlegekanten für die Regional- und Stadtbusse hat im Rahmen der Projektentwicklung zu einer erweiterten Standortabklärung betreffend Bushof geführt. Dabei wurden folgende vier Organisationsvarianten untersucht:

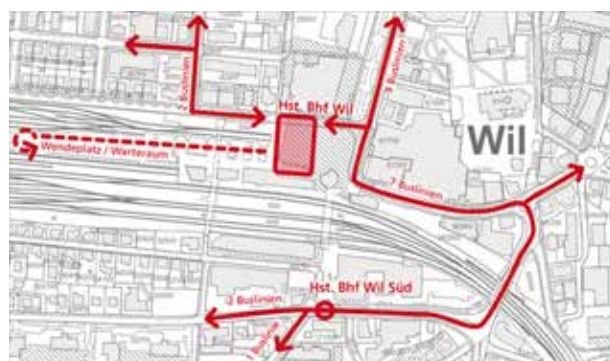
- Variante zentraler Bushof Nord
- Variante Bushof Nord-Süd-Splitting
- Variante Durchfahrtsbushof mit Wendemöglichkeit im Bereich des Freiverlades
- Variante Bushof Allee / Bahnhofstrasse



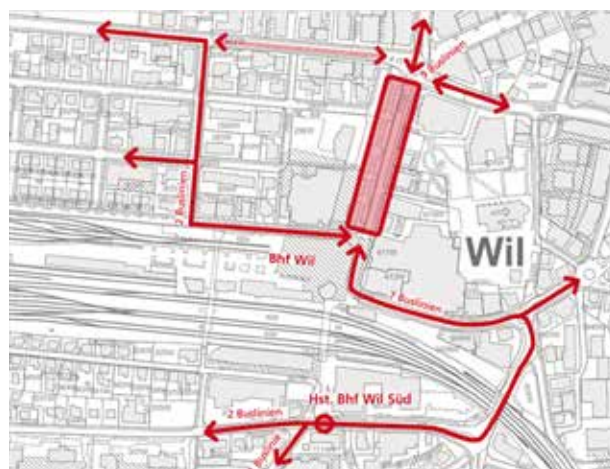
Variante «zentraler Bushof Nord»



Variante «Bushof Nord-Süd-Splitting»



Variante «Durchfahrtsbushof mit Wendemöglichkeit im Bereich Freiverlad»



Variante «Bushof Allee / Bahnhofstrasse»

Abbildung 47: Schemaskizzen der untersuchten Varianten Busbahnhof

Bereits in einer frühen Projektphase (Projektworkshop II vom 17. September 2014) zeichnete sich aufgrund betrieblicher und räumlicher Abhängigkeiten ab, dass lediglich ein zentral organisierter Bushof nördlich der Bahngleise einen zielführenden Lösungsansatz sein kann.

Lage FWB

Die künftige Lage der FWB-Haltestelle repräsentiert in der Entwicklung des Bahnhofplatzes ein massgebender Parameter. Als Projektbasis erarbeitete das Ingenieurbüro Wälli AG auf Stufe technische Machbarkeit mögliche Szenarien, um den Anordnungsspielraum der

neuen Bahnhaltestelle auszuloten. Basierend auf einer Realisierungs- und Kostenabschätzung definierte die Stadt Wil beim Start des Masterplanes die beiden Szenarien 1.0 (mittelfristig; Umbau Bahnhofplatz ab 2018) und 5.3 (langfristig; Auslagerung Freiverlad, Neubau Depot FWB) als bestimmende Rahmenbedingungen.

Lage FWB, kurz- und mittelfristig

Die ursprünglichen Projektvorgaben wurden während der Erarbeitung des Masterplanes in einem iterativen Prozess auf die Ansprüche, die aus der Entwicklung des Bahnhofplatzes resultierten, angepasst. In Zusammenarbeit mit der FWB wurden zwei Varianten für die Lage der FWB entwickelt.

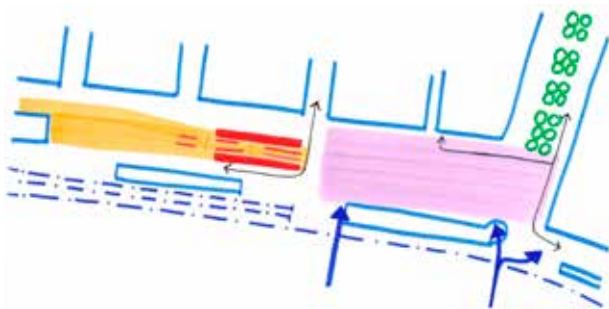


Abbildung 48: Variante A, Anordnung FWB neben dem Platz

- Zurückschieben der Haltestelle hinter Achse Winkelriedstrasse (ca. 85 m gegenüber der heutigen Position)
- Komplettumbau Gleisfeld zwischen Haltestelle und Depot zur Gewährleistung der Befahrbarkeit aller drei Depotgleise aus der Haltestelle
- Zwei Doppelkreuzweichen in neuem Gleisfeld
- Kosten: Bahnhofplatz 16.2 Mio. Fr., FWB 9.5 Mio. Fr.

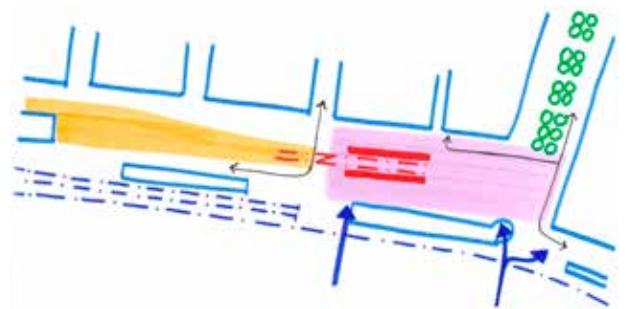


Abbildung 49: Variante B, Integration FWB in den Platz

- Integration bestehende Haltestelle FWB in den erweiterten Bahnhofplatz
- Bestehende Gleislage mit Aussenbahnsteig
- Bahnübergang Winkelriedstrasse ohne Schranken o. dgl., mit LSA für MIV und Busse
- FWB fährt auf den Bahnhofplatz auf Sicht
- Anpassungsarbeiten an den Gleisanlagen im Strassenbereich
- Tramweiche im Querungsbereich
- Kosten: Bahnhofplatz 15.3 Mio. Fr., FWB 4.2 Mio. Fr.

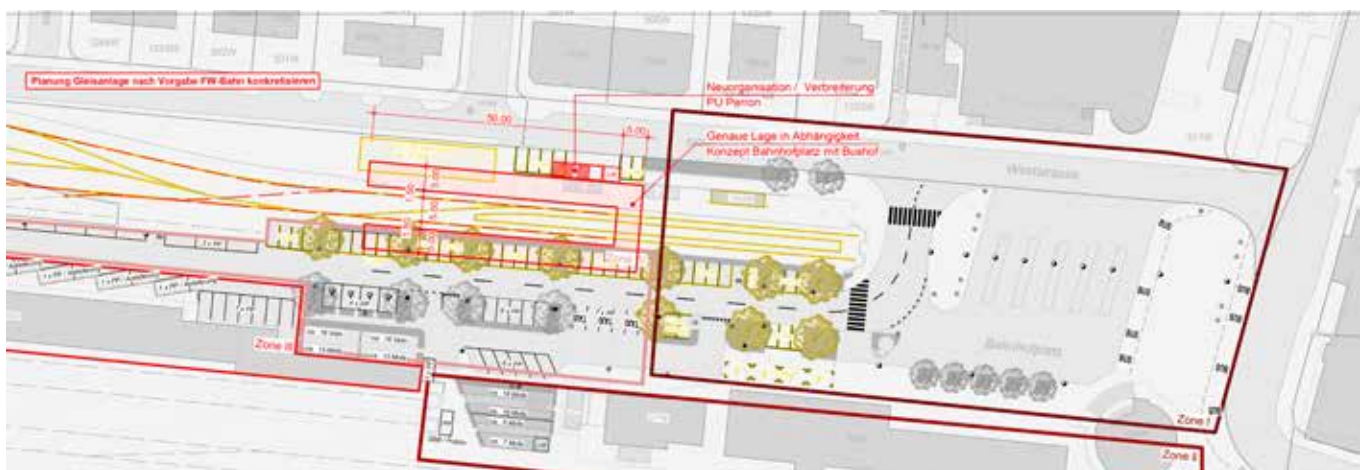


Abbildung 50: Entwicklung Bahnhofareal (Ausschnitt), Szenario 1.0, datiert 17.04.2014, Quelle: Wälli AG

Die Variante A zeichnet sich durch eine klare Trennung zwischen Strassen- und Schienenverkehr aus. Die FWB kann im Streckenabschnitt Wil ohne bauliche Einschränkungen funktionieren bzw. auf einer vollwertigen Bahnstrecke fahren und ist dadurch im Gegensatz zur Variante B nicht abhängig von Fussgängerquerungen, Velos, Autos und Buswendemanöver. Die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden bleibt durch die Trennung sehr hoch: Das Risiko von Unfällen aufgrund der Strassenbahnquerung existiert nicht. Ebenso können betriebliche Nachteile für Bahn und Bus ausgeschaltet werden. Der Strassenbahnabschnitt der Variante B birgt ein hohes Konfliktpotential zwischen dem Fussverkehr, den Velofahrenden, der Bahnhofsvorfahrt, den P+R-Parkplätzen, der Anlieferung für den Freiverlad, dem wendenden Busverkehr und der FWB. Jeder Bus muss bei der Zu- oder Wegfahrt die Gleise der FWB queren, was schon bei leichten Verzögerungen im Bahn- oder Busfahrplan zu zusätzlichen Wartezeiten und damit allenfalls zu Anschluss-

brüchen führt. Die Buskantenbelegung soll nach dem Fahrplan und dem Queren der Gleise und nicht nach den Bedürfnissen der Kunden festgelegt werden. Dadurch schränkt man mit der Variante B die Flexibilität des Busbetriebs dauerhaft ein. Die Strassenbahnquerung ist ein klares Sicherheitsdefizit. Eine zukünftige Erhöhung der Sicherheit (mit Schranken) würde automatisch eine Verschlechterung der Betriebsabläufe für den Bus sowie Komforteinbussen für die übrigen Verkehrsteilnehmenden mit sich bringen. Städtebaulich weist die Variante A mehr Flexibilität auf: Die Anordnung der Busse muss sich nicht zwingend an der Lage der FWB orientieren. Auch kann der Bereich der Allee und damit der Stadtzugang freigehalten werden. In der finalen Raumorganisation ist die FWB-Haltestelle an den Bushof angehängt und vollumfänglich östlich der Winkelriedstrasse positioniert. Die Zufahrt zum Freiverlad, zum FWB-Depot und den verbleibenden SBB-Mieterparkplätzen erfolgt zwischen der FWB und dem Bushof.

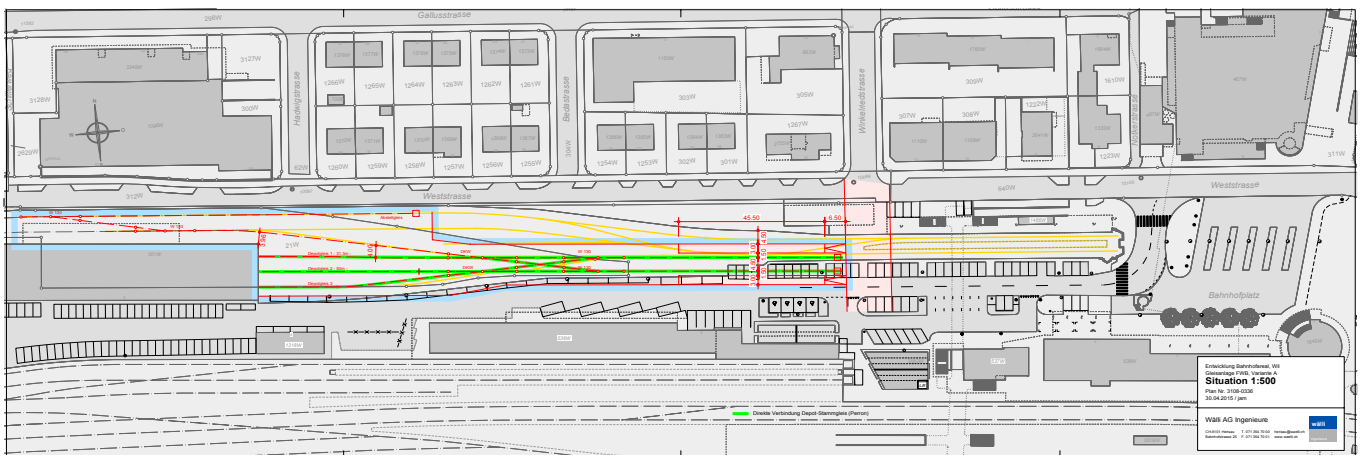


Abbildung 51: Gleisanlage Variante A, Wälli AG, 30.04.2015

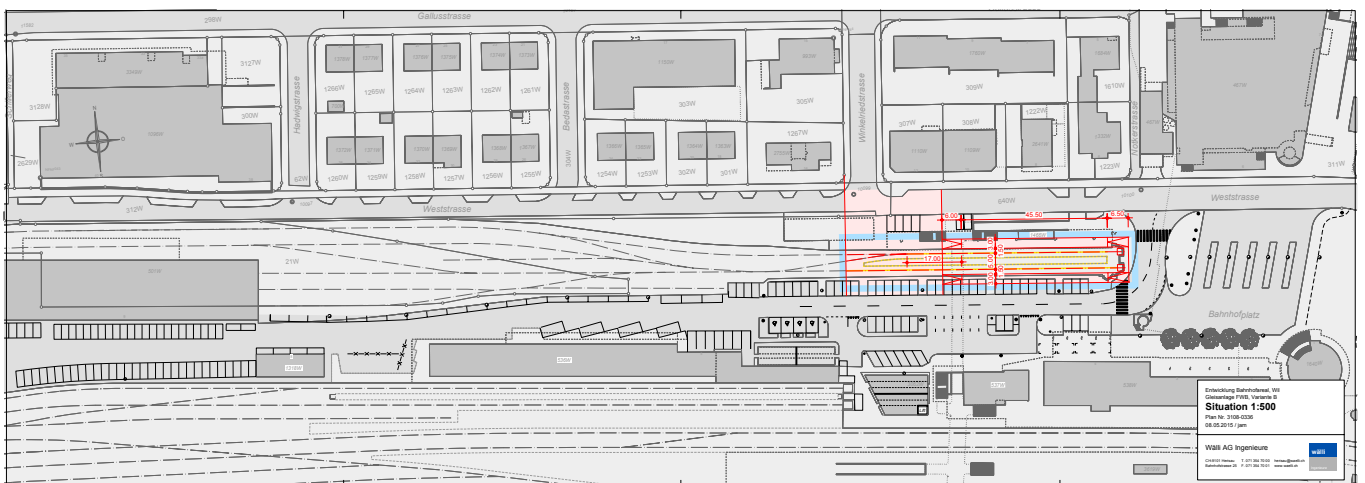


Abbildung 52: Gleisanlage Variante B, Wälli AG, 08.05.2015

Aufgrund der Beurteilung der Grundeigentümerin SBB Immobilien AG ist eine Arealentwicklung des Gebietes zwischen SBB-Gleis und Weststrasse kurz- und mittelfristig nicht vorgesehen. Die hohen Deinvestitionen des FWB-Depots sowie des Freiverlads verhindern eine wirtschaftlich tragbare Lösung innert nützlicher

Frist. Kurzfristigere Varianten, welche zusammen mit dem FWB-Depot funktionieren, sind sehr kostenintensiv und bringen für die SBB markante betriebliche Engpässe der Abstellgleislängen und des Freiverlads sowie deutliche betriebliche Verschlechterungen für die FWB.



Abbildung 53: Konzept Lage FWB an Gleis 1 mit FWB-Depot (V5.1), April 2014

blau= Bahnhofplatz, gelb=Entwicklungsgebiet, rot=FWB, grün=Depot FWB mit Zufahrt, violett= Parkierung, grau= Güterschuppen SBB, braun=Freiverlad



Abbildung 54: Konzept Lage FWB an Gleis 1 (V5.3), April 2014

blau= Bahnhofplatz, gelb=Entwicklungsgebiet, rot=FWB

Organisationsvarianten Bushof

Nebst den geforderten Anlegekanten waren bei der Variantenentwicklung Parameter wie betriebliche Flexibilität, qualitätsvolle Umsteigebeziehungen, störungsfreie Zu- und Wegfahrten für den Busbetrieb und die städtebauliche Integration massgebend. In direkter Abhängigkeit zu den unterschiedlichen Bushofkonzeptionen wurden auch mögliche Erschliessungsszenarien für den motorisierten Individualverkehr untersucht und verglichen.

Aus ursprünglich fünf verschiedenen Organisationsformen wurden drei Varianten bei der Erarbeitung des Masterplanes präzisiert bzw. weiterentwickelt. Die technischen Abklärungen betreffend der Lage der FWB-Gleise wurde begleitend zum Variantenfächer vertieft. Darum entsprechen nicht alle nachfolgend aufgezeigten Gleislagen der letztlich ausgewählten Variante.



Abbildung 55: Variante 01 mit Schräganordnung Bushof, FWB nach Westen verschoben, 10.09.2014, Quelle: asa AG

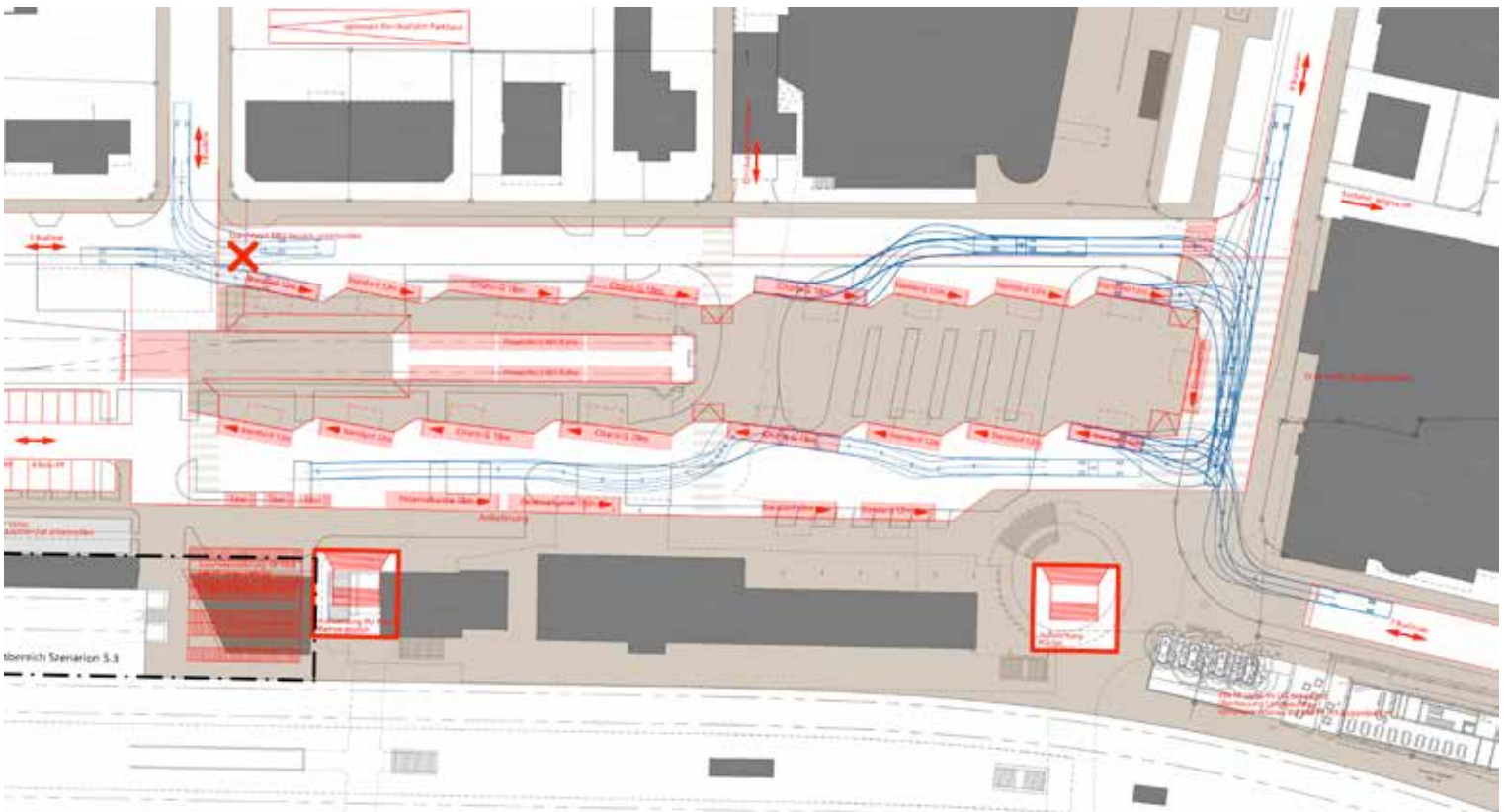


Abbildung 56: Variante 02 mit Insel und integrierter FWB, 10.09.2014, Quelle: asa AG



Abbildung 57: Variante 03 mit schmaler Insel, 10.09.2014, Quelle: asa AG

An der Projektwerkstatt II (17. September 2014) sind diese drei Varianten (01, 02, 03) vergleichend präsentiert und diskutiert worden. Eine überwiegende Mehrheit der Mitwirkenden favorisierte aufgrund folgender Qualitäten die Variante 03 mit schmaler Insel, integrierter Haltestelle der FWB und zwei Fahrgassen:

- Adressbildung unter dem Slogan Wil(l)kommen, Empfangssituation mit Raumbeziehung Bahnhof-Allee
- grosszügige Vorplatzbereiche (Entwicklungsräume), Ambiente, Nutzungsflexibilität
- MIV-freier Bahnhofplatz, qualitativvolles Umsteigen
- Städtebau und Bahnhofplatz können unabhängig voneinander entwickelt werden

Bei der Weiterentwicklung der Variante 03 Insellösung mit FWB integriert, zwei Fahrgassen, soll die Zufahrt zum Parkhaus Bahnhof über die bestehende Rampe weiterhin gewährleistet bleiben. Ebenso ist bei der Projektpräzisierung zu berücksichtigen, dass die SBB

AG an ihrer Infrastruktur aktuell keinen Handlungsbedarf sieht. Somit müssten sämtliche Aufwertungsmaßnahmen auf dem Grundstück der SBB AG nach dem Verursacherprinzip durch die Stadt Wil finanziert werden.

Bestvariante Herbst 2014

Auf dem Weg zur Präzisierung der Bestvariante Bushof ist nebst der Sicherstellung der geforderten Parkhauszufahrt ab der Bahnhofstrasse auch eine mögliche Positionierung der FWB-Haltestelle westlich der Winkelriedstrasse (Variante 3a) überprüft worden. Mit dieser Option kann die städtebaulich bedeutende Sichtachse PU Ost-Allee freigestellt werden.

Die Organisationsvarianten 3a und 3b sind an der Projektwerkstatt III vom 06. November 2014 diskutiert und bewertet worden. Von vier Arbeitsgruppen beurteilten die Gruppen Städtebau, öV und Verkehr die Variante 3a mit einer FWB-Haltestelle ausserhalb des Bushofes besser.

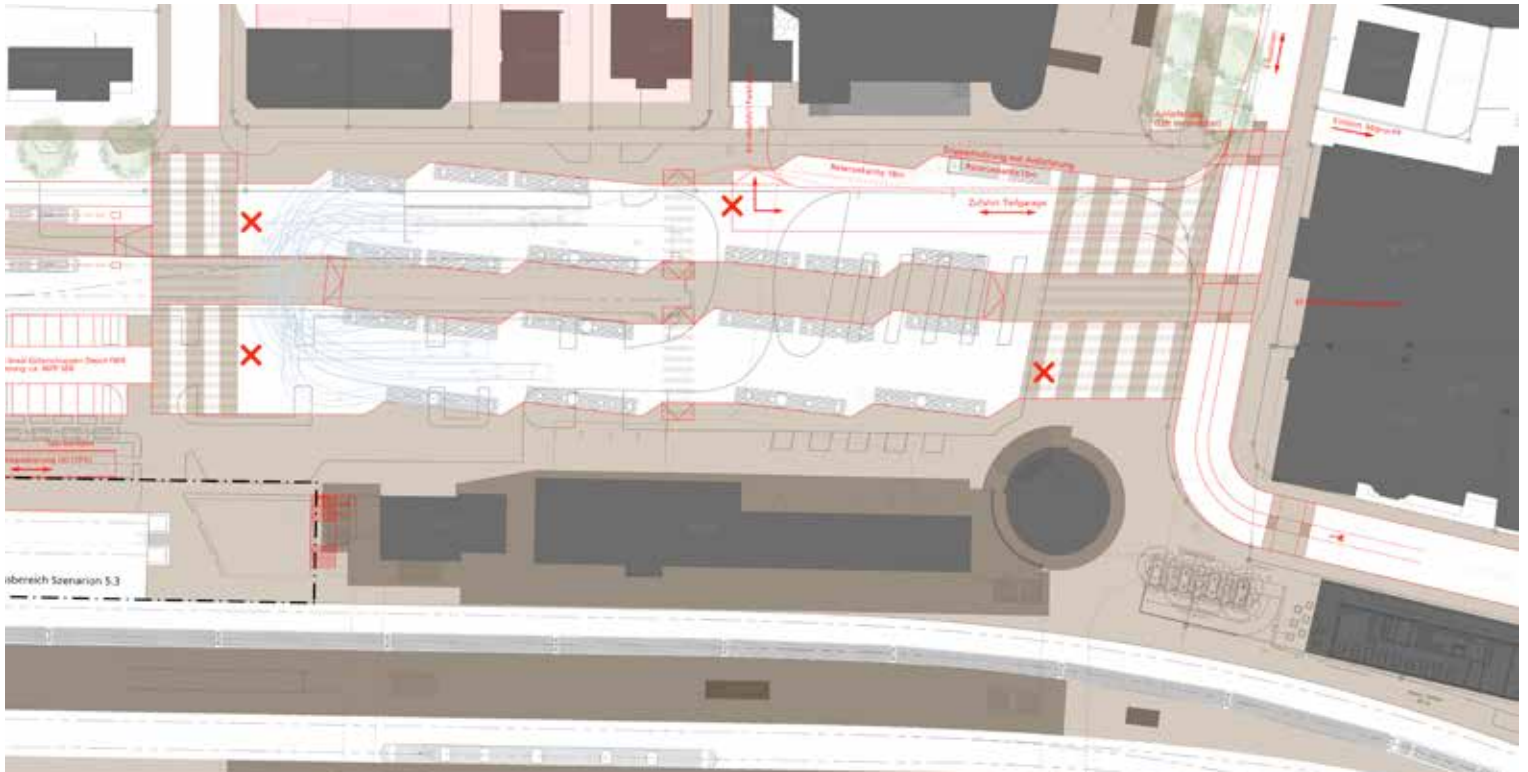


Abbildung 58: Variante 3a, schmale Insel mit zwei Fahrgassen, FWB-Bahnhof westlich Winkelriedstrasse, ausserhalb Bushof, überarbeitet, 01.12.2014, Quelle: asa AG



Abbildung 59: Variante 3b, schmale Insel mit zwei Fahrgassen, FWB-Bahnhof integriert an schmaler Insel, Zu- und Wegfahrt Einstellhalle berücksichtigt, 11.03.2015, Quelle: asa AG

Die intensiven Vertiefungsarbeiten haben gezeigt, dass es Lösungen für die Anordnung des Gleisfeldes zwischen Haltestelle und Depot gibt, die bislang noch nicht untersucht wurden. Die gewählte Anordnung der FWB-Haltestelle hat folgende Vorteile:

- Die Bahn kann ohne Wechsel der Betriebsart (Bahn-Tram) ein- und ausfahren.
- Die Umsteigebeziehung FWB-SBB ist gut.
- Störungen zwischen Bahn, Bus und anderen Verkehrsteilnehmern können ausgeschlossen werden.
- Der Bahnhofplatz kann von den erforderlichen hohen Bahnsteigkanten, Abspannungen, Signalen, allenfalls Barrieren usw. entlastet werden.
- Es bleiben Spielräume für spätere Entwicklungen auf dem Platz.

PARKPLATZBILANZ PLANUNGSPERIMETER

	BESTAND		VORSCHLAG STADT		DIFFERENZ	
	oberirdisch	Parkgarage, Parkhaus	oberirdisch	Parkgarage, Parkhaus	oberirdisch	Parkgarage, Parkhaus
	PP	PP	PP	PP	PP	PP
PARKHAUS MIGROS		168		168		
PARKHAUS BAHNHOF (Tiefgarage)		417		537		+120
P+R		100		170		+70
Kurzzeit		317		360		+43
Mobility				7		+7
PARKPLATZ SBB	139		99		-40	
P+R SBB	90		50		-40	
Vermietet SBB (Freiverlad, FW-Bahn etc.)	32		32			
SBB	9		9			
Mieter	6		6			
WilMobil	2		2			
PARKPLATZ ÖFFENTLICH, oberirdisch	78		22		-56	
Feuerwehr	2				-2	
Mobility	6				-6	
Kurzzeit (heute 12 Stück 15min, 32 Stück 30min), inkl. Bahnhofvorfahrt / K+R	47		12		-35	
Taxi	11		8		-3	
Behindertenparkplätze	4		2		-2	
Kurzzeitparkplätze Untere Bahnhofstrasse (Landhaus)	8		0		-8	
TOTAL	217	585	121	705	-96	+120
		802		826		+24

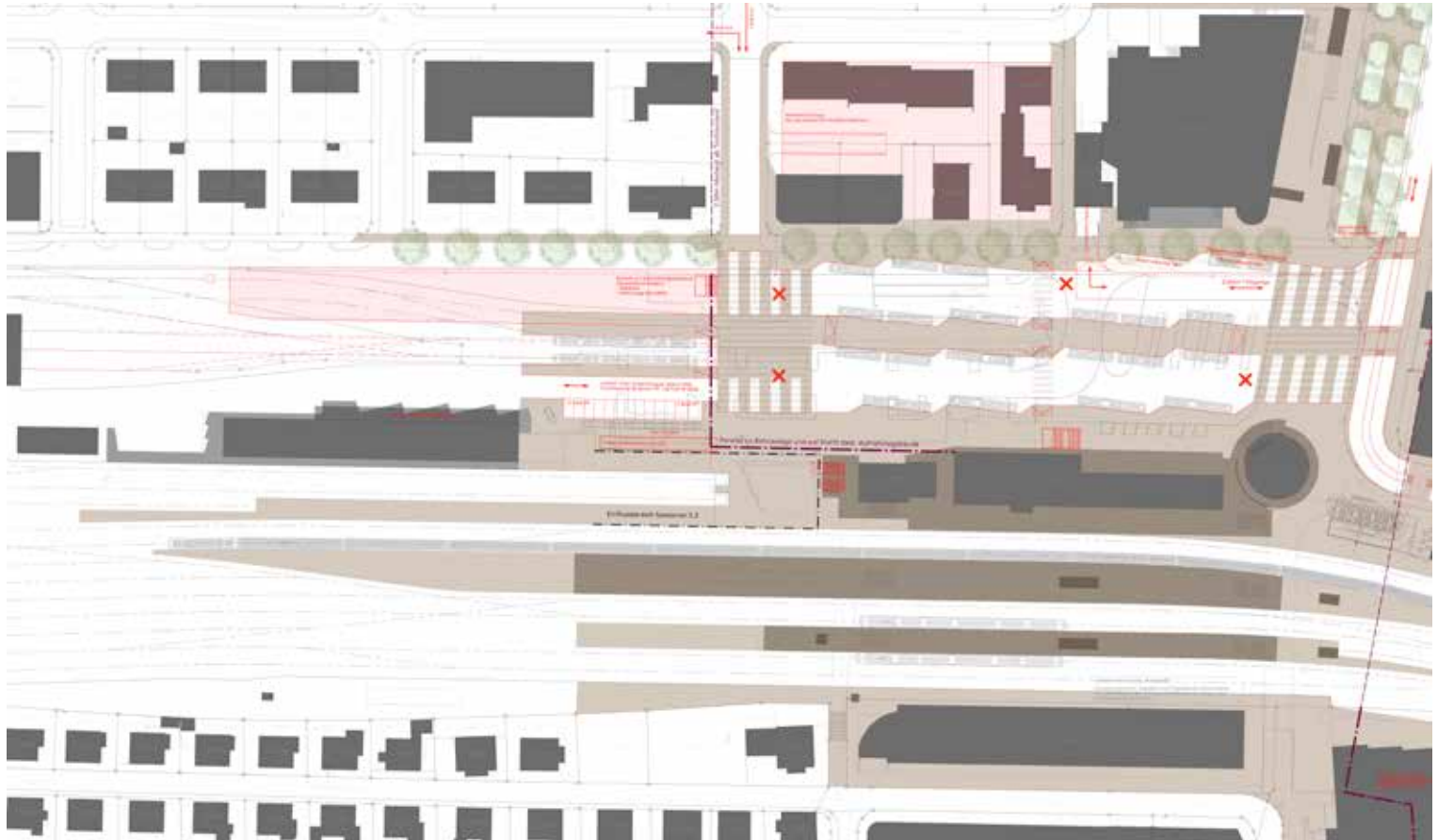


Abbildung 60: Variante **3a weiterentwickelt**, Massgebliches Layout des Bahnhofplatzes:
Die FWB-Haltestelle wird an den Platzrand, aber wesentlich näher zur Personenunterführung verschoben. Siehe auch Abbildung 24, Seite 30–31.

Bestand
Erweiterung um 90–120PP, in Verhandlung
Die SBB möchten am bestehenden Parkplatzangebot festhalten
Ersatz unterirdisch. Die SBB planen mittel-bis langfristig eine Erweiterung um 30–40 Park+Ride-Parkplätze.
Kein Ersatz notwendig
Ersatz unterirdisch
Ersatz unterirdisch
Bei Mehr als 8 Taxis werden die PP benutzt
Ersatz unterirdisch
Ersatz unterirdisch

Abbildung 61: Die Parkplatzbilanz basiert auf einer Erweiterung der WI-PA-Tiefgarage um 120 Parkplätzen von 417 PP auf total 537. Das oberirdische P+R-Angebot der SBB wird um 40 PP auf 50 Plätze reduziert. Für die Bahnhofsvorfahrt und die Taxiplätze wird ein eine reduzierte Anzahl Parkplätze zwischen PU West und Winkelriedstrasse angeboten. (10.08.15)

Genehmigung

Verzeichnis relevante Unterlagen

- Projekthandbuch Bahnhofplatz Wil, Aufwertung Regionalzentrum Wil, Kieliger & Gregorini AG, 21. Mai 2014
- Masterplan Bahnhof Wil – Anforderungsprofil Bushof, Anforderungen für Regional- und Stadtbusse, Stadt Wil BUV, asa AG, Rapperswil-Jona, 13. März 2015
- Stadtbus Wil – Überprüfung systematischer Taktfahrplan, Fahrplananpassungen im Hinblick auf das Fahrplanjahr 2016, Stadt Wil Dep. BUV und AöV SG, asa AG, Rapperswil-Jona, 8. Dezember 2014
- Masterplan Bahnhof Wil – Anforderungen Bushof, Analyse und Varianten, asa AG, 12. August 2014
- Organisation Bushof, Variantenstudien, asa AG, Rapperswil-Jona, 15. August 2014
- Technische Machbarkeit Verlegung FW-Bahn: Aktennotiz, Pläne und Grobkostenschätzung Wälli AG Ingenieure, Sitzungen vom 28. Oktober 2013, 17. Februar 2014, 17. März 2014, 14. April 2014
- Hochhausstudie Wil, Dep. BUV, Atelier Wehrlin, Wünnwil und Flawil, Städtebau Gestaltung Raumplanung, September 2013
- Entwicklungskonzept für das Bahnhofareal Wil und angrenzende Areale, Teil 2: Massnahmenkonzept, asa AG, 22. April 2013
- Entwicklungskonzept für das Bahnhofareal Wil und angrenzende Areale, Teil 1: Analyse, asa AG, 22. April 2013
- Kommunaler Richtplan vom 26. August 2012
- Aggloprogramm 2, 2011
- Städtebauliche Entwicklung Bahnhof Wil, Stadt Wil, Departement Bau, Umwelt und Verkehr, Stadtplanung, 30. September 2011
- Stadtentwicklungskonzept Wil, Konzeptbericht, 10. September 2008
- Umgestaltung des Bahnhofplatzes und der Allee: Vorprojekt, Stadtrat Wil, 17. Dezember 2003
- LV Schwachstellenanalyse / Massnahmen inkl. Prüfung der Fussgängerübergänge
- Kanton St. Gallen: 5. öV-Programm 2014–2018
- Empfehlungen zur Anordnung und Gestaltung von ÖV-Haltestellen (Entwurf)
- Mini-Rahmenplan der SBB
- Richtplan Kanton St. Gallen
- Wettbewerbsprojekt *Slow Motion*

Die Verbindlichkeit bezieht sich auf die Kapitel 2 und 3. Der Stadtrat beschliesst den Masterplan. Die Projektpartner stimmen per Unterschrift zu. Der Masterplan ist im Bereich Bushof und Obere Bahnhofstrasse für den Wettbewerb die massgebende Grundlage.

Stadt Wil

Susanne Hartmann Stadtpräsidentin

Stadt Wil

Christoph Sigrist, Stadtschreiber

Kanton SG

Amt für öffentlichen Verkehr, Patrick Ruggli

SBB AG

Stefan Gahler, Infrastruktur und Netzentwicklung

SBB AG

Michael Loose, Immobilien, Portfolio Management

Frauenfeld-Wil-Bahn AG

Thomas Baumgartner, Direktor

Frauenfeld-Wil-Bahn AG

Roland Steingruber, Leiter Infrastruktur

Teilnehmende Projektworkshops

Institution	Person	Teilnahme Projektwerkstatt			
		I	II	III	IV
Stadt Wil	Susanne Hartmann, Stadtpräsidentin	x			x
Stadt Wil	Marcus Zunzer, Stadtrat	x	x	x	x
Stadt Wil	Daniel Meili, Stadtrat	x		x	x
Stadt Wil	Philipp Dörig, Departementssekretär	x		x	x
Stadt Wil	René Haefeli, Stadtplaner	x	x	x	x
Stadt Wil	Bettina Latzer, Projektleiterin Verkehr	x	x	x	x
Stadt Wil	Marcel Frei, Leiter Tiefbau Verkehr	x	x	x	
Stadt Wil	Max Forster, Leiter Betriebe Entsorgung	x			
Stadt Wil	Stefan Hauser, Leiter Kommunikation	x			x
SBB AG, Infrastruktur	Stefan Thalmann / Stefan Gahler	x	x	x	x
SBB AG, Infrastruktur	Arthur Kesseli			x	
SBB AG, Immobilien	Zobrist Martin / Nadia Mastacchi / Lukas Schneller	x		x	x
SBB AG, Immobilien	Werner Bollhalder, Bewirtschafter	x	x	x	
Frauenfeld-Wil-Bahn AG	Roland Steingruber, Leiter Infrastruktur	x		x	
Frauenfeld-Wil-Bahn AG	Daniel Lenggenhager, Teamleiter Projektmanagement	x		x	x
Kanton St.Gallen, TBA	Daniel Schöbi, Fachstelle Langsamverkehr		x	x	
Kanton St.Gallen, TBA	Werner Lendenmann, Verkehrstechnik		x	x	
Kanton St.Gallen, AöV	Andreas Bernhardsgrütter, Planung		x	x	x
Kanton St.Gallen, AöV	Patrick Ruggli, Amtsleiter				x
Kanton St.Gallen, AREG	Bruno Thürlemann, Leiter Ortsplanung	x	x	x	
Kanton St.Gallen, AWA	Markus Schmid, Projektleiter Immobilien	x	x	x	
Kanton Thurgau, Tourismus / öV	Robert Dedecius / Urs Zingg, Sachbearbeiter	x	x	x	x
Technische Betriebe Wil	Christoph Strassmann, Leiter Markt und Kunden		x		
Regio Wil	Christoph Häne, Präsident	x		x	x
Regio Wil	Anne Rombach, Geschäftsstellenleiterin	x			
Bus Ostschweiz, WilMobil	Hans-Ruedi Kuhn, Leiter Angebot		x	x	
PostAuto AG	Andreas Meyer, Angebotsplaner		x	x	
Regiobus AG	Bruno Huber, Geschäftsführung		x	x	
WIPA Wiler Parkhaus AG	Thomas Wipf, Geschäftsführer		x	x	
Experte	Bertram Ernst	x	x	x	
Experte	Pierre Feddersen	x	x	x	x
Experte	Peter Hüsler	x	x	x	x
Experte	Fritz Kobi	x	x	x	x
Experte	Hans Naef	x	x	x	
Experte	Klaus Zweibrücken	x	x	x	x

Auftragnehmer: Bearbeitende

asa AG	Jan Wenzel, Bearbeitung Verkehr	x	x	x	
asa AG	Urs Heuberger, Bearbeitung öV	x	x	x	
Clerici Müller & Partner, Architekten AG	Bernhard Müller, Bearbeitung Städtebau	x	x	x	x
Atelier Wehrlin	Matthias Wehrlin, Masterplan & Fachmoderation	x	x	x	x
Kieliger & Gregorini AG	Thomas Kieliger, Projektmanagement	x	x	x	x
Ingenieurbüro Bieli GmbH	Dominik Bieli, Bearbeitung Verkehrsmodell		x		

Impressum

Auftraggeberschaft

Stadt Wil

Departement Bau, Umwelt und Verkehr
Hauptstrasse 20, 9552 Bronschhofen
T +41 71 913 53 53
E-Mail: rene.haefeli@stadtwil.ch
Internet: www.stadtwil.ch

Auftragnehmerschaft

Fachmoderation, Masterplan

Atelier Wehrlin
Städtebau Gestaltung Raumplanung
Eichenstrasse 55, 3184 Wünnewil
T +41 26 496 05 19
Burgau 1632, 9230 Flawil
T +41 71 393 19 03
E-Mail: atelier@wehrlin.ch
Internet: www.wehrlin.ch

Projektleitung, Projektmanagement

Kieliger & Gregorini AG
Fällmisstrasse 30, 8832 Wilen b. Wollerau
T +41 43 810 45 10
H +41 79 571 35 90
E-Mail: tk@kieliger-gregorini.ch
Internet: www.kieliger-gregorini.ch

Verkehrsplanung

asa AG
Spinnereistrasse 29, 8640 Rapperswil-Jona
T +41 55 220 10 60
Bankstrasse 8, 8610 Uster
T +41 44 942 10 11
F +41 55 220 10 61
E-Mail: info@asaag.ch
Internet: www.asaag.ch

Städtebau

Clerici Müller & Partner, Architekten AG
Bahnhofplatz 8b, 9000 St. Gallen
T +41 71 228 40 00
E-Mail: info@clerici-mueller.ch
Internet: www.clerici-mueller.ch

