

Angaben zur Stellungnahme

Thematik:

Stadtraum Bahnhofplatz/Allee

Teilnehmerangaben:

GRÜNE prowil
Marktgasse 73
9500 Wil

Kontaktangaben:

Stadt Wil - Departement BUV
Hauptstrasse 20
9552 Bronschhofen

E-Mail-Adresse: mitwirken@stadtwil.ch
Telefon: +41 71 914 47 19

Teilnehmeridentifikation:

92935

Phase 1

Übermittelt am: 16. Dezember 2022 um 23:55 Uhr
Übermittelt von: Sebastian Koller

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Projektkarten Projektkarte	Karte	Anstelle der Kurzzeitparkplätze sind hier oberirdische Veloabstellplätze vorzusehen. Der Bahnhofplatz ist grundsätzlich vom MIV freizuhalten.	Der Bahnhofplatz ist für jene Verkehrsträger attraktiv zu gestalten, deren Modalsplit-Anteil gemäss den gegebenen verkehrspolitischen Zielen erhöht werden soll (FVV, ÖV). Oberirdische Fahrradparkplätze setzen ein Zeichen zugunsten des Radverkehrs und sind insbesondere Nachts aufgrund des subjektiven Sicherheitsgefühls beliebter als unterirdische Abstellanlagen.
Projektkarten Projektkarte	Karte	Die unterirdische Veloabstellanlage muss auch für Radfahrende aus dem Südquartier (über die Personenunterführung West) zugänglich sein.	Auf der Südseite des Bahnhofes herrscht ein Mangel an sicheren Veloabstellanlagen. Die neue Abstellanlage sollte deshalb auch von Süden her benutzt werden können. Ein entsprechende (Schiebe-)Rampe ist vorzusehen.
Projektkarten Projektkarte	Karte	Im östlichen Bereich des Bahnhofplatzes ist eine zusätzliche, frei zugängliche Toilettenanlage vorzusehen (wenn möglich oberirdisch).	Das "Wildpinkeln" ist ein notorisches Problem am Bahnhof Wil. Um dieses Problem zu beheben, sind mehrere, frei zugängliche, gut beschilderte und bequem erreichbare Toilettenanlagen vorzusehen. Zwei kleinere Toilettenanlagen sind sinnvoller als eine grosse.
Projektkarten Projektkarte	Karte	Die Zufahrt zur Velostation ist zu optimieren. Sie ist so zu gestalten, dass die oberirdische Zufahrt sicher und komfortabel ist. Die Rampe soll breiter sein und keine engen Kurven aufweisen.	Vgl. entsprechender Antrag zum Technischen Bericht.
Projektkarten Projektkarte	Karte	Im Bereich Zürcherstrasse/Schwanenkreisel ist ein Tempo 30 Regime vorzusehen.	Bei Tempo 50 ist die erforderliche Aufenthaltsqualität für eine Espresso Bar nicht gewährleistet.
Projektkarten 3D-Visualisierung	Karte	In der Weiterbearbeitung des Gesamtprojekts ist mit Nachdruck darauf zu achten, dass die Qualität im Detail nicht nur erhalten, sondern weiter gesteigert werden kann.	Das Siegerprojekt hat sich im Wettbewerb als bezüglich Funktion wie Gestaltung bestes Projekt präsentiert. Die Qualitäten (z.B. unversiegelte Flächen und Bäume) dürfen in der weiteren Projektierung keinesfalls verloren gehen, vielmehr ist eine weitere Steigerung dieser Qualitäten anzustreben.
Berichte Technischer Bericht	Teil A: Übersicht Gesamtprojekt „Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil“	Der Technische Bericht ist zu aktualisieren und die öffentliche Mitwirkung ist zu wiederholen.	Die Unterlagen zur öffentlichen Mitwirkung sind qualitativ ungenügend. Der Technische Bericht und die Beilagen dazu bilden den Planungsstand von Anfang 2020 bzw. Ende 2019 ab. Die in der Zwischenzeit erfolgten Projektänderungen sind nicht ersichtlich und es fehlen Erläuterungen dazu. Die Diskrepanzen zwischen den aktuellen Plänen und dem Technischen Bericht sind für die Mitwirkungsadressat*innen verwirrend und intransparent. Im Übrigen weist der Bericht zahlreiche orthografische und grammatikalische Fehler auf. Wir erachten eine öffentliche Mitwirkung unter diesen Voraussetzungen als nicht opportun und fühlen uns als Mitwirkungsteilnehmende nicht ernst genommen.
Berichte Technischer Bericht	Teil A: Übersicht Gesamtprojekt „Aufwertung Stadtraum Bahnhof Wil“	Bemerkungen zur öffentlichen Mitwirkung (keine Anträge)	<ul style="list-style-type: none"> - Der Zeitpunkt der öffentlichen Mitwirkung ist viel zu spät. Die Bedürfnisse und Ideen der Bevölkerung müssten vor der Durchführung des Projektwettbewerbs ermittelt werden und den Rahmen für die Formulierung des Wettbewerbsprogramms bilden. Im jetzigen Projektstadium besteht hinsichtlich wesentlicher Fragen keine Ergebnisoffenheit mehr, sodass die öffentliche Mitwirkung eigentlich eine Farce ist. - Die Fragen zum "Stimmungsbild" sind teilweise unsinnig und können ganz unterschiedlich interpretiert werden. Aus den Antworten lassen sich so keine klaren Schlussfolgerungen ziehen.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Berichte Technischer Bericht	1 Masterplan „Zukunft Bahnhof Wil“	Der Masterplan ist zu aktualisieren und das Projekt Bahnhofplatz/Allee ist auf die angestrebten städtebaulichen Entwicklungen in der Umgebung des Bahnhofs abzustimmen. Zu berücksichtigen sind insbesondere die neusten Planungen der SBB sowie die Entwicklungsperspektiven für die Migros im Derby. Eine konsequente Nutzung des Innenverdichtungspotenzials im Bahnhofsbereich ist zu gewährleisten.	Dem Masterplan kommt die wichtige Funktion zu, die städtebaulichen Entwicklungen rund um den Bahnhof aufeinander abzustimmen. Da er bereits 7 Jahre alt und in Teilen überholt ist, kann der diese Funktion nur noch bedingt erfüllen. Die SBB plant offenbar einen Um- oder Neubau des Empfangsgebäudes sowie mittelfristig eine bauliche Entwicklung im Westen des Bahnhofsgeländes. Auch in Bezug auf die Migros stellt sich die Frage nach baulichen Zukunftsperspektiven, denn ein oberirdisches Parkhaus erscheint an dieser zentralen Lage nicht mehr zeitgemäss. Das Projekt Bahnhofplatz/Allee ist auf diese Entwicklungspotenziale abzustimmen - ganz im Sinne des Slogans "weitsichtig investieren". Die Ablehnung des Sonderkredits für die Arealentwicklung Wil West in der Volksabstimmung vom 25.09.2022 ist als klarer politischer Auftrag zu verstehen, Wirtschaftsentwicklung nicht auf der grünen Wiese, sondern im bestehenden Siedlungsgebiet zu ermöglichen. Gerade für Dienstleistungsunternehmen könnten in der Bahnhofsumgebung durch bauliche Verdichtung attraktive neue Standorte geschaffen werden.
Berichte Technischer Bericht	3 Zielsetzungen der Stadt Wil	Der Slogan "Autos willkommen" soll nicht weiter verwendet werden und ist aus sämtlichen Planungsdokumenten und Kommunikationsmitteln zu entfernen. Sollte er weiter verwendet werden, ist er mit den Slogans "Velos willkommen", "Fussgänger*innen willkommen" und "ÖV willkommen" zu ergänzen.	Der Slogan "Autos willkommen" sendet ein völlig falsches Signal aus und steht im Widerspruch zu sämtlichen verkehrsplanerischen Zielen und Strategiepapieren der Stadt und Regio Wil. Gemäss Agglomerationsprogramm 4. Generation soll der Modalsplit-Anteil des MIV von heute 70% auf 55% im Jahr 2040 reduziert werden. Um den Wert von 55% gesamtregional zu erreichen, ist in den Zentren eine starke Reduktion des MIV erforderlich. Das Projekt Bahnhofplatz/Allee muss deshalb darauf ausgelegt sein, MIV zu vermeiden und stattdessen den Modalsplit-Anteil von ÖV und FVV zu erhöhen. Es erscheint geradezu grotesk, dass in den Basisbotschaften ausgerechnet der MIV willkommen geheissen wird, während die förderungswürdigen Verkehrsträger keine Erwähnung finden. Es wäre nicht verwunderlich, wenn der offensichtliche Widerspruch zwischen dem Slogan "Autos willkommen" und der übergeordneten Zielsetzung des Agglomerationsprogramms zur Kürzung der Bundesbeiträge für das Projekt Bahnhofplatz/Allee führen würde. Dieser unbedachte Slogan zeugt von hochgradiger Inkompetenz und fehlender politischer Sensibilität der Planungsverantwortlichen.
Berichte Technischer Bericht	1 Ausgangslage, Aufgabenstellung, Zielsetzung	Der Projektperimeter oder zumindest der Betrachtungsperimeter ist auf die angrenzenden (Westquartier, Untere Bahnhofstrasse, Südquartier) auszudehnen.	Die Planung erscheint uns nicht genügend auf die Umgebung abgestimmt. Bspw. sind die Veloverbindungen in die angrenzenden Quartiere und die Auswirkungen des neuen MIV-Regimes auf das Westquartier nicht dargestellt.
Berichte Technischer Bericht	2 Projektbeschrieb	Die Bahnhofsvorfahrt für den MIV ist unterirdisch anzuordnen. Der Bahnhofplatz ist vom MIV freizuhalten. Anstelle der Kiss&Ride- und Kurzzeitparkplätze (ausgenommen Behinderten-Parkplätze) ist ein Angebot an oberirdischen gedeckten Veloabstellplätzen vorzusehen.	Die direkte Vorfahrt führt zu Konflikten zwischen MIV, Fussverkehr, Veloverkehr und ÖV auf dem Bahnhofplatz und sowie zu einer erhöhten Verkehrsbelastung im Westquartier. Die oberirdische Vorfahrt sollte dem Taxiverkehr, Behindertenfahrzeugen und allenfalls dem Car-Sharing vorbehalten sein. Kiss&Ride- sowie Kurzzeitparkplätze können unterirdisch angeordnet werden und sollten gebührenpflichtig sein, um den MIV einzudämmen. Heute ist der Bahnhofbereich West ein beliebter Treffpunkt der Auto-Poser-Szene. Das künftige Verkehrsregime muss gewährleisten, dass sich dieser Zustand nach der Neugestaltung des Bahnhofplatzes nicht wieder einstellt.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Berichte Technischer Bericht	2 Projektbeschrieb	Die Zufahrten des Veloverkehrs zu den Parkings sind sicherheitstechnisch zu überprüfen und zu optimieren.	Die Zufahrt des Veloverkehrs durch den Busbahnhof ist konfliktträchtig, vor allem wenn der Bahnhofplatz auch durch den MIV befahren werden kann. Eine alternative Anfahrtsroute mit Fokus "sicher" von der Allee über das Westquartier ist vorzusehen. Von Osten her kommend ist das Veloparking im Landhaus die direktere Lösung.
Berichte Technischer Bericht	2 Projektbeschrieb	Die Themen Stadtklima und Biodiversität sind im Projekt stärker zu berücksichtigen. Es sind zusätzliche Bepflanzungen, unversiegelte Flächen und/oder Wasserflächen vorzusehen.	Das vorliegende Projekt ist in Bezug auf Klimawandel-Anpassung und Begrünung nicht zeitgemäss. Der hohe Versiegelungsgrad führt zu einer starken Hitzeentwicklung im Sommer. Zur Gewährleistung eines erträglichen Stadtklimas sind zusätzliche unversiegelte Flächen, Bepflanzungen, Brunnen oder ähnliche Strukturen vorzusehen, welche die Verdunstung von Wasser ermöglichen. Da das Potenzial für zusätzliche unversiegelte Flächen beschränkt sein dürfte, müssen insbesondere die Möglichkeiten für vertikale Begrünungen (z.B. im Bereich der Perronüberdachungen) ausgeschöpft werden. Zudem lassen sich durch eine Redimensionierung des Parkhauses zusätzliche Flächen freispielen, auf denen Bäume gepflanzt werden können.
Berichte Technischer Bericht	3 Fachtechnischer Bericht Modul 1: Bahnhofplatz	Die Einfahrt zum Parkhaus beim Stadtsaal ist grundsätzlich zu überdenken. Die Zufahrt ist direkt ab der Zürcherstrasse unterirdisch über die Notker- oder Winkelriedstrasse zu führen. Falls die heutige Zufahrt beibehalten wird, ist auf die Erweiterung des Parkhauses zu verzichten.	Eine Kapazitätserweiterung des Parkhauses würde zwangsläufig zu Mehrverkehr führen. Eine zusätzliche Verkehrsbelastung kann jedoch weder auf dem Bahnhofplatz noch im Westquartier in Kauf genommen werden. Daher ist der Ausbau des Parkhauses zu hinterfragen. Eine ersatzlose Aufhebung der oberirdischen Parkplätze erscheint durchaus vertretbar, zumal die Kapazität des Parkhauses heute mehr als ausreichend ist und die Menge des MIV künftig abnehmen muss (gemäss Agglomerationsprogramm). Falls an der Erweiterung des Parkhauses festgehalten wird, ist die Einfahrt an die Zürcherstrasse zu verlegen, um eine Zunahme des MIV auf dem Bahnhofplatz und im Westquartier zu verhindern.
Berichte Technischer Bericht	3 Fachtechnischer Bericht Modul 1: Bahnhofplatz	Die Zufahrt zur Velostation ist attraktiver zu gestalten. Auf eine enge 180-Grad-Wende ist zu verzichten.	Auf einer steilen Rampe ist eine 180-Grad-Wende schwierig zu fahren und im Gegenverkehr heikel. Die Steigung der Rampe ist zu reduzieren und eine allfällige Wende ist grosszügig auszugestalten, falls nicht ganz darauf verzichtet werden kann. Ausserdem ist darauf zu achten, die Zufahrt für Radfahrende möglichst ohne Umwege möglich ist.
Berichte Technischer Bericht	4 Modul 2: Allee	Auf der Oberen Bahnhofstrasse ist zwingend ein Tempo-30-Regime vorzusehen. Auf einen Radstreifen in Fahrrichtung Süden könnte allenfalls verzichtet werden, wenn dafür ein Radweg entlang der Alleestrasse realisiert wird.	Ein Tempo-30-Regime erscheint zwingend, um die Sicherheit für Radfahrende sowie eine gute Aufenthaltsqualität im Bereich der Allee zu gewährleisten. Aus Radfahrersicht ist ein beidseitiger Radstreifen zu bevorzugen. Auch ein Radstreifen nur bergwärts wäre bei einem Tempo-30 Regime allenfalls denkbar; dies hätte den Vorteil, dass der Strassenraum dadurch weniger breit wahrgenommen wird und entsprechend vorsichtiger gefahren wird.
Berichte Technischer Bericht	4 Modul 2: Allee	Die Veloverbindung von der Zürcherstrasse zum Bahnhofplatz entlang der Alleestrasse ist für den Veloverkehr mit Fokus "sicher" beizubehalten. Alternativ könnte diese Route über die Pestalozzistrasse und Winkelriedstrasse zur Einfahrt des Veloparkings geführt werden.	Die Obere Bahnhofstrasse ist eine Verbindung Fokus "direkt", welche für unsichere Velofahrende schwierig zu befahren ist, vor allem, wenn auf einen Radstreifen in Fahrrichtung Süden verzichtet werden sollte. Eine alternative Veloverbindung mit Fokus "sicher" ist zu gewährleisten.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Berichte Technischer Bericht	5 Modul 3: Frauenfeld-Wil- Bahn (FWB)	Anstelle von blossen Perronüberdachungen ist über dem FWB-Bahnhof ein mehrstöckiges Gebäude zu realisieren.	Im Westen des Bahnhofs besteht ein grosses Innenverdichtungspotenzial, das es zu nutzen gilt. Die zentrale Lage wäre insbesondere für Dienstleistungsunternehmen attraktiv (Alternative zu "Wil West").
Berichte Beilage zum Technischen Bericht		Keine Antwort	Keine Antwort
Berichte Bericht Verkehrsplanung		Keine Antwort	Keine Antwort
Berichte Bericht PV-Anlage	PV-Anlage Busbahnhof Wil, Vorprojekt Light	Die Dachflächen sind zwingend für die Energieproduktion zu nutzen. Zumindest auf den Überdachungen der Nebenperrons ist zusätzlich eine Begrünung zu realisieren.	PV und Begrünung lassen sich heute gut kombinieren. Sowohl die Produktion erneuerbarer Energie als auch die Begrünung im innerstädtischen Bereich (Stadtklima, Biodiversität) stellen wichtige öffentliche Interessen dar, denen ein zukunftsgerichtetes Projekt Rechnung tragen muss.
Berichte Grob-Kostenschätzung		Keine Antwort	Keine Antwort

Stimmungsbild

Aussage	Zustimmung
Ich stehe dem Projekt Bahnhofplatz/Allee positiv gegenüber.	Stimme eher zu
Die Verschiebung der Frauenfeld-Wil-Bahn schafft den nötigen Platz.	Stimme eher zu
Der neue Busbahnhof steigert die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs.	Stimme zu
Die optimierte Tiefgarage ermöglicht die Aufhebung der oberirdischen Parkplätze.	Keine Antwort
Die Neugestaltung der Allee eröffnet dem Gewerbe Möglichkeiten im öffentlichen Raum.	Stimme eher zu