

15. Mai 2019

Interpellation 249 / Christof Kälin, SP

eingereicht am 4. April 2019 – Wortlaut siehe Beilage

Sichere und schnelle Querung des Bahnhofes für Radfahrende, Rollstuhlfahrende und FussgängerInnen

Christof Kälin, SP, reichte zusammen mit 26 Mitunterzeichnenden eine Interpellation zur sicheren und schnellen Querung des Bahnhofes für Radfahrende, Rollstuhlfahrende und FussgängerInnen ein. Er stellt fest, die aktuelle Situation beim Bahnhof mit der Mehrfachnutzung der Personenunterführung Ost sei für alle Beteiligten eine unbefriedigende Lösung. In diesem Zusammenhang stellt er dem Stadtrat verschiedene Fragen.

Der Interpellant erwähnt, die Unterführung Ost/Posttunnel komme trotz Veloinitiative und den dazu gesprochenen Ressourcen nicht vom Fleck, obwohl die Nutzung des Posttunnels seit langem in der Velostrategie enthalten sei. Der „Umweg“ über Hubstrasse/Ilgenkreisel sei gefährlich und eng, und die Stadt Wil habe im Bereich Velowege/Langsamverkehr Verbesserungspotenzial, was jeder Selbstversuch zeige.

Beantwortung

1. Ist eine sichere Querung der Gleisanlagen / des Bahnhofes für Radfahrende, Rollstuhlfahrende und Fussgängerinnen und ein besserer Zugang zu den Perrons vorgesehen?

Aufgrund der erwarteten Verkehrszunahmen im öffentlichen Verkehr genügt die heutige SBB-Infrastruktur am Bahnhof Wil dem geplanten Leistungsausbau durch längere und schwerere Züge nicht mehr. Die SBB ist gemäss Behinderten-Gleichstellungsgesetz (BehiG) zudem verpflichtet, die barrierefreie Zugänglichkeit zu den Gleisanlagen spätestens bis Ende 2023 sicherzustellen. Die Projektierung zur funktionalen und statischen Ertüchtigung der Bahnanlagen im Bahnhof Wil ist weit fortgeschritten. Das SBB-Infrastrukturprojekt ZEB Wil umfasst die Gleisanlagen inkl. Unterführungsdecke, die Perrons und –dächer, Treppen, Rampen, Lifte, etc. Die SBB werden das Vorprojekt im Sommer 2019 beim Bundesamt für Verkehr BAV zur Bewilligung einreichen, und der hindernisfreie Zugang zu den Perrons und das hindernisfreie Einsteigen werden gemäss aktueller Planung ab Ende 2023 möglich sein.

Im Gegensatz zum Veloverkehr existiert für den städtischen Fussverkehr heute noch kein strategisches Planungsinstrument. Der Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege vom 23. September 2018 stärkt den Langsamverkehr auf eidgenössischer Ebene. Laut Netzplan der städtischen Velostrategie sind die Personenunterführung Ost (PU Ost) und die Veloquerung Schillerstrasse Haupttrouten mit Fokus «sicher», die Unterführung Hubstrasse eine Hauptroute mit Fokus «direkt». Die PU Ost ist gleichzeitig als nationale Veloroute (VeloLand Schweiz) und auf der Karte «Rollender Langsamverkehr Bedeutung Kt. SG» als Route von kantonaler Be-

deutung klassiert, die Hubstrasse als Route von regionaler Bedeutung. Die «im Schrittempo» Radfahrenden in der PU Ost sind gemäss einer informellen Abmachung mit SBB Infrastruktur auf Zuseher hin geduldet. Aufgrund der Personenhydraulik, d.h. der erwarteten höheren Personenfrequenzen und der für die Bewältigung der Personenflüsse notwendigen neuen beidseitigen Einbauten in der PU Ost wie Rampen, Treppen und Lifte sind gefährliche Kreuzungssituationen zwischen Fussgängern und Velofahrenden zu befürchten. Deshalb ist das Befahren der PU Ost durch Radfahrende ab geplantem Baubeginn 2021 nicht mehr zulässig. Die einzige befahrbare Querung der Gleisanlagen für Radfahrende in Bahnhofsnähe führt ab diesem Zeitpunkt über die Unterführung Hubstrasse, welche gleichzeitig die einzige Querung für den motorisierten Individual- und Schwerverkehr auf Wiler Stadtgebiet ist. Für die Fussgänger und Rollstuhlfahrenden wird die sichere Querung der Gleisanlagen und der hindernisfreie Zugang zu den Perrons während der Bauzeit über die bestehende PU West und ab Ende 2023 zusätzlich dazu über die PU Ost gewährleistet sein.

2. Mit welchem Vorgehen / Konzept wird dies mit Nachdruck vorangetrieben?

Gemäss Aktivitätsfeld «mobil» der Legislaturplanung 2017-2020 fördert die Stadt ein reibungsloses, konfliktfreies und zukunftsgerichtetes Mit- und Nebeneinander aller Mobilitätsarten und -träger. Als Massnahmen sind die Realisierung der Zweiradabstellanlage «Untere Bahnhofstrasse 1 – 11», die Vorbereitungen für die neue Nord-Süd-Veloverbindung «Posttunnel», die Umsetzung der Veloinitiative und die Elimination der Schwachstellen auf dem Radwegnetz genannt.

Gestützt darauf und in Kenntnis der Terminpläne des SBB-Infrastrukturprojekts sowie der Arealentwicklung Untere Bahnhofstrasse 1-11 werden mit hoher Priorität verschiedene Machbarkeitsstudien inkl. Kostenschätzungen (Kostengenauigkeit +/-30%) und ein Vorprojekt zur Klärung funktionaler, technischer und räumlicher Anforderungen (Verkehrsplanung, Ingenieurbau, Architektur) bearbeitet: Die Machbarkeitsstudien «Bahnquerung Schillerstrasse» (abgeschlossen), «Stadtquerung Mitte - Personenunterführung Ost» (abgeschlossen), «Veloquerung Posttunnel» (in Arbeit), «Unterführung / Veloquerung Hubstrasse» (in Arbeit) sowie das Bauprojekt «Fuss- und Veloverbindung inkl. Bahnquerung Hubstrasse - Lenzenbüel» (in Arbeit). Neben den verschiedenen Querungsvorhaben sind die Schnittstellen und Abhängigkeiten zu den weiteren Projekten im öffentlichen Raum am und um den Bahnhof Wil (z.B. Neugestaltung Bahnhofplatz / Allee, Strassenbauprojekt Untere Bahnhofstrasse, etc.) zu bearbeiten.

3. Wie kann der ehemalige Posttunnel zu einer neuen Verbindung des Südquartiers ins Stadtzentrum ausgebaut werden?

Im 1. Semester 2018 wurde gemeinsam mit SBB-Infrastruktur und SBB-Immobilien die Machbarkeitsstudie «Stadtquerung Mitte» inkl. Ermittlung der heutigen Personenfrequenzen extern in Auftrag gegeben. Die Bestvariante eines Unterführungsneubaus für Personen und Radfahrende mit Abbruch des Avec-Rondells wurde dem Stadtrat gemeinsam mit den SBB vorgestellt. Daraufhin beauftragte der Stadtrat das Departement BUV mit der Prüfung kostengünstigerer Alternativen.

In intensivem Austausch mit SBB Infrastruktur, Post, metttler2invest, weiteren Anstössern sowie der kantonalen Fachstelle Velo wird momentan u.a. die Machbarkeitsstudie «Veloquerung Posttunnel» mit Nutzung des heute stillgelegten Posttunnels in verschiedenen Varianten bearbeitet. Der ca. einen Meter tiefer als die Personenunterführung liegende Posttunnel muss im Rahmen des SBB-Infrastrukturprojekts ebenfalls statisch ertüchtigt werden; dazu gehören Verstärkungen der Decke und Seitenwände unter Wahrung des für eine Veloroute erforderlichen Lichtraumprofils, Anschlussbauwerke im Norden und Süden, insbesondere überdachte Rampen geeigneter Dimensionen, Neigung und Geometrie (Podeste), Anbindung an Veloabstellanlagen und die Beleuchtung. Sehr anspruchsvoll gestaltet sich dabei die dreiläufige Rampe Nord: Auf sehr beschränktem Raum hat sie die geplante

unterirdische Veloabstellanlage zu erschliessen und eine Höhe 3.90 m von der Velostation bzw. 4.90 m von der Tunnelsohle bis auf das Niveau des Bahnhofplatzes/der Unteren Bahnhofstrasse zu überwinden.

4. Welche gleichwertigen Alternativen gibt es?

Momentan existieren keine gleichwertigen Alternativen zur PU Ost, welche sämtliche Anforderungen der FussgängerInnen, Rollstuhl- und Radfahrenden abdecken. Mit dem alleinigen Ausbau der Bahninfrastruktur wird die sichere Radfahrer Verbindung zwischen dem Stadtzentrum und dem Südquartier aufgehoben; mit der Umnutzung des Posttunnels kann Ersatz geschaffen werden bzw. die Nutzung der PU Ost für den rollenden Langsamverkehr ist nach dem Umbau nur unter Einbezug des Posttunnels möglich.

Die SBB-Personenunterführung West steht schon heute dem Fussverkehr inkl. Benutzenden mit Handicap zur Verfügung. Für den Radverkehr ist diese Unterführung jedoch nicht geeignet.

Die Machbarkeitsstudie «Bahnquerung Schillerstrasse» (Brücke/Tunnel) wurde ebenfalls 2018 abgeschlossen und aus Kostengründen zu Gunsten einer nachhaltigen Lösung in der PU Ost sistiert.

Momentan wird parallel zur Machbarkeitsstudie «Radquerung Posttunnel» auch die «Unterführung/Veloquerung Hubstrasse» (Hauptroute Fokus «direkt») untersucht und Handlungsmöglichkeiten entwickelt.

Die «Fuss- und Veloverbindung inkl. Bahnquerung Hubstrasse - Lenzenbüel» mit daran anschliessendem Radweg in den ESP Wil West steht zur Zeit in der Phase Bauprojekt. Das Unterführungs-/Brückenbauwerk ist im Agglomerationsprogramm 3. Generation (Nr. LV 1.5, 74.36.RF) in A-Priorität enthalten.

5. Wie weit fortgeschritten sind die Verhandlungen mit den SBB und anderen involvierten Parteien. z.B. Procap?

Mit den SBB und den Anstössern wird ein regelmässiger und teilweise sehr intensiver Austausch gepflegt; im Rahmen des Vorprojekts Neugestaltung Bahnhofplatz ist Procap bereits involviert (bspw. Buskantenhöhe). In den anderen Projekten wird dieser Austausch stattfinden, sobald die funktionalen, technischen und architektonischen Rahmenbedingungen geklärt sind.

6. Ist der Stadtrat bereit, eine solche Verbindung mit allen rechtlich möglichen Mitteln voranzutreiben?

Der Stadtrat ist der Velostrategie verpflichtet und will diese gemäss Legislaturplanung zeitnah umsetzen. Die Langsamverkehrsquerungen am Bahnhof und an der Hubstrasse spielen dabei eine zentrale Rolle.

7. Welche finanziellen Mittel benötigt der Stadtrat, um dieses Projekt realisieren zu können?

Die notwendigen finanziellen Mittel werden mit einer Rahmenkreditvorlage „Querungen Bahnhof Wil“ dem Stadtparlament beantragt. Das Agglomerationsprogramm 4. Generation wird ab Sommer 2019 unter Federführung der Regio Wil erarbeitet; es ist vorgesehen, die verschiedenen Querungen (Personenunterführung Ost / Posttunnel, Unterführung Hubstrasse, Bahnquerung Schillerstrasse) in unterschiedlicher Priorität aufzunehmen, um die durch Bund und Kanton in Aussicht gestellten finanziellen Mittel zur Realisierung zu beantragen und nach Genehmigung einsetzen zu können.

8. Mit welchen finanziellen Zuschüssen ist z.B. seitens der Agglomerationsprogramme und des Kantons für diesen Ausbau zu rechnen?

Für genehmigte Projekte mit A-Priorität kann von einem groben Kostenteiler von ca. je 1/3 zu Lasten Bund, Kanton und Standortgemeinde ausgegangen werden. Projekte in B-Priorität aus dem Agglomerationsprogramm 3. Generation sollen im Agglomerationsprogramm 4. Generation in A-Priorität übernommen werden. In den Agglomerationsprogrammen 2. und 3. Generation sind zudem Projekte in C-Priorität enthalten, für welche Bund

und Kanton keine finanziellen Mittel beisteuern; diese müssen in Eigenleistungen durch die Stadt erbracht werden.

9. In welcher Zeitspanne lässt sich dieser realisieren?

Der Planungs- und Realisierungshorizont ist abhängig von den Terminplänen des SBB-Infrastrukturprojekts ZEB Wil sowie vom Agglomerationsprogramm 4. Generation, das bis ca. Ende 2020 erarbeitet und im Juni 2021 eingereicht wird. Die Genehmigung erfolgt ca. ein Jahr später; die Mittel werden ausgeschüttet, sobald die Projekte realisiert sind.

Stadt Wil



Susanne Hartmann
Stadtpräsidentin



Hansjörg Baumberger
Stadtschreiber