



# FLUX – Goldener Verkehrsknoten 2011

## Patronat: Verband öffentlicher Verkehr

# Dossier: Bahnhof Wil SG

### Infobox

**Funktion:**  
Regionale ÖV-Drehscheibe

**Verkehrsträger:**  
Bahn  
S-Bahn  
Frauenfeld-Wil-Bahn  
Stadtbus  
Postauto  
Abend-Taxi

**Angebot kombinierte Mobilität:**  
429 P+R-Plätze  
770 B+R-Plätze  
124 Mofa-Parkplätze  
6 Mobility-Fahrzeuge

**Umsteigefrequenz:**  
6 Mio./Jahr

**Projektstand:**  
2009/2010: Fuss- und Radweg  
Bahnhof – Kantonsschule  
Juli 2011: Neue Veloabstellanlagen  
In Bearbeitung: Betriebs- und Gestaltungs-  
konzept Bushof inkl. Wohn-  
quartier Wil-West  
2015/2016: Realisierung Agglomerations-  
programm mit «Slow Motion»

**Kosten/Investitionen:**  
Rund CHF 11 Mio.

**Beteiligte:**  
Stadt Wil  
Regio Wil  
Kanton St.Gallen  
Bund

### Projektbeschreibung

Die Stadt Wil betreibt seit Jahren einen kontinuierlichen Ausbau des ÖV- und Langsamverkehrsangebots am und um den Bahnhof Wil. Zur Optimierung des Verkehrsknotens und seiner Zugänge sind zurzeit mehrere Projekte in der Planungs- oder Realisierungsphase beziehungsweise wurden kürzlich abgeschlossen.

**Fuss- und Radweg Bahnhof – Kantonsschule** (realisiert 2009/2010):  
Ein grosser Teil der rund 600 Schülerinnen und Schüler der Kantonsschule Wil gelangte bisher per Velo oder zu Fuss vom Bahnhof über die stark befahrene Hubstrasse zur Schule. Um die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr zu verbessern, wird neu ein Fuss- und Radweg vom Bahnhof über eine Quartierstrasse bis fast zur Kantonsschule geführt. Der letzte Wegabschnitt entlang der Hubstrasse wurde zu einer Kernfahrbahn mit Radstreifen und zwei Mittelinseln ausgebaut.

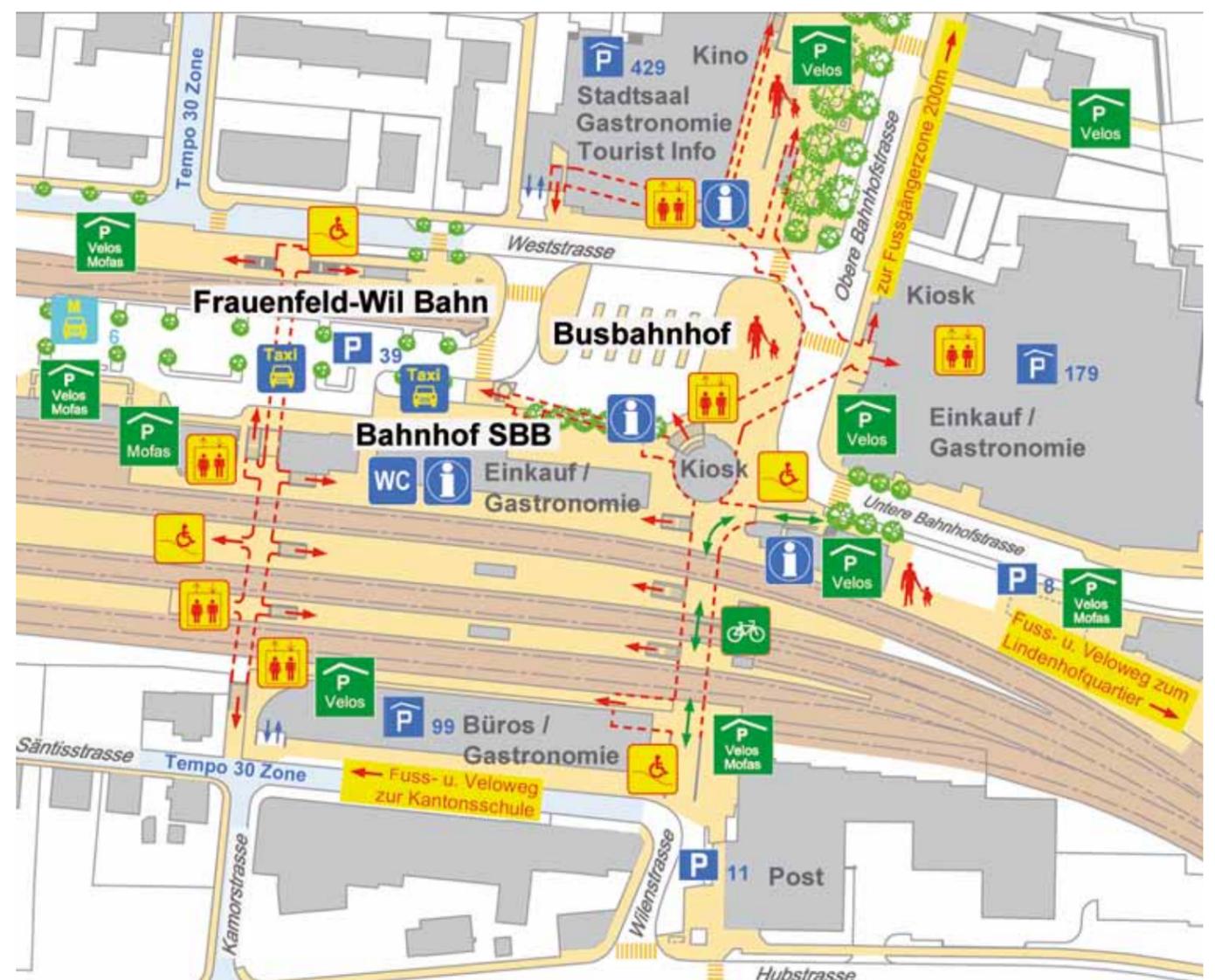
**Neues Parkiersystem für drei Veloparkieranlagen** (realisiert Juli 2011):  
Drei bestehende B+R-Anlagen waren veraltet und entsprachen nicht mehr dem gegenwärtigen Standard. Deshalb wurde ein neues Veloparkiersystem mit einfacher Bedienung und besserer Flächennutzung installiert.

**Betriebs- und Gestaltungskonzept Bushof unter Einbezug Westquartier** (in Bearbeitung):  
In einer ersten Phase sollen die Stärken und Schwächen des Bahnhofplatzes inklusive des Westquartiers als Wohnquartier analysiert und die Situation im Bearbeitungsperimeter aus funktionaler Sicht überprüft werden. Darauf aufbauend werden ein Anforderungsprofil für den Platz erstellt und Lösungen erarbeitet. In einer zweiten Phase soll auf der Grundlage der Analyse und unter Berücksichtigung des Projekts «Slow Motion» ein schrittweise umzusetzendes Konzept erarbeitet werden.

**Slow Motion** (in Planung, Realisierung 2015/2016):  
Das Projekt «Slow Motion» ist als Sieger aus einem Projektwettbewerb zur Umgestaltung des Wiler Bahnhofplatzes und der angrenzenden Allee hervorgegangen. Gemäss Stadtratsbeschluss soll es 2013 überarbeitet und 2015/2016 realisiert werden. Die Realisierung entspricht einem Kernprojekt des Agglomerationsprogramms «Regio Wil». Dabei hat die Aufwertung der öffentlichen Räume zu urbanen Stadtplätzen mit hoher Aufenthaltsqualität und auch der Umsteigerkomfort hohe Priorität. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms sollen das Regionalzentrum Wil weiter gestärkt, die Qualität des Langsamverkehrs verbessert und der ÖV-Fahrplan stabilisiert werden.

Der Ausbau des Verkehrsknotens Wil und die Anpassung an die aktuellen Bedürfnisse der Nutzer erfolgt in der Stadt Wil schrittweise. Der heutige Zustand ist das Produkt zahlreicher Einzelmassnahmen, die jedoch eine Gesamtsicht auf die Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung am Bahnhof Wil erkennen lassen. Aus diesen Bemühungen resultieren ein breites Mobilitäts- und Versorgungsangebot am Bahnhof sowie kurze und sichere Wege zu den wichtigen Orten in der Stadt.

### Situation



Situation Bahnhof Wil und Umgebung (Quelle: Stadt Wil)



# Verkehr (Angebot und Konnektivität)

## Langsamverkehr

Der Bahnhof Wil ist der zentrale Verkehrsknoten in der Region. Er wird täglich von über 20'000 Bahnkunden frequentiert. Hinzu kommen Buspassagiere, die am Bahnhof innerhalb des städtischen oder regionalen Busnetzes umsteigen. Gerade das Umsteigen und Warten auf die Busse soll mit dem geplanten Bushof («Slow Motion») dank den gedeckten Wartebereichen für die ÖV-Kunden angenehmer werden. Velofahrende haben vom Bahnhof direkten Anschluss an das regionale und nationale Radroutennetz.

Bei allen Projekten im Bereich Siedlung und Verkehr soll in der Stadt Wil dem Langsamverkehr besondere Beachtung geschenkt werden. Im Sinne einer angebotsorientierten Verkehrsplanung wird eine flächendeckende, fortlaufende und zukunftsgerichtete Verbesserung der Rahmenbedingungen angestrebt.

Mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept «Bahnhofplatz» soll das Neben- und Miteinander von öffentlichem Verkehr, Langsam- und Zulieferverkehr optimiert werden. Dabei soll zusätzlich das benachbarte Wohnquartier Wil West und der Kreuzungsbereich zum Bahnhofplatz in die Ausarbeitung mit einbezogen werden. Der Langsamverkehr wird prioritär behandelt, die zugehörige Infrastruktur – Leitsysteme, Lage der Fussgängerstreifen etc. – soll hier geprüft werden.

Das Konzept «Schulwegsicherheit» hat zum Ziel, die Hauptschulwege in der Stadt Wil sicherer zu gestalten. Direkte Fuss- und Radwegverbindungen zwischen den wichtigsten Ausgangspunkten und dem Bahnhof Wil sind bereits heute vorhanden. Ihr Ausbau erfolgt laufend, wie die neue Verbindung für den Langsamverkehr vom Bahnhof zur Kantonsschule zeigt.

Dank der Sanierung dreier bestehender B+R-Anlagen am Bahnhof – sie wurden den gegenwärtigen Standards angepasst – verfügt der Bahnhof Wil neu über 770, mehrheitlich überdachte Veloabstellplätze. Der weitere Ausbau und Anpassungen entsprechend der Nachfrage erfolgen laufend.

Diverse Leitsysteme erleichtern Fussgängerinnen und Fussgängern sowie Radfahrenden die Orientierung. Zudem darf die östliche Unterführung von Velofahrenden im Schrittempo pas- siert werden. Taktil-visuelle Markierungen und Lifanlagen erleichtern Menschen mit Behinderungen die Fortbewegung am Bahnhof.

## Öffentlicher Verkehr

Am Bahnhof Wil finden verschiedene Arten der Mobilität zusammen: Züge von vier Bahnlinien, sechs Stadtbus- und zehn Regionalbus- und PostAuto-Linien sowie Stellplätze für Mobility-Fahrzeuge und Taxis.

Mit der Einführung des neuen Stadtbuskonzepts 2009 wurden die sechs Radiallinien zu drei Durchmesserlinien ausgebaut sowie der 15-Minuten-Takt auf allen Stadtbuslinien – mit Ausnahme des Vormittags – eingeführt. Nach den Verbesserungen, die dadurch erzielt werden konnten, soll das Busangebot weiter optimiert werden. Im Frühjahr 2010 fand deshalb eine erneute Überprüfung des Stadtbuskonzepts statt. Als Folge davon werden drei zusätzliche Busbevorzugungsmassnahmen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität umgesetzt.

In Ergänzung zum Tagesbetrieb des Stadtbusses wird nach Betriebsschluss um 20.00 Uhr ein Abend-Taxi angeboten (bis 23.15 Uhr, an den Wochenenden bis 00.15 Uhr): Wer über ein gültiges Busbillet verfügt, wird für einen Zuschlag von drei Franken mit dem Abend-Taxi vom Bahnhof bis vor die eigene Haustüre gefahren. Damit kann sichergestellt werden, dass mit späteren Zügen Ankommende noch problemlos nach Hause gelangen. Die Verlängerung der Betriebszeiten der Stadtbusse und des Abend-Taxis ist auf den Fahrplanwechsel 2011/2012 geplant.

Am Bahnhof Wil stehen statische Informationstafeln zur Fahrgastinformation. Eine dynamische Informationstafel, die über alle Abfahrten und Verspätungen der Züge, Busse und Postautos in Echtzeit Auskunft gibt, ist als Ersatz geplant und budgetiert.

Standardisierte Nebenangebote am Knoten finden sich im «ShopWil». Das Angebot umfasst unter anderem einen avec.-Shop, einen Fachmarkt von Melectronics, eine Buchhandlung, einen Schuh- und Schlüsselexpress sowie eine Denner Filiale.

## Motorisierter Verkehr

Das Grundraster der Wiler Stadtstruktur orientiert sich an radialen Zufahrtsachsen. Betriebliche und gestalterische Massnahmen sollen künftig die Strassenzüge als Stadträume aufwerten, so dass sie ihre zentrale Funktion als Grundraster der weiteren Stadtentwicklung wahrnehmen können. Die künftige Strassenraumgestaltung und Verkehrsabwicklung wird zurzeit in verschiedenen Betriebs- und Gestaltungskonzepten erarbeitet. Dabei soll der Grundsatz der Koexistenz, des Miteinanders der unterschiedlichen Nutzungsansprüche, in allen Konzepten Priorität erhalten. Bereits heute ist das Siedlungsgebiet grösstenteils mit Tempo-30-Zonen verkehrsberuhigt.

Die Stadt Wil verfolgt eine angebotsorientierte Verkehrsplanung, die die Verkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung der bestehenden Belastungsgrenzen des städtischen Umfelds weiterentwickelt. Kernpunkte dabei sind:

- Konzentration der Siedlungsentwicklung auf gut mit dem ÖV erschlossene Lagen
- Verkehr verlagern – Förderung des ÖV und des Langsamverkehrs
- Verkehr siedlungsverträglich abwickeln – Verkehrsfluss verlangsamen und verstetigen

Die Zufahrt für den MIV zum Bahnhof kann sowohl nord- als auch südseitig erfolgen. Am Bahnhof selber stehen 429 P+R- sowie 39 K+R-Plätze zur Verfügung. Das Parkplatzangebot und dessen Bewirtschaftung via Parkzeitbeschränkung und Parkgebühren werden als Steuerungsinstrumente im Sinne der angebotsorientierten Verkehrsplanung eingesetzt.

## Worin liegen die grössten Vorteile für den Kunden?

Der laufende Ausbau des öffentlichen Verkehrs und die stetige Optimierung der Zugangswege zum Bahnhof für den Langsamverkehr erleichtern das Umsteigen auf die öffentlichen Verkehrsmittel und vergrössern dadurch die Attraktivität des Umweltverbunds. Die Sanierung der B+R-Anlage hat einen wesentlichen Beitrag dazu geleistet. Neu können die Fahrräder komfortabler und leicht abschliessbar direkt beim Bahnhof parkiert werden. Zudem kann man auf sicheren und direkten Wegen aus den Quartieren an den Bahnhof gelangen.

Mit der Weiterentwicklung von Bahnhofplatz und Allee im Projekt «Slow Motion» soll diese laufende Optimierung fortgesetzt werden. Durch das Projekt soll die Verlangsamung des Verkehrs um den Bahnhofplatz sowie eine angepasste Verkehrsführung und Organisation des Bushofs erreicht werden. Zudem soll Fussgängerinnen und Fussgängern sowie Velofahrenden mehr Raum zur Verfügung gestellt werden. Das Dach des geplanten Bushofs wird künftig das Umsteigen bei schlechtem Wetter angenehmer machen.

Insgesamt wird durch das Projekt «Slow Motion» die Aufenthaltsqualität am Bahnhof erhöht und der Komfort der Reisenden verbessert.

## Netzplan



Netzplan der städtischen und regionalen Bus- und PostAuto-Linien (Quelle: Stadt Wil)



# Raumentwicklung (Raumplanung, Städtebau und Architektur)

## Orts- oder Stadtentwicklung

Heute zählt Wil rund 18'000 Einwohnerinnen und Einwohner, nach der Gemeindevereinigung mit Bronschhofen am 1. Januar 2013 werden es rund 23'000 sein. Die Stadt ist Zentrum einer Region von rund 100'000 Bewohnern und liegt gleichermassen im Einflussbereich der Stadt St. Gallen und des Grossraums Zürich. Entsprechend gross ist die Bedeutung des Bahnhofs als Verkehrsdrehscheibe des öffentlichen Verkehrs. Bereits 1852 setzte sich die Stadt Wil für kurze Wege ein. So unterstützte der Stadtrat den Bau der Strecke Winterthur – St. Gallen mit finanziellen Mitteln nur unter der Auflage, dass der Bahnhof nicht weiter als 1000 Schritte von der Kirche St. Peter, und somit nahe der Altstadt realisiert wurde.

Beidseits der Bahnhofstrasse, die den Bahnhof und die mit dem Wakkerpreis 1984 ausgezeichnete Altstadt verbindet, entstanden Geschäfts- und Wohnhäuser sowie öffentliche Bauten. Mit der Gestaltung der Fussgängerzone Obere Bahnhofstrasse gelang es 1998, das Einkaufen im Zentrum ansprechender zu gestalten.

Die zentral gelegenen Areale beidseits des Bahnhofs sind als städtebauliche Erweiterung des Zentrums geplant. Ziel im Stadtentwicklungskonzept und im kommunalen Richtplan ist es, diesem Gebiet einen repräsentativen Charakter zu geben und Raum für den wachsenden Dienstleistungssektor zu schaffen sowie urbanes Wohnen zu fördern. Angestrebt werden die Steigerung der Aufenthaltsqualität und der Sicherheit im öffentlichen Raum sowie die Verbesserung der Fuss- und Radwegverbindungen zwischen Bahnhofgebiet und den angrenzenden Quartieren. Die strukturelle Veränderung wird gefördert durch Beratung und Unterstützung privater Grundeigentümer sowie durch die Vorbereitung und Begleitung von entsprechenden Umzonungen, Gestaltungsplänen und qualitätssichernden Verfahren.

## Städtebau und Architektur

Der heutige Bahnhofplatz wurde in Zusammenhang mit dem Parkhaus Bahnhof und der Ladenpassage «ShopWil» in den 1990er-Jahren errichtet. Durch den Bau des Stadtsaals am Bahnhof 1998 konnte unter dem Bahnhofplatz eine Tiefgarage und damit eine nahe Anbindung des MIV an den Bahnhof realisiert werden.

Das Projekt «Slow Motion», das als Sieger aus einem Projektwettbewerb für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes und der angrenzenden Bahnhofallee hervorgegangen ist, will die öffentlichen Räume zu urbanen Stadtplätzen von hoher Aufenthaltsqualität aufwerten und zugleich hohen Umsteigeekomfort gewährleisten. Dies entspricht auch einem der Kernprojekte des Agglomerationsprogramms «Regio Wil», das das Zentrum von Wil erweitern und dem Gebiet einen urbanen Charakter verleihen möchte. Die heutige Qualität der kurzen Umsteigewege soll durch eine hohe gestalterische Qualität ergänzt werden und der Identifikation mit dem Zentrum dienen.

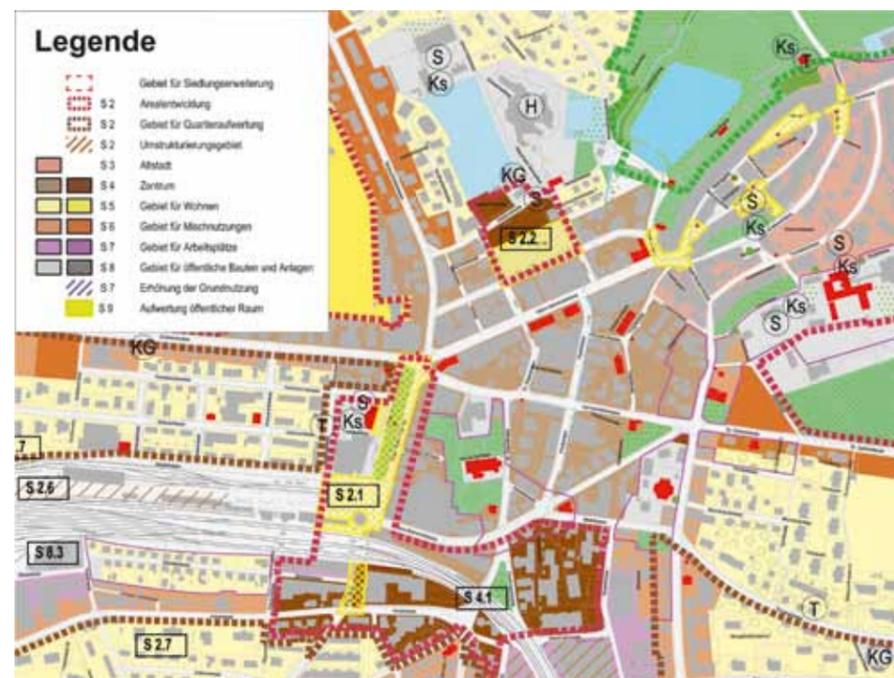
Mit dem Bushof wird eine Verbesserung der Umsteige- und Aufenthaltsqualität durch die Erstellung von grosszügig gedeckten Bahnhofszugängen und Wartebereichen für Busbenutzer bezweckt. Durch eine optimierte Anordnung der Busse auf dem Bahnhofvorplatz sollen zum einen die Orientierung der Fahrgäste erleichtert und zum anderen die Abläufe der Betreiber verbessert werden.

## Wurden lokal/regional positive Wirkungen erzielt?

Die Optimierung des Bahnhofs Wil basiert auf verschiedenen kleineren und grösseren baulichen, gestalterischen und betrieblichen Elementen, die aufeinander abgestimmt umgesetzt werden. Unter anderem wurden folgende positive Wirkungen erzielt:

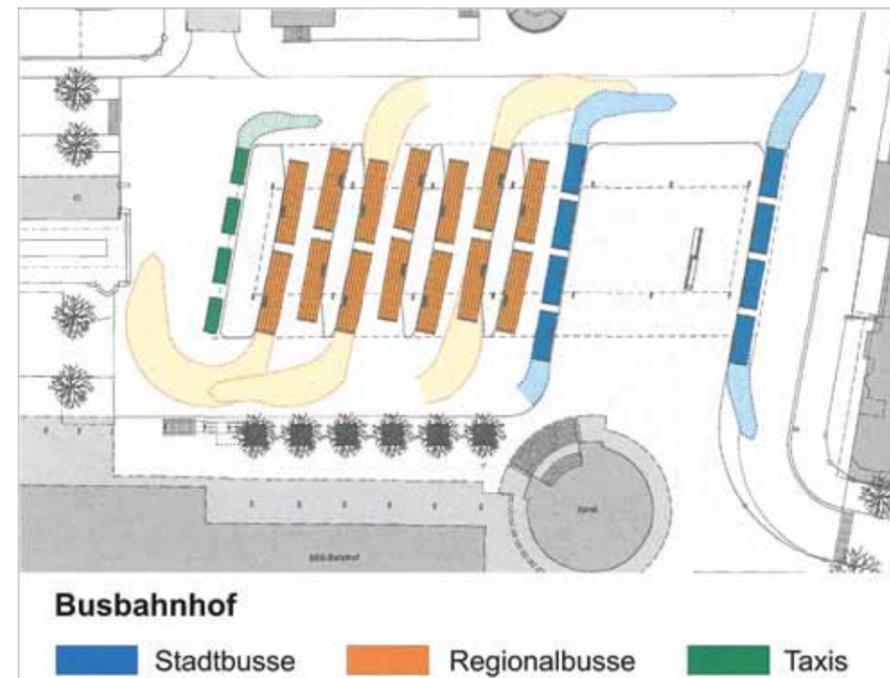
- Im Stadtgebiet von Wil konnte mit der Optimierung des Stadtbusses bezüglich Fahrplan und Linienführung die Anzahl der beförderten Personen von 2004 bis 2009 um 33 Prozent gesteigert werden.
- Der Bedarf an wettergeschützten und sicheren Veloabstellplätzen konnte gedeckt werden. Zudem können weitere Reserveflächen (Gleis 6) aktiviert werden.
- Die Attraktivität des ÖV und dessen Vernetzung wird laufend gesteigert: Am Bahnhof Wil können täglich rund 20'000 Umsteigebeziehungen vom, zum und zwischen dem ÖV auf kleinstem Raum angeboten werden. Mit der Optimierung der Linienführung und des Fahrplans der Stadtbuse konnten die Umsteigezeiten verbessert werden.
- Die Bedeutung des Umsteigeknotens Bahnhof Wil wird auch in der Region anerkannt und ist ein wesentlicher Bestandteil des verabschiedeten Agglomerationsprogramms, das Massnahmen wie eine Mobilitätszentrale oder den Ausbau von ÖV-Linien vorsieht.
- Unter anderem konnten für den Langsamverkehr zahlreiche Verbindungen planerisch gesichert und baulich umgesetzt werden sowie Netzlücken wie die Verbindung vom Bahnhof zur Kantonsschule geschlossen werden.

## Richtplanausschnitt



Richtplanausschnitt des Bahnhofgebiets (Quelle: Stadt Wil)

## Bushof-Projekt «Slow Motion»



Bushof: Projekt «Slow Motion» (Quelle: Stadt Wil)

## Langsamverkehrsnetz



Auszug aus dem Langsamverkehrsnetz der Stadt Wil (Quelle: Stadt Wil)



# Prozess (Innovation und Organisation)

## Prozess und Qualitätssicherung

Als strategisches Führungsinstrument und Planungsrichtlinie für die Stadtplanung wurde in einem längeren Prozess das Stadtentwicklungskonzept entworfen. Es wurde 2009 vom Stadtparlament zustimmend zur Kenntnis genommen. Die planungsrelevanten Aspekte daraus wurden daraufhin in den kommunalen Richtplan überführt. Dieser und weitere kommunale Instrumente wie das Konzept «Optimierung Stadtbus Wil» oder das Massnahmenpaket «Veloinitiative» sowie das Agglomerationsprogramm der Regio Wil enthalten oder berücksichtigen zahlreiche Massnahmen zur städtebaulichen Aufwertung des Bahnhofareals, zur nachhaltigen Verkehrsentwicklung und zur Bewältigung des steigenden Verkehrsaufkommens. Dementsprechend entspringen die örtlichen Massnahmen im Bereich des Bahnhofs Wil übergeordneten städtischen Strategien und Konzepten.

Die regionalen Entwicklungsziele und die kommunale Stadtentwicklung sind insbesondere bei der baulichen Verdichtung für Wohnen und Arbeiten aufeinander abgestimmt und werden vom Kanton unterstützt.

In der laufenden Ortsplanungsrevision sollen die heutigen Instrumente aktualisiert und auf eine qualitätsvolle Innenverdichtung abgestimmt werden. Die Infrastrukturvorhaben werden im Rahmen des Agglomerationsprogramms 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 auch den einzelnen Legislaturperioden zugeordnet.

## Beteiligte

Für die Realisierung der Massnahmen und Projekte (siehe untenstehende Grafik) war und ist die Zusammenarbeit mit vielen Partnern aber auch mit den direkt Betroffenen wichtig. Aufgrund der unterschiedlichen Projekte sind jeweils verschiedene Akteure an deren Umsetzung beteiligt.

Alleine das Projekt Betriebs- und Gestaltungskonzept Bushof inkl. Wohnquartier Wil West, das derzeit in Bearbeitung ist, erfordert beispielsweise die Zusammenarbeit und Mitwirkung von SBB, Frauenfeld-Wil-Bahn, WilMobil, PostAuto, Kantonspolizei, Quartierverein Wil West, Kanton St.Gallen und Wiler Parkhaus AG. Weitere wichtige Partner im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm sind der Bund und der Verein Regio Wil als Träger des Programms.

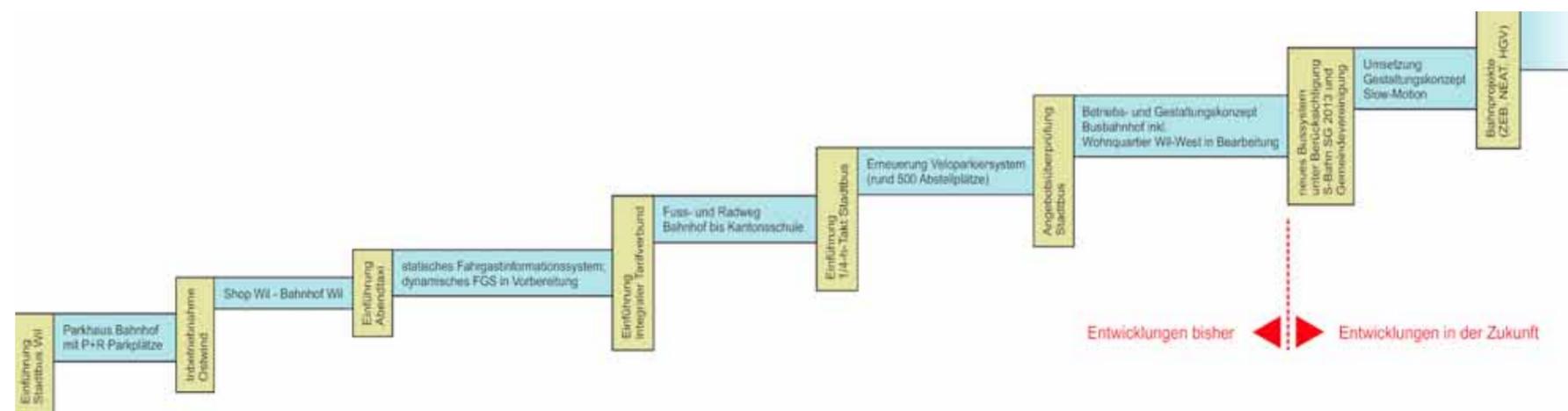
Die Öffentlichkeitsarbeit erfolgt über den Informationsbeauftragten der Stadt Wil in Form von Medienmitteilungen und -orientierungen sowie über die Webseite der Stadt Wil.

## Was ist innovativ an diesem Projekt?

Wil positioniert sich als wichtigstes Zentrum zwischen Winterthur und St.Gallen. Die regionale Zentrumsfunktion von Wil wird auch von den umliegenden Gemeinden mitgetragen. Bemerkenswert sind insbesondere der Wille zur regionalen Zusammenarbeit und die Ausrichtung auf ein Zentrum. Dies zeigt sich auch im Agglomerationsprogramm Wil, an dem 14 Gemeinden und die Kantone St.Gallen und Thurgau beteiligt sind. Die bewusste Ausrichtung einer ganzen Region auf die Stadt Wil hat auch dazu beigetragen, dass der Bahnhof in seiner Funktion als regionaler Verkehrsknoten gestärkt wurde.

Die Stadt Wil zeigt, dass sie schon seit Jahren die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs sowie des Langsamverkehrs und deren Kombination erkannt hat. Durch zahlreiche kleinere und grössere Projekte und Massnahmen, die jedoch ineinander greifen und aufeinander abgestimmt sind, wird ein fortlaufender Optimierungsprozess betrieben. Das Angebot wird regelmässig den aktuellen Bedürfnissen angepasst. Dank kurzen, direkten Wegen, guten Umsteigebeziehungen, sicheren B+R-Anlagen und einem attraktiven ÖV-Angebot wird der Umweltverbund langfristig gestärkt.

## Optimierungsprozess



Schritt für Schritt baut die Stadt Wil ihr Angebot für den Langsamverkehr aus und wertet den Verkehrsknoten auf. Dieser Optimierungsprozess erfolgt in enger Zusammenarbeit mit allen Beteiligten und Betroffenen.

## Impressionen



Bahnhofallee mit Bahnhofgebäude (Bild: Kontur)



Bahnhofplatz mit Postauto und Ortsbus (Bild: Kontur)



B+R-Anlage (Bild: Kontur)



Neue Verbindung für den Langsamverkehr zum Bahnhof (Bild: Kontur)