



Botschaft

Aufwertung Bahnhof Weinfelden, Kredit über 13.7 Millionen Franken, Abstimmungsempfehlung zu Handen der Volksabstimmung

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Bahnhof Weinfelden ist der grösste Eisenbahnknotenpunkt im Kanton Thurgau. Gemäss Angaben der SBB frequentieren an Werktagen durchschnittlich 16'600 Personen den Bahnhof Weinfelden (Quelle: SBB / Zahlen 2018). Der Bahnhof und seine Umgebung präsentieren sich heute zwar in einem zweckmässigen, aber mit verschiedenen Mängeln behafteten Zustand. Diese bildeten wiederholt Inhalt von Diskussionen. Zu nennen sind die Themen Sicherheit, Veloabstell-Möglichkeiten, die Möblierung der Perrons und weiteres. Die angrenzenden Verkehrsanlagen – namentlich die Kantonsstrasse (Bahnhof-/Lagerstrasse), aber auch verschiedene Strassen der Stadt – und die dort bestehenden Defizite, beschäftigen Kanton und Stadt gleichermaßen.

In den letzten beiden Jahrzehnten wurden am Bahnhof verschiedene Bauvorhaben umgesetzt. Folgende grössere Projekte sind zu nennen:

- 2001 – 2002: Busbereich, Erweiterung Personenunterführung, neue Veloabstellanlagen, Perrondächer, Lifterschliessung, Anpassungen Parkplätze
- 2002: Neugestaltung Bahnhofstrasse (Kantonsstrasse) mit Mehrzweckstreifen (Bereich Post)
- 2006 – 2007: Anpassungen Schützenstrasse, Parkierung und Veloabstellanlagen Südseite
- 2017: Neubau Personenunterführung West, Verlängerung Perron 5, Anpassung Perrondächer, Erweiterung Veloabstellanlagen Süd

Diese vorwiegend von den Bedürfnissen der SBB geprägten Projekte lösten zwar das jeweilige Anliegen. Beispielsweise die Personenunterführung West trägt zu einer Verteilung der Passagierströme bei. Gleichwohl konnten mit diesen Umbauten und Erweiterungen nicht alle Defizite ausgeräumt werden. Der aktuelle Handlungsbedarf kann wie folgt zusammengefasst werden:

- Der Busbereich genügt den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) nicht. Die Haltekanten müssen erhöht werden, dass beispielsweise Rollstuhlfahrenden der Zugang zu den Bussen möglich ist. Für den Bahnersatz (Busbetrieb während Gleissperrungen) müssen Lösungen gefunden werden.
- Der Busbereich ist nicht überdacht. Buspassagiere sind der Witterung ausgesetzt.
- Die Qualität des öffentlichen Raums rund um den Bahnhof ist teilweise absolut ungenügend. Darunter leidet das subjektive Sicherheitsempfinden von Nutzerinnen und Nutzern des Bahnhofs und seiner Umgebung. Auch fehlen Orte zum Verweilen.
- Die Bedeutung des Bahnhofs als einer der wichtigen Orte, an dem man in Weinfelden ankommt, ist bereits in der Nutzungsstrategie Ortskern deutlich aufgezeigt. Das in der Nutzungsstrategie aufgezeigte Aufwertungspotenzial ist zu berücksichtigen.
- Die Querungsmöglichkeiten der Bahnhofstrasse für Fussgänger sind im Bereich ohne Mehrzweckstreifen (ab Höhe Post bis Höhe Jack's/Stellwerk) nicht zufriedenstellend.
- Am Bahnhof fehlen abschliessbare Velo-Abstellmöglichkeiten.
- Das Gebiet am Bahnhof und dessen Umgebung besteht nicht nur aus Gleisen, Strassen, dem Busbereich und den angrenzenden Hochbauten. Auch Platzflächen zwischen diesen Objekten prägen den öffentlichen Raum mit. Diese grösseren und kleineren, sehr zahlreichen Flächen sind in eine Gesamtbetrachtung einzubeziehen, damit der Bahnhof und seine Umgebung in Zukunft eine gute Gesamtwirkung in ansprechender Qualität ausstrahlen.
- Teilweise bestehen unglückliche Verflechtungen von verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Eine Entflechtung der verschiedenen Verkehrsmodi (Fussgänger, Busse, Velos, Motorfahrzeugverkehr) ist anzustreben, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

- Die Ost-West-Achse (Lager-, Bahnhofstrasse) ist ein Unfallschwerpunkt: Beim Abbieger der Bahnhofstrasse (zwischen Jack's, Raiffeisen und Bahnhof) ist eine Häufung von Unfällen zu verzeichnen.

Darüber hinaus sind weitere Randbedingungen zu beachten. Um nur einige zu nennen: Die Ost-West-Achse durch Weinfeld (Freie-, Bahnhof-, Lagerstrasse) ist eine Ausnahmetransportroute und muss als solche erhalten bleiben. Bestehende Werkleitungen im Untergrund sind zu berücksichtigen. Die gemäss Verkehrsrichtplan mögliche Schaffung einer Begegnungszone im Zentrum berührt den aktuellen Projektperimeter. Und schliesslich sind die Eigentumsverhältnisse ebenfalls von Bedeutung: SBB, Stadt und Kanton, aber auch Private sind Eigentümer von Flächen innerhalb des Bereichs, welcher Inhalt der Planung bildet. Dieser erstreckt sich auf über 12'500 m², was auf die Kosten eine grosse Auswirkung haben wird.

Der Weg zum Vorprojekt

Im Wissen um den Handlungsbedarf im Projektperimeter entschlossen sich Stadt und kantonales Tiefbauamt, gemeinsam ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) auszuarbeiten. Mit einem BGK wird angestrebt, nicht nur Vorschriften, Normen und funktionelle Ansprüche an den Strassenraum zu berücksichtigen, sondern diese mit gestalterischen Ansprüchen und unter Berücksichtigung angrenzender Flächen und Nutzungen in Einklang zu bringen.

Das BGK wurde vom Stadtrat 2019 genehmigt und danach der Öffentlichkeit an einem Informationsanlass vorgestellt. Das BGK bildete die Grundlage für die von der Stadt und dem kantonalen Tiefbauamt gemeinsam vorgenommene Planerausschreibung zur Erarbeitung eines Vorprojektes. Hierfür konnten sich interdisziplinäre Teams bewerben. Mit dem Auftrag wurde ein Planerteam unter der Federführung des Ingenieurbüros Planimpuls AG, Kreuzlingen, beauftragt. Zusammen mit Landschaftsarchitekten, Verkehrsplanern und Architekten wurde in enger Zusammenarbeit mit Stadt und Kanton das nun vorliegende Projekt ausgearbeitet.

Die Projektziele

Hierfür wurden vorgängig verschiedene Ziele definiert, unter anderem:

- Busbereich behindertengerecht umbauen
- Unfallschwerpunkt auf Kantonsstrasse eliminieren
- Verkehrsträger soweit möglich entflechten
- Veloabstellmöglichkeiten ausbauen
- Geschwindigkeitsregime auf der Kantonsstrasse (Ost-West-Achse Lager-/Bahnhofstrasse) prüfen
- den Bahnhof zum Eingang von Weinfeld machen und hierfür insbesondere die fussläufigen Verbindungen ins Stadtzentrum aufwerten (soweit sie Projektperimeter Bahnhof liegen)
- Aufenthaltsqualität und damit das Sicherheitsempfinden verbessern u.a. durch bauliche Massnahmen

In den Prozess miteinbezogen wurden SBB, Postauto und die Abteilung öffentlicher Verkehr des Kantons Thurgau. Ebenso wurden Interessensvertreter (Pro Velo; Pro Infirmis) begrüsst. In weiteren Begleitgruppen wurden politische Vertreter und Eigentümer angrenzender oder einbezogener Liegenschaften laufend über die Ausarbeitung des Vorprojektes informiert und deren Meinungen abgeholt.

Im Rahmen einer Vorprüfung im September 2022 wurden alle Projektbestandteile wie beispielsweise die Tempo 30-Streckensignalisation und der Bushof mit der Anzahl Haltekanten grundsätzlich bestätigt. Bei einzelnen Themen wurde noch Optimierungspotenzial erkannt, das in der nächsten Projektphase aufbereitet wird.

Mitwirkung und Projektergänzungen

Vom 19. April bis 8. Mai 2023 können sich alle Interessierten zum Vorprojekt äussern. Zahlreiche Punkte sind zwar abschliessend geklärt. Einige weitere, beispielsweise ist noch nicht entschieden, wie die öffentliche Beleuchtung aussehen soll, werden erst mit der Ausarbeitung des Bau- und Auflageprojektes entschieden. Auch bezüglich Einhaltung Behindertengleichstellungsgesetz sind noch Arbeiten im Gange. Dies bedeutet, dass einzelne, eher untergeordnete Punkte des vorliegenden Vorprojektes im Zuge der Weiterbearbeitung noch ändern können. Dieser Weg wurde bewusst gewählt, um erst dann weitere Kosten auszulösen, wenn der Weinfelder Soverän über das Vorhaben entschieden hat.

Erst wenn die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger dem Kredit zustimmen, soll die Ausarbeitung des Bau- und Auflageprojektes in Angriff genommen werden.

Zentrale Inhalte des Vorprojektes

Verbindung Bahnhof und Zentrum



Der öffentliche Raum zwischen Raiffeisengebäude, La Stazione und dem «Bermuda-Dreieck» wird an den Bahnhofsraum angeschlossen und aufgewertet. Dieses Strassenstück steht dem Motorfahrzeugverkehr nicht mehr zur Verfügung. Für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für Velofahrerinnen und Velofahrer entsteht eine attraktive Verbindung zwischen dem Weinfelder Ortszentrum und dem Bahnhof. Der direkte Zugang zur Unterführung unter der Bahnhofstrasse bleibt erhalten. Die Begrünung, saisonal aber auch beispielsweise Aussenbereiche

von Gastronomiebetrieben werden zu einer Belebung und einer erhöhten Attraktivität der Aussenräume rund um diesen zentralen Ort beitragen.

Der Bushof



Der Busbereich erhält vier fixe Perrons für den Betrieb der verschiedenen Postauto-Linien ab dem Bahnhof Weinfelden. Die Perrons werden überdacht. Die Überdachung soll mit einer Photovoltaik-Anlage ausgestattet werden. Sie ist statisch so ausgelegt, dass sie die nötige Technik aufnehmen könnte, wenn dereinst eine Ladeinfrastruktur für Elektro-Busse nachgerüstet werden müsste. Eine fünfte Kante am westlichen Rand des Busbereichs ist auf den Bahnersatz ausgerichtet. An dieser Kante sollen dann Busse halten können, wenn Unterbrechungen auf dem Bahnnetz etwa wegen Bauarbeiten den Einsatz von Bussen erfordern. Die aktuell hier bestehenden Veloabstellanlagen werden entfernt. Ein neues Grün-

element zwischen Busbereich und dem Perron sorgt für eine optische Aufwertung und bildet gleichzeitig das nötige Sicherheitselement zum Bahnkörper hin.

Bahnhofplatz



Raiffeisen, Post, Bahnhof und Stellwerk sowie die Gebäude des «Bermuda-Dreiecks» begrenzen eine durch die Bahnhofstrasse geprägte Fläche. Neu soll diese Fläche deutlich stärker als Platz in Erscheinung treten. Dies fördert die Aufenthaltsqualität und macht das Flanieren und die Fusswegverbindungen generell attraktiver. Der nach Osten gehende Treppenaufgang beim Raiffeisengebäude wird aufgehoben – nicht aber die nord-orientierte Rampe. Die Parkierung vor der Post soll angepasst werden. Mit einer differenzierten Materialisi-

erung – Fahrbahn der Bahnhofstrasse mit Belag, Platzflächen in Naturstein – wird der Platzcharakter betont und die Verbindung der Flächen beidseits der Kantonsstrasse gestärkt. Zu einer Stärkung des Platzcharakters tragen auch die grosszügig geplanten Elemente der Begrünung bei, welche zudem einen Beitrag für das Stadtklima leisten können. Diese Elemente und Veränderungen tragen dazu bei, diese bisher stark verkehrsorientierten Flächen als ein zentrales Element des Siedlungsraums aufzuwerten. Auch das subjektive Sicherheitsempfinden soll mit diesen Massnahmen gestärkt werden.

Die Ortsdurchfahrt



Im Rahmen der Vorprojektierung konnte gemeinsam mit dem kantonalen Tiefbauamt nach Ausarbeitung eines Gutachtens festgelegt werden, dass auf der Bahnhof-/Lagerstrasse (Abschnitt ab Gasthof Eisenbahn bis Höhe Musikschule) künftig die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gelten soll. Diese Strasse ist als Ausnahmetransportroute (z.B. für LKW mit überhoher Ladung) offen zu halten. Entsprechend sind viele Randbedingungen zu berücksichtigen. Mit dem nun geplanten Mehrzweckstreifen mit teilweiser Begrünung wird die Trennwirkung der Strasse

reduziert und die Verbindung der angrenzenden Flächen gestärkt. Das oberirdische Querenschnitt für Fussgänger/innen wird damit vereinfacht. Velofahrer/innen können auf diesem Abschnitt nicht überholt werden. Dies trägt ebenso wie die tiefere Höchstgeschwindigkeit zu einer Verkehrsberuhigung bei. So wiederum kann die Aufenthaltsqualität auf den angrenzenden öffentlichen und privaten Flächen erhöht werden.

Der Bahnhof als Verkehrsdrehscheibe



Die umliegenden Orte werden durch Buslinien ab dem Bahnhof Weinfelden erschlossen. Der Bahnhof ist ein Ort der Begegnung und erfüllt verschiedenste Ansprüche – nicht nur Ankommen, Abfahren oder Umsteigen. Der Wert dieses zentralen Ortes in Weinfelden soll gesteigert werden, und zwar für ÖV-Nutzerinnen und -Nutzer, für Passantinnen und Passanten, für Kundinnen und Kunden angrenzender Gastronomiebetriebe, Läden oder Dienstleistungsbetriebe. Mit einem grösseren Angebot an Veloabstellmöglichkeiten mitsamt der unterirdischen Velostation, mit der Über-

dachung des Busbereichs, mit dem zentral angeordneten Bereich für Taxis oder mit Sitzgelegenheiten und grosszügigen, aufgeräumten und durchgrünten Umgebungsflächen wird dieser öffentliche Raum aufgewertet. Das Angebot an Veloabstellplätzen wird ergänzt durch die ebenerdigen, zweigeschossigen Velostationen Ost und West, welche auch Abstellplätze für Spezialvelos aufweisen sollen.

Verschiedenes

Mit dem Vorprojekt können die definierten Projektziele erreicht werden. Damit wird sich die aktuelle Situation am Bahnhof deutlich verändern. Dazu gehört auch, dass gut 70 PW-Parkplätze wegfallen. Dafür kann das Angebot an Velo-Abstellmöglichkeiten um rund 390 Plätze erhöht werden. Gut 230 davon werden in der unterirdischen Velostation neu geschaffen. Diese ist zwar kostenpflichtig, bietet dafür aber eine sichere Einstellmöglichkeit. Nochmals zu betonen ist die sehr grosse Fläche, welche von diesem Projekt berührt ist: Sie misst rund 12'500 m².

Die Kosten

Die Schätzung der Kosten, Stand Vorprojekt (März 2023), ergibt folgendes Bild:

Aufgelaufene Vorprojektkosten Anteil Stadt, div. Vorarbeiten	Fr.	395'000
Vermessung	Fr.	58'000
Strassenbau (Strassen, Plätze):		
Projekt, Bauleitung, Abrechnung	Fr.	1'125'000
Strassenrohbau	Fr.	3'685'000
Signalisation, Markierung, Beleuchtung	Fr.	820'000
Beleuchtung, Bepflanzung, Bauprovisorien, Diverses	Fr.	1'005'000
Total Strassenbau	Fr.	6'635'000
Hochbauten/Kunstabauten:		
Projekt, Bauleitung	Fr.	670'000
Bushof Überdachung	Fr.	1'205'000
Velo-Parkierung	Fr.	2'095'000
Möblierung, Bepflanzung, Diverses	Fr.	85'000
Total Hochbauten/Kunstabauten	Fr.	4'055'000
Verschiedenes (Bauherrenunterstützung, Kommunikation)	Fr.	605'000
Kantonsstrasse:		
Kostenanteil Stadt an Umbau Bahnhof-/Lagerstrasse	Fr.	1'325'000
Bruttokosten	Fr.	13'073'000
zuzüglich 7.7 % MwSt.	Fr.	1'007'000
Bruttokosten inkl. 7.7 % MwSt.	Fr.	14'080'000
abzüglich Beitrag Kanton Thurgau für Busbereich	Fr.	400'000
abzüglich Beitrag SBB für Ausbau Veloabstellanlagen	Fr.	50'000
Total Beiträge Dritter	Fr.	450'000
Baukosten inkl. 7.7 % MwSt.	Fr.	13'630'000
Total Baukredit aufgerundet	Fr.	13'700'000

Die Kreditsumme basiert auf einem Indexstand von 113.1 % (Schweiz. Baupreisindex, Oktober 2022, Region Ostschweiz, Baugewerbe total, Oktober 2020 = 100 %). Die Ungenauigkeit des Kostenvoranschlags beläuft sich auf +/- 20 %. Finanzierungskosten sind, wie bei Investitionskrediten üblich, nicht berücksichtigt.

Die Kosten für die Umgestaltung der Kantonsstrasse (Abschnitt Lager-/Bahnhofstrasse) trägt grundsätzlich der Kanton. Die Stadt Weinfelden ist aber anteilig kostenpflichtig. Gemäss Berechnung des kantonalen Tiefbauamtes beträgt der Anteil Weinfeldens 50 % und ist im oben ausgewiesenen Baukredit enthalten.

Der Beitrag des Kantons bemisst sich nach der Zahl der Haltekanten für Buslinien. Der Beitrag der SBB berücksichtigt, dass als Folge des Projektes eine erhebliche Zahl an PW-Parkplätzen auf Land der SBB wegfällt. Auf eine Entschädigung für die wegfallenden Parkplätze verzichtet die SBB.

Der Zeitplan

Ein genauer Zeitplan liegt noch nicht vor. Dieser ist mit dem Bau- und Auflageprojekt auszuarbeiten. Dann wird auch zu klären sein, welche Abschnitte zeitgleich realisiert werden können und welche Teilsperren von Strassen während der Bauphase möglich sind. Das fertige Projekt soll im Herbst 2024 öffentlich aufgelegt werden. Im optimalen Fall ist ein Baubeginn 2025 möglich. Einsprachen können zu Verzögerungen und somit zu einem späteren Baubeginn führen.

Aktuell erscheint eine Bauzeit von 3 bis 3 ½ Jahren als realistisch. Baubeschleunigungen werden in der nächsten Projektphase noch geprüft.

Die langfristige Zukunft des Bahnhofs Weinfelden

Während der Erarbeitung des Vorprojektes informierte die SBB über langfristige Ausbaumöglichkeiten am Bahnhof Weinfelden. Gemäss diesen konzeptionellen Überlegungen könnte sich die SBB vorstellen, den Bahnhof Weinfelden frühestens ab 2045 einem tiefgreifenden Umbau zu unterziehen. Unter anderem sollen sechs Gleise für den Personenverkehr realisiert werden, um die nötigen Haltemöglichkeiten für den Fern- und den Regionalverkehr anbieten zu können. Ein solches Vorhaben wäre zweifellos einschneidend. Es kann heute nicht mit Gewissheit definiert werden, welche der nun projektierten Bauteile erneut umgebaut oder gar umplatziert werden müssen, wenn dieses SBB-Vorhaben dereinst tatsächlich realisiert würde. Im Falle einer Projektumsetzung müssen aber zweifellos Teile des nun vorliegenden Projektes angepasst werden oder gar weichen.

Dass alleine die Finanzierung eines solchen Um- und Ausbaus auch für die SBB eine grosse Hürde darstellt, liegt auf der Hand. Die mit dem Projekt befassten Vertreter der Stadt und der Stadtrat haben sich dafür ausgesprochen, dieses nun zur Abstimmung vorliegende Vorprojekt gleichwohl voranzutreiben, denn ob und wann die Konzeption der SBB umgesetzt wird, ist derzeit offen. Immerhin kann mit einer Lebensdauer der geplanten neuen Anlagen von mindestens 20 Jahren gerechnet werden, was ungefähr derjenigen des aktuellen, im Jahr 2002 realisierten Busbereichs entspricht. Nicht von dieser SBB-Planung betroffen sein sollten nach aktuellem Wissensstand die Kantonsstrasse und die nördlich davon liegenden Flächen. Bei den Anlagen südlich der Kantonsstrasse bleibt dies vorderhand ungewiss.

Fazit

Das Vorprojekt zeigt auf, dass die zahlreichen und vielfältigen Ansprüche an den Bahnhof und an seine nähere Umgebung umgesetzt werden können. Einerseits muss dafür eine grosse Fläche umgestaltet werden, andererseits genügt der vorhandene Raum nicht, um die neuen Anlagen ohne Beanspruchung primär des P&R-Parkplatzes zu realisieren. Dies führt zum Verlust von Parkplätzen. Dem gegenüberzustellen sind die Aufwertung des öffentlichen Raums und der angrenzenden privaten Flächen, die Verbesserung der Verkehrssicherheit, die Erhöhung des Komforts für ÖV-Nutzer/innen sowie der Qualität und des Sicherheitsempfindens für alle Personen, die das Bahnhofsareal und seine Umgebung nutzen. Mit dieser Investition wird ein absolut zentraler Ort Weinfeldens nachhaltig aufgewertet.

Antrag des Stadtrats

- Die Vorlage Aufwertung Bahnhof Weinfelden sei vom Stadtparlament zu beraten und eine Abstimmungsempfehlung zu Händen der Volksabstimmung abzugeben.

Weinfelden, 13. April 2023

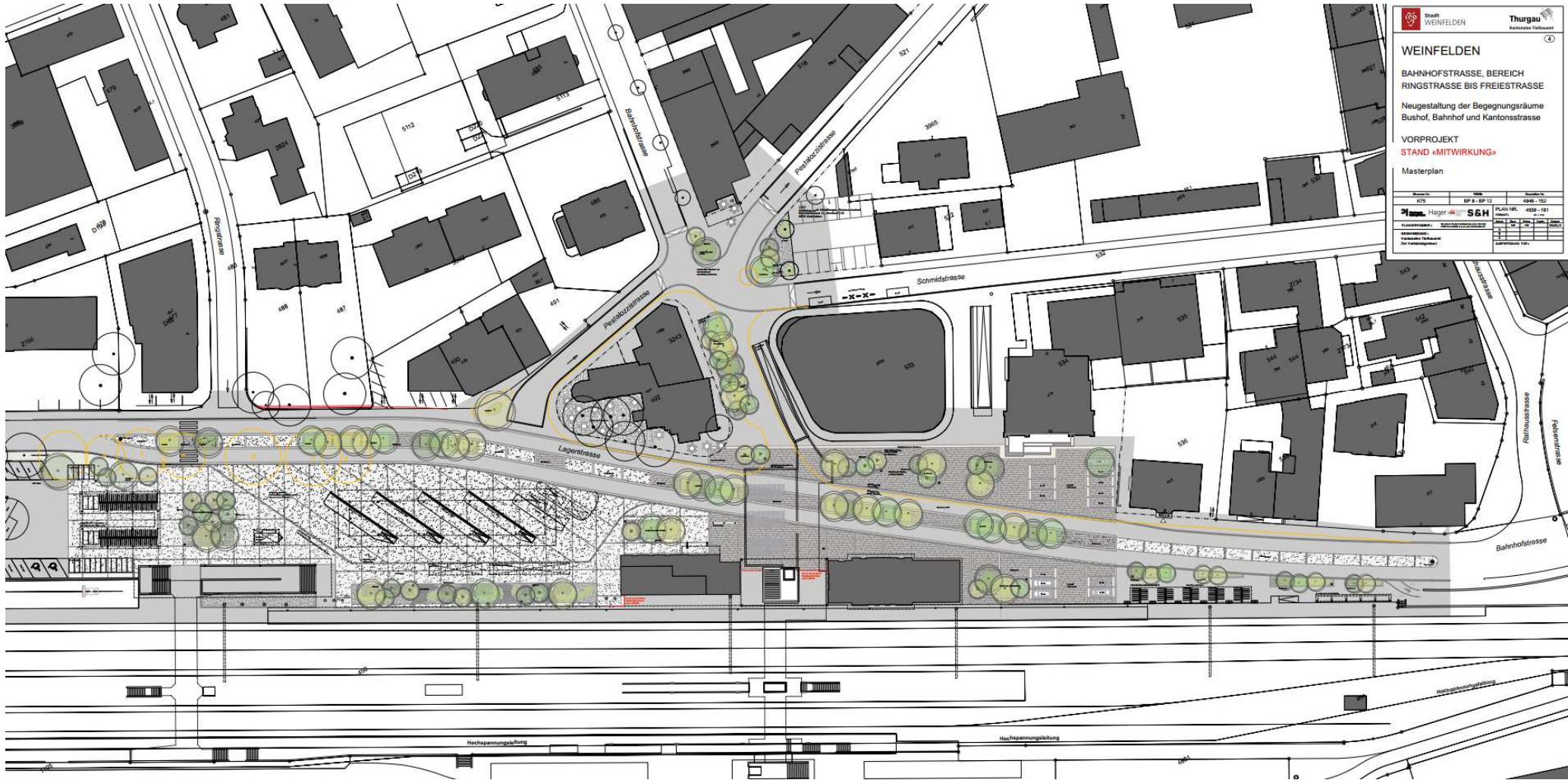
STADTRAT WEINFELDEN

Der Stadtpräsident: Max Vögeli

Der Stadtschreiber: Reto Marty

Anhang:

- Masterplan






WEINFELDEN

BAHNHOFSTRASSE, BEREICH
RINGSTRASSE BIS FREIESTRASSE

Neugestaltung der Begegnungsräume
Bushof, Bahnhof und Kantonsstrasse

VORPROJEKT
STAND «MITWIRKUNG»

Masterplan

Blatt Nr.	7/5	Blatt Nr.	4346 - 132
Projekt Nr.	SP 8 - SP 12	Projekt Nr.	4320 - 131
Planungsphase	SP 8 - SP 12	Planungsphase	SP 8 - SP 12
Planungsphase	SP 8 - SP 12	Planungsphase	SP 8 - SP 12
Planungsphase	SP 8 - SP 12	Planungsphase	SP 8 - SP 12
Planungsphase	SP 8 - SP 12	Planungsphase	SP 8 - SP 12




Projektleitung:  S&H
 Architekt:  S&H
 Landschaftsarchitekt:  S&H
 Fachbereich:  S&H
 Datum:  S&H