



Beantwortung der Vernehmlassungseingaben: Neuorganisation Bahnhofplatz und Poststrasse

Das Projekt für eine Neuorganisation des Bahnhofplatzes und der Poststrasse wurde ausgelöst, weil der Bushof in seiner heutigen Gestaltung den Vorschriften des Behindertengleichstellungsgesetzes widerspricht: Die vorhandenen Haltekanten sind zu tief und müssen zwingend erhöht werden. Am heutigen Standort ist eine derartige Erhöhung der Haltekanten nicht möglich, weil die Busse dann nicht mehr zufahren könnten.

Amriswil soll auch in Zukunft ein attraktives öV-Angebot haben. Der bestehende Busknotenpunkt beim Bahnhof spielt dabei eine zentrale Rolle. Es muss vermieden werden, dass dieser Busknotenpunkt wegen der ungenügenden Infrastruktur an einen anderen Standort verlegt wird. Dies würde nämlich auch den Schnellzugshalt in Amriswil gefährden. Bauliche Veränderungen beim Bushof sind somit unumgänglich. Diese hat der Stadtrat zum Anlass genommen, um weitere Verbesserungen beim Bahnhof anzustreben, namentlich in den Bereichen Sicherheit, Langsamverkehr, Aufenthaltsqualität und beim optischen Erscheinungsbild.

Das in einem Planerwahlverfahren ausgewählte Siegerprojekt „Unter den Bäumen“ vom Team Studio Vulkan Landschaftsarchitekten wurde am 20. Oktober 2020 vom Beurteilungsgremium auserkoren und am 17. November 2020 vom Stadtrat zur Weiterbearbeitung genehmigt. Von Februar bis November 2021 wurde vom Projektteam an neun Sitzungen ein Vorprojekt mit Kostenvoranschlag für die Neuorganisation des Bahnhofplatzes sowie der Umgestaltung der Poststrasse erarbeitet. Die Arbeit wurde von einer strategischen Baukommission an drei Kommissionssitzungen begleitet und der Stadtrat wurde an zwei Sitzungen über den Zwischenstand informiert.

Das Vorprojekt wurde an einer Informationsveranstaltung am 2. Dezember 2021 den Amriswiler Parteien und Institutionen, weiteren Interessensvertretungen, den Eigentümern und den Platznutzern im Pentorama detailliert vorgestellt. Diese waren anschliessend eingeladen, im Rahmen einer Vernehmlassung und Mitwirkung bis 14. Januar 2022 eine Stellungnahme einzureichen. Folgende Eingaben sind eingetroffen (geordnet nach Eingang):

- Karin Schoop, Stockäckerweg 8, 8580 Amriswil
- IG Velo Amriswil, Eggstrasse 7a, 8580 Amriswil
- Efrem Brunner, Radmühlestrasse 16, 8580 Amriswil
- Adrian Schoop, Untere Gassenackerstrasse 4, 8580 Amriswil
- HEV Region Amriswil, Postfach 1011, 8580 Amriswil
- Industrieverein Amriswil, Andreas Schmidt, Buchenhölzlistrasse 4b, 8580 Amriswil
- SP Amriswil, Peter Bachmann, Freiestrasse 68, 8580 Amriswil
- Grüne Amriswil, Priska Steiger, Quellenstrasse 24, 8580 Amriswil
- AGGLO St. Gallen-Bodensee, Roman Coray, Blumenbergplatz 1, 9000 St. Gallen
- SVP Amriswil, Claude Brunner, Weinfelderstrasse 111, 8580 Amriswil
- Gewerbeverein Amriswil, René Stahel, Kreuzlingerstrasse 139, 8587 Oberaach
- FDP Amriswil, Martin Rickenbach, Neustudenstrasse 17, 8580 Amriswil
- Autokurse Oberthurgau AG, Daniel Richter, Kreuzlingerstrasse 36a, 8580 Amriswil

Auswertung der Eingaben

Die eingegangenen Anträge, Fragen, Wünsche und Anregungen wurden gesichtet und in der folgenden Tabelle stichwortartig zusammengestellt. Der Stadtrat behandelte die Eingaben an den beiden Sitzungen vom 25. Januar und 15. Februar 2022. Die zusammengefassten Antworten sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Legende der Klassifikation der Eingaben:

- F = Fragen
- H = Hinweise und Feststellungen
- W = Wünsche

Eingabe	Betreff	Kl.	Inhalt Eingabe	Antwort Stadtrat
Karin Schoop	Allgemeines	H	Herzliche Gratulation zum Projekt „Unter Bäumen“ und vielen Dank, dass die Bevölkerung Stellung dazu nehmen kann.	Danke.
	Velonetz und Velostationen	H	Ich hoffe, dass zeitnah ein sicheres Velonetz im Stadtzentrum von Amriswil geplant wird, denn bei den jüngeren Erwachsenen zeigt sich die Tendenz, dass sie wohl ein Auto besitzen, wenn immer möglich jedoch das Bike (mit und ohne Anhänger) bevorzugen. Ausserdem wird der Pendlerverkehr zunehmen. Es ist anzustreben, dass die Pendler mit dem Velo oder Bus zum Bahnhof fahren. Die geplanten Velostationen tragen dazu sicher bei. Sie sind perfekt geplant. Chapeau!	Schon heute fährt ein sehr grosser Anteil der Zugpassagiere mit dem Velo zum Bahnhof, wie die zahlreichen abgestellten Fahrräder beweisen. Mit den geplanten Veloabstellplätzen kann diesem Umstand Rechnung getragen werden und es können Kapazitäten für das Abstellen zusätzlicher Velos geschaffen werden. Ein Velowegnetz im Stadtzentrum gehört aber nicht zur aktuellen Vernehmlassungsvorlage. Der Input wird aber gerne aufgenommen und der Verkehrskommission weitergeleitet.

Karin Schoop	Veloführung	H	<p>Einen Mischverkehr auf der Poststrasse zu planen, finde ich grundsätzlich falsch.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ob 50 km/h oder 30 km/h, der Bus- und Autoverkehr fliesst nicht, da die Velos nicht überholt werden können. Man nimmt künstliche Kolonnen in Kauf oder findet es sogar noch gut (Verkehrsberuhigung, ohne Tempo 30 km/h einführen zu müssen). - Dies macht weder den Autofahrern noch den Fussgängern oder den Menschen im „Park“ Freude, denn die Blechlawinen stossen mehr Abgase aus, wenn sie stehen, als wenn der Verkehr bei Tempo 30 km/h fliesst. - Auto- und Busfahrer/innen werden aggressiv - Velofahren macht keinen Spass. 	<p>Die Art der Veloführung wurde in der verkehrlichen Beurteilung von Fachleuten ausführlich geprüft. Grundlage war ein in Auftrag gegebenes Verkehrsgutachten. Nach einer sorgfältigen Gegenüberstellung der unterschiedlichen Ansprüche und Anforderungen hat die vorgeschlagene Variante überzeugt.</p> <p>Auch das Tiefbauamt des Kantons Thurgau kommt, gestützt auf ein weiteres extern erstelltes Verkehrsgutachten, zum Schluss, dass die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit und die Verkehrsführung im Mischverkehr die Verkehrssicherheit erhöhen, den Lärm für die Anwohnerinnen und Anwohner reduziert und die Aufenthaltsqualität für Reisende erhöht wird.</p> <p>In die Beratungen wurde auch die „IG Velo Amriswil“ miteinbezogen. Auch die IG Velo unterstützt die Variante Mischverkehr/30er-Signalisation, insbesondere wegen dem Argument der höheren Verkehrssicherheit für Velofahrende.</p> <p>Auf der Poststrasse wird schon heute Mischverkehr praktiziert. Als gefährlich empfunden wird dieser wegen der zu hohen Geschwindigkeit (50 km/h). Diese Form der Verkehrsführung muss beibehalten werden, weil für den Bau von separaten Velostreifen zu wenig Platz zur Verfügung steht. Mit der Temporeduktion auf 30 km/h (im Abschnitt Bahnhofstrasse bis Kirchstrasse) kann die Sicherheit aber deutlich erhöht werden.</p> <p>Die Veloführung und somit die Verkehrsführung auf der Poststrasse wird vom Planungsteam im Zusammenhang mit den einzelnen Stellungnahmen in der weiteren Planung nochmals hinterfragt.</p>
--------------	-------------	---	--	--

Karin Schoop	Velostreifen in der ganzen Stadt	H/W	<p>Velostreifen in der ganzen Stadt und Gelegenheit jetzt beim Bahnhof nicht verpassen</p> <ul style="list-style-type: none"> – Zügiges und sicheres Vorwärtskommen der Velofahrenden ermöglichen – Mindestens 3.5 Meter breiter Velostreifen, damit mit Velos gekreuzt werden kann. Allenfalls zu Lasten von Rabatten, Trottoir, Park etc. – gute Belagsqualität definieren <p>Diesen Velostreifen in der ganzen Stadt durchziehen (Erkennbarkeit). Wo nötig Einbahnstrassen in der Innenstadt planen, um Platz für Strasse, Trottoir, Velostreifen und Parkplätze zu haben - natürlich unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des Gewerbes.</p>	<p>Dieses Anliegen müsste in einem übergeordneten Veloverkehrskonzept geprüft werden. Aufgrund der bestehenden Platzverhältnisse ist es aber nicht möglich, überall 3.5 m breite Velowege zu bauen. Der Input wurde der Verkehrskommission weitergeleitet.</p>
	Nordstrasse	H/W	<p>Nordstrasse: Bitte in das Projekt einbeziehen.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Trotz allem öV und Langsamverkehr sollte man Reisende gut vom oder zum Bahnhof bringen können. – Parkplätze auf der Nordstrasse aufheben und auch hier einen Velostreifen planen (Trottoir hat es ja schon). Evtl. auf der Nord- und der Weierstrasse Einbahnverkehr planen. – Rückbau der Fahrbahnschancen und für die Kinder eine coole Überquerung (Kunstprojekt?) bei der Turnhalle und ein zweiter Übergang vor der Fussgängerunterführung beim Part planen. – Die jetzige Lösung mit den Bumpers und den Verengungen macht keinen Sinn. Es hat ein Trottoir! Man braucht sehr viel Energie für das Abbremsen und Anfahren. Die Strasse ist zum Teil unübersichtlich. – Velos kann man bei Gegenverkehr nicht überholen 	<p>Die Verkehrskommission wurde vom Stadtrat beauftragt, die Verkehrssituation (inkl. Querungen für Schülerinnen und Schüler) auf der Nordstrasse zu überprüfen und Massnahmen zur Verbesserung auszuarbeiten.</p> <p>Da die Anzahl der Parkplätze auf der Nordseite des Bahnhofs nicht erhöht wird, ist gegenüber heute nicht mit einem grossen Mehrverkehr auf der Nordstrasse zu rechnen. Ausserdem ist die grosse Mehrheit der Pendlerinnen und Pendler zu anderen Zeiten als die Schülerinnen und Schüler unterwegs, nämlich schon vor Schulbeginn und erst nach Schulschluss.</p> <p>In Zusammenarbeit mit einer privaten Investorin wird in den kommenden Monaten die Entwicklung und Optimierung des Areals nördlich des Bahnhofs geprüft. Dazu wird eine Studie erstellt, welche auch das gemeindeeigene Grundstück Nr. 675 (Parkplatz Nordstrasse) umfasst.</p> <p>Eine derartige bauliche Entwicklung könnte grössere Auswirkungen auf die angrenzenden Grundstücke und die zukünftige Verkehrsführung haben.</p>

IG Velo	Allgemeines	H	Zusammen mit Partei- und weiteren Interessenvertretern wurde uns am 2. Dezember 2021 das Resultat des Vorprojekts „Unter Bäumen“ präsentiert. Ausserdem hatte die IG VELO schon im Juni 2021 Gelegenheit, sich anlässlich einer ersten Präsentation ins Planungsverfahren einzubringen und hat diese in Form einer umfangreichen ersten Stellungnahme genutzt. Dafür bedanken wir uns nochmals recht herzlich.	Besten Dank für die Mitarbeit.
	Allgemeines	H	Wir sind dezidiert der Meinung, dass der Detaillierungsgrad und die Empfehlungen des Vorprojektes eine ausgezeichnete Basis zur Realisierung des zukunftsfähigen Bahnhofsareals Amriswil darstellt. Unseres Erachtens wurden die Interessen aller „Shareholder“ bzw. Interessensgruppen im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten weitestgehend berücksichtigt. Insofern unterstützt die IG VELO den Planungsentwurf ausdrücklich.	Danke.

IG Velo	Förderung des Langsamverkehrs	H	<p>Was die Velofahrenden betrifft, stellen wir erfreut fest, dass dem Leitbild der Stadt Amriswil und der darin genannten Förderung des Langsamverkehrs mit diesem Projekt gebührend Rechnung getragen wird. Besonders hervorzuheben sind folgende Aspekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die Empfehlung des Planerteams, die Höchstgeschwindigkeit auf der Poststrasse mit Streckensignalisation Tempo 30 einzuführen, begrüssen wir ausdrücklich. Sie stellt eine Mindestforderung der IG VELO dar. In Kombination mit der geplanten Umgebungsgestaltung und dem Plan, an der bestehenden Fahrbahnbreite von 6.0 m festzuhalten, sollte sie ein tiefes Geschwindigkeitsniveau begünstigen und somit für mehr Sicherheit auf diesem Abschnitt sorgen. – Die von der PW-Zufahrt getrennte Fahrspur zur Velostation Ost sorgt zusätzlich für weniger Risiko und verschafft sämtlichen, insbesondere den weniger erfahrenen Velofahrenden, zusätzliche Sicherheit. – Die Anzahl Veloparkplätze wird gegenüber dem heutigen Stand beträchtlich erhöht und mit dem Bau der Velostation Ost aufgewertet. Die Planung der Velostation Ost erscheint uns besonders gelungen, da sie verschiedensten Velonutzern Lösungen bietet. Die räumliche Nähe zum Bahnperon stellt kurze Wege sicher und macht das Velo als Fahrzeug zum Bahnhof zusätzlich attraktiv. – Dem heute über die Kirchstrasse stark frequentierten westlichen Ende des Bahnhofs wird zumindest mit ca. 94 gedeckten Stellplätzen Rechnung getragen. Es ist verständlich, dass bei der begrenzt verfügbaren Fläche hier Abstriche zu machen sind. – Auch an ausreichende Beleuchtung und eine zusätzliche Videoüberwachung ist gedacht. Dies ist ein nicht unerheblicher Beitrag zur Steigerung der Sicherheit aller Passanten. 	<p>Danke.</p> <p>Der Stadtrat und die Planer haben sich bemüht, die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden so gut wie möglich zu berücksichtigen und gleichzeitig das Erscheinungsbild des Bahnhofplatzes bei der Ankunft in Amriswil zu verbessern, dies auch unter Berücksichtigung der laufenden Planungsarbeiten für das Gebiet südlich der Poststrasse. Aufgrund der bestehenden Platzverhältnisse sind gewisse Abstriche unumgänglich.</p>
---------	-------------------------------	---	--	---

Efrem Brunner	Allgemeines	H	Ich habe die Unterlagen zum Umbau studiert und es würde mich ausserordentlich freuen, sollte der Umbau zustande kommen und die schönen Bilder Wirklichkeit werden. Endlich bekäme Amriswil einen würdigen Bahnhof- und Busplatz.	Danke.
	Allgemeines	H	Es sind verschieden Punkte, die ich sehr begrüßen würde: die Beruhigung des Verkehrs, die Aufwertung und Förderung der Fussgänger und des Langsamverkehrs, auch wieder mehr Grün (eine Wiedergutmachung an den kleinen Park mit Brunnen, der verschwunden ist), Versickerungsmöglichkeiten, Aufenthaltsmöglichkeiten am Bahnhof...	Der Stadtrat ist überzeugt, dass es sich vorliegend um ein Projekt von hoher Qualität handelt. Es besticht durch die klare Gliederung des Bahnhofraumes bzw. der Nutzerflächen. Dadurch können die vielseitig gestellten Anforderungen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern an diesem Ort optimal kombiniert und auch in der Ausführung etappiert werden.
	Vandalenschäden	H	Etwas Skepsis spielt mit, ob die schönen Möglichkeiten nicht innert kurzer Zeit durch Vandalenakte in der Nacht zunichte gemacht werden. Ich kann mich erinnern, dass beim letzten Bahnhofplatzumbau auch einige Bänke dran glauben mussten. Auch der viele Abfall, der weggeräumt werden muss, und Schmierereien, die gereinigt werden müssen, stehen den wunderschönen Bildern diametral entgegen.	Der Stadtrat und die Planer sind sich dieser Gefahr bewusst. Der ganze Bahnhofplatz soll aus diesem Grund auch mit einer Videoüberwachung ausgerüstet werden. Damit kann einerseits das Sicherheitsgefühl der Bevölkerung erhöht werden. Andererseits besteht mit dieser Anlage die Chance, Vandalen vermehrt zur Rechenschaft ziehen zu können. Für den Bushof ist zudem ein Graffitischutz vorgesehen. Weiter kann die SBB aus Erfahrungen an anderen Bahnhöfen feststellen, dass moderne und gut unterhaltene Bus- und Bahnhöfe weniger anfällig sind für Vandalenakte. Je tiefer die Attraktivität eines Bahnhofs ist, desto eher gibt es Vandalenschäden.
	Baukosten	H	Auch wenn es viel Geld ist, das hier verbaut wird: Ich hoffe, es lohnt sich. Für einen Bahnhof und Busplatz, der allen gehört. (Von einem der fast 40 Jahre am Bahnhof gearbeitet und einiges erlebt hat.)	Der Stadtrat teilt diese Meinung und ist überzeugt, dass sich diese Investition lohnt. Mittlerweile ist auch bekannt, dass sich der Kanton mit 435'000 Franken, die SBB mit 300'000 Franken und das Agglomerationsprogramm mit ca. 1.25 Mio. Franken am Projekt beteiligen werden. Die Nettokosten für die Stadt Amriswil liegen damit bei rund 7.2 Mio. Franken.

Adrian Schoop	Allgemeines	H	Vielen Dank, dass die Bevölkerung von Amriswil zum Bushof- und Bahnhofplatzprojekt Stellung nehmen kann. Im Grossen und Ganzen finde ich das Projekt gut, dennoch habe ich einige Gedanken dazu.	Danke.
	Bushof	H	Die Neuorganisation des Bushofs finde ich schön und praktisch.	Danke.
	Mittelteil grüner Platz	H	Wenn wir einen Blick auf die Bahnhöfe anderer grossen Städte wie Winterthur, Bern, St. Gallen, Luzern werfen, erkennt man schnell, dass diese keine Pärke haben, sondern eine möglichst effiziente und schnelle Drehscheibe für alle Personen und Verkehrsteilnehmer sind, Ich finde den Aspekt, einen Park zu haben, eine gute und schöne Idee. Wir müssen aber auch ins Auge fassen, dass wir in unmittelbarer Gehdistanz bereits den Weiher haben, wo man bei Wartezeiten verweilen kann. Ich kann mir auch vorstellen, dort ein Bistro zu realisieren, wo man auch ein Feierabendbier geniessen kann und so wieder ein Leben in diesen Park eingehaucht werden könnte.	<p>Auch in Amriswil ist und bleibt der Bahnhofplatz eine Drehscheibe für die Verkehrsteilnehmenden. Es wird kein grosser „Stadtspark“ geschaffen, sondern es sind einzelne Bäume zur Begrünung und für eine Platzgestaltung geplant. Das Ziel ist nicht, dass sich Personen dort über mehrere Stunden aufhalten. Es ist ein kleiner Warte- raum für Pendlerinnen und Pendler, der im Sommer Schatten spendet.</p> <p>Die SBB planen zudem in Mitten dieses grünen Bereichs einen Food-Truck-Standort. Mit wechselnden Angeboten sollen Pendlerinnen und Pendler dort immer wieder neue Angebote entdecken können.</p>

Adrian Schoop	Parkplatzsituation	H	<p>Im Dossier wird leider wenig bis nichts über die Autoparkplätze geschrieben. Kann es sein, dass gemäss Projekt künftig auf 75 % der Parkplätze im Süden verzichtet wird? Schon heute suche ich jeweils vergeblich einen freien Kurzzeit-Parkplatz, wenn ich etwas im Bahnhofgelände zu erledigen habe. Wir müssen uns im Klaren sein, dass in einer Stadt ohne Busverbindungen in alle Stadtteile im 10min-Takt der private Autoverkehr immer noch seine Berechtigung hat.</p>	<p>Der Platz wurde bereits so gut wie möglich ausgenutzt. Weitere Parkplätze wären nur auf Kosten des grünen Bereichs möglich. Dies würde wiederum die Mehrheitsfähigkeit des gesamten Projekts gefährden. Die Lösung wird als guter Kompromiss angesehen.</p> <p>Zusätzliche Parkplätze auf Kosten des grünen Platzes würden zudem das Konzept von getrennten Anfahrten von Velos und Autos zur jeweiligen Parkieranlage verwerfen. Mit der vorliegenden Lösung kann die Sicherheit für den Langsamverkehr bis und mit Velostation massiv erhöht werden.</p> <p>Auf der Südseite des Bahnhofs wird es weiterhin eine ausreichende Anzahl Kurzzeit-Parkplätze geben. Nochmals überprüft werden die Anzahl und der Standort der Taxiplätze.</p> <p>Mittelfristig können weitere Parkfelder östlich der heutigen Unterführung dem Bahnhof zugewiesen werden. Aktuell sind diese 21 Parkplätze noch vermietet bzw. grundbuchrechtlich belastet. Mit dem Bau einer Tiefgarage im Rahmen der Entwicklung südlich der Poststrasse werden die Parkplätze oder zumindest ein grosser Teil davon frei.</p> <p>Die Langzeitparkplätze werden auf die Nordseite verlagert. Dort gibt es genügend Parkplätze; die heutige Parkplatzanlage im Norden ist nicht voll belegt. Mit dieser Massnahme wird auch für die Anfahrt zum Bahnhof Klarheit geschaffen. Der Suchverkehr für Parkplätze entfällt. Im Süden sind die Kurzzeit-Parkplätze, im Norden die Langzeitparkplätze (die auch als Kurzzeit-Parkplätze genutzt werden können).</p> <p>In Zusammenarbeit mit einer privaten Investorin wird in den kommenden Monaten die Entwicklung und Optimierung des Areals nördlich des Bahnhofs geprüft. Dazu wird eine Studie erstellt, welche auch das gemeindeeigene Grundstück Nr. 675 (Parkplatz Nordstrasse) umfasst. Bei dieser Studie wird auch die Bahnhofs-Parkierung eine hohe Gewichtung erhalten.</p>
---------------	--------------------	---	---	--

Adrian Schoop	Mischverkehr	H/W	<p>Ich bitte die Baukommission das Vorhaben, die wichtige Poststrasse auf Mischverkehr zu ändern, nochmals zu überdenken. Nach mir ist diese Strassenform sehr gefährlich und nicht praktisch. Ich finde, dass man sich als Velofahrer gestresst fühlt, wenn Autos hinterherfahren und Autofahrer genervt werden, weil man nicht ohne Gefahr Velofahrer überholen kann.</p>	<p>Die Art der Veloführung wurde in der verkehrlichen Beurteilung von Fachleuten ausführlich geprüft. Grundlage war ein in Auftrag gegebenes Verkehrsgutachten. Nach einer sorgfältigen Gegenüberstellung der unterschiedlichen Ansprüche und Anforderungen hat die vorgeschlagene Variante überzeugt.</p> <p>In die Beratungen wurde auch die „IG Velo Amriswil“ miteinbezogen. Auch die IG Velo unterstützt die Variante Mischverkehr/30er-Signalisation, insbesondere wegen dem Argument der höheren Verkehrssicherheit für Velofahrer.</p> <p>Auf der Poststrasse wird schon heute Mischverkehr praktiziert. Als gefährlich empfunden wird dieser wegen der zu hohen Geschwindigkeit (50 km/h). Diese Form der Verkehrsführung muss beibehalten werden, weil für den Bau von separaten Velostreifen zu wenig Platz zur Verfügung steht. Mit der Temporeduktion auf 30 km/h (im Abschnitt Bahnhofstrasse bis Kirchstrasse) kann die Sicherheit aber deutlich erhöht werden.</p> <p>Die Veloführung und somit die Verkehrsführung auf der Poststrasse wird vom Planungsteam im Zusammenhang mit den einzelnen Stellungnahmen in der weiteren Planung nochmals hinterfragt.</p>
	Gestaltungsvorschlag	H	<p>Grundsätzlich muss man die Parkplätze auf der Süd-Ost-Seite nicht umbauen. Was man machen kann ist, dass man auf diesen Parkplätzen nur noch kurzzeitig (z.B. 45 Min.) parkieren darf; um zum Beispiel im Avec einkaufen zu gehen, Geld abzuheben oder Bekannte vom Zug abzuholen.</p> <p>Im Weiteren muss man, wenn man die Autos auf die Nordseite verfrachtet, die Strassenschwellen (sind ja wohl sowieso Konstruktionsfehler) wieder zurückbauen. Das Argument Schule besteht auch für mich, man kann es aber wie bei den anderen Schulhäusern mittels Zaun steuern. Gutes Beispiel: Kirchstrasse.</p>	<p>Zu den Parkplätzen: Siehe vorstehende Antwort zur Parkplatzsituation.</p> <p>Die Verkehrskommission wurde vom Stadtrat beauftragt, die Verkehrssituation (inkl. Querungen für Schülerinnen und Schüler) auf der Nordstrasse zu überprüfen und Massnahmen zur Verbesserung auszuarbeiten.</p>

Adrian Schoop	Velostation	H	Ich finde, die doppelstöckige Velostation könnte man als Option später bei Bedarf realisieren und vorab einen einfachen, auf dem Grund stehenden Veloständer „Standard“ bauen.	<p>Eine Etappierung wurde während der Projekterarbeitung geprüft. Es musste festgestellt werden, dass die Mehrkosten einer etappenweisen Erweiterung der Velostationen unverhältnismässig wären.</p> <p>Mit einem „Standard“-Veloständer könnte zudem nicht dem Bedürfnis begegnet werden, abschliessbare und vor Vandalenakten geschützte Veloplätze anzubieten. Beim Verzicht auf eine Etage könnten im Weiteren nicht mehr genügend Veloabstellplätze angeboten werden.</p> <p>Auch die städtebauliche Qualität des Projekts würde damit abnehmen. Der Stadtrat glaubt nicht, dass ein „Standard-Veloständer“ an diesem Ort noch zeitgemäss ist.</p>
	Beleuchtung	H	Da ich aus der Elektrobranche komme, teile ich Ihnen gerne mit, dass es definitiv günstiger geht als mit dem Reseller Neuco. Neuco verkauft in der Regel Leuchten der Firma Bega von Deutschland zum Vielfachen des Preises. Es gibt Schweizer Leuchtenhersteller, die diese Aufgabe auch erfüllen.	<p>Bei den vorliegenden Unterlagen handelt es sich um ein Vorprojekt und einen Vorschlag. Die genauen Fabrikate und Leuchten-Typen werden erst im Ausführungsprojekt festgelegt.</p> <p>Vielen Dank für die wertvolle Bemerkung. Sie wird bei einem positiven Ausgang der Urnenabstimmung in die Detailplanung einfließen.</p>

HEV Amriswil	Allgemeines	H	Herzlichen Dank für die Einladung zur Vernehmlassung.	Besten Dank für die Teilnahme.
	Planungsperimeter	H	Nach Meinung des Vorstandes des HEV Amriswil sollte für die Neuorganisation Bahnhofplatz das ganze Bahnhofareal (inkl. Nordteil bis Nordstrasse) als Gesamtheit betrachtet und durchdacht werden (nicht nur südlicher Teil mit Poststrasse).	<p>Ein derartiger Projektperimeter hätte das Projekt überladen und die Projektkosten massiv erhöht.</p> <p>Der Stadtrat ist sich aber bewusst, dass ein Eingriff in das Bushof- und Bahnhofsareal auch Auswirkungen auf weitere angrenzende Areale hat.</p> <p>In Zusammenarbeit mit einer privaten Investorin wird in den kommenden Monaten die Entwicklung und Optimierung des Areals nördlich des Bahnhofs geprüft. Dazu wird eine Studie erstellt, welche auch das gemeindeeigene Grundstück Nr. 675 (Parkplatz Nordstrasse) umfasst.</p> <p>Die Verkehrskommission wurde vom Stadtrat beauftragt, die Verkehrssituation (inkl. Querungen für Schülerinnen und Schüler) auf der Nordstrasse zu überprüfen und Massnahmen zur Verbesserung auszuarbeiten.</p>
	Unterführung West	H/W	<p>Der verkehrlichen Beurteilung ist zu entnehmen, dass am Knoten Poststrasse - Kirchstrasse die meisten Velos und Fussgänger verkehren. Für die unattraktive Fussgänger- und Velounterführung vom Bahnhof zur Nordstrasse liegen offenbar keine Untersuchungen vor.</p> <p>Vom Parkplatz auf der Nordseite auf den Perron Richtung Zürich zu gelangen, ist bereits jetzt sehr unpraktisch und mühsam, weil für viele Passagiere ein weiter Umweg erforderlich ist, zumal sich die meisten 2. Klasse-Wagen im vorderen Zugsbereich befinden. Dieses Problem wird sich noch verschärfen, wenn die Parkplätze auf der Südseite aufgehoben werden und der Parkplatz Nordstrasse verstärkt genutzt werden soll.</p> <p>Wir sind der klaren Auffassung, dass westlich der Kirchstrasse eine attraktive Fussgänger- und Velo-Verbindung mit Perron-Verbindungen und Zugang zu den Parkplätzen an der Nordstrasse zum Gesamtkonzept dazu gehören muss, was überdies das ganze nördlich liegende Quartier aufwertet und mit einer Zentrumsanbindung bereichert.</p>	<p>Dem Argument, es sei ein weiter Umweg von der Nordparkierung zu den 2. Klasse-Wagen auf der Südseite, kann nicht zugestimmt werden. Der Weg für Pendlerinnen und Pendler muss nämlich nur einmal am Tag gemacht werden. Bei der Ankunft in Amriswil sind Pendlerinnen und Pendler mit der Nord-Parkierung nämlich näher an ihrem Auto. Die Vor- und Nachteile heben sich über den Tag gesehen also auf.</p> <p>In Zusammenarbeit mit einer privaten Investorin wird in den kommenden Monaten die Entwicklung und Optimierung des Areals nördlich des Bahnhofs geprüft. Dazu wird eine Studie erstellt, welche auch das gemeindeeigene Grundstück Nr. 675 (Parkplatz Nordstrasse) umfasst. Dabei wird auch die Bahnhofs-Parkierung eine hohe Gewichtung erhalten. Gleichzeitig kann die Anbindung an den Bahnhof bzw. eine allfällige zusätzliche Fussgänger-/Veloquerung (Passarelle) im Westen des Bahnhofs geprüft werden.</p> <p>Die Verkehrskommission wurde vom Stadtrat beauftragt die Verkehrssituation (inkl. Querungen für Schülerinnen und Schüler) auf der Nordstrasse zu überprüfen und Massnahmen zur Verbesserung auszuarbeiten.</p>

HEV Amriswil	Unterführung West	H/W	<p>Eine westliche Nord- Südverbindung sollte im jetzigen Zeitpunkt unbedingt unter Einbezug der SBB eingeplant werden.</p> <p>Es macht keinen Sinn, wenn der südöstliche Teil des Bahnhofareals isoliert betrachtet und keine attraktive Verbindung vom bzw. zum Parkplatz Nordstrasse geschaffen wird. Andernfalls ist die Aufhebung von Parkplätzen auf der Südseite sehr in Frage zu stellen und abzulehnen. Zudem ist zu vermeiden, dass bei einer späteren Umgestaltung des Bahnhofareals Nord eine attraktive Anbindung ans Zentrum durch die jetzige Neugestaltung Bahnhofplatz verunmöglicht wird.</p> <p>Wir bitten Sie unsere Gedanken für eine zukunftsorientierte Bahnhofarealgestaltung und sinnvolle Verbindung zwischen Nord- und Südseite und den Perrons zu prüfen und bei der Planung zu berücksichtigen.</p>	siehe vorstehende Antwort
Industrieverein	Dank	H	Für die Einladung zur Vorstellung der „neuen Visitenkarte für Amriswil“ vom 2. Dezember 2022 danken wir Ihnen herzlich. Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, zu diesem wichtigen und zukunftsweisenden Projekt Stellung zu beziehen.	Besten Dank für das Studium der Unterlagen und die eingereichte Stellungnahme.
	Allgemeines	H	Wir sind uns bewusst, dass die jetzige Situation des Areals sowohl in Bezug auf die Präsentation als auch in Bezug auf die Verkehrsführung (insbesondere Busbahnhof) unbefriedigend ist und Anpassungen notwendig sind. Die Entflechtung der Verkehrsführung, inkl. bedürfnisgerechter Parkierungslösungen für Velos, Motos und Autos sowie eine moderne, freundliche und einladende Gestaltung des Areals hat erste Priorität.	Danke. Die Entflechtung der Verkehrsführungen kann mit dem vorliegenden Projekt erreicht werden und trägt wesentlich zur Erhöhung der Sicherheit bei.

Industrieverein	Besucherparkplätze	W	Die Erhöhung der Besucherparkplätze auf der Nordostseite des Bahnhofs von 15 auf 20 ist zu prüfen, auch wenn die Grün-Parkanlage dadurch leicht reduziert werden muss.	<p>Der Platz wurde bereits so gut wie möglich ausgenutzt. Weitere Parkplätze wären nur auf Kosten des grünen Bereichs möglich. Dies würde wiederum die Mehrheitsfähigkeit des gesamten Projekts gefährden. Die Lösung wird als guter Kompromiss angesehen.</p> <p>Zusätzliche Parkplätze auf Kosten des grünen Platzes würde zudem das Konzept von getrennten Anfahrten von Velos und Autos zur jeweiligen Parkanlage verwenden. Mit der vorliegenden Lösung kann die Sicherheit für den Langsamverkehr bis und mit Velostation massiv erhöht werden.</p> <p>Auf der Südseite des Bahnhofs wird es weiterhin eine ausreichende Anzahl Kurzzeit-Parkplätze geben. Nochmals überprüft werden die Anzahl und der Standort der Taxiplätze.</p> <p>Mittelfristig können weitere Parkfelder östlich der heutigen Unterführung dem Bahnhof zugewiesen werden. Aktuell sind diese 21 Parkplätze noch vermietet bzw. grundbuchrechtlich belastet. Mit dem Bau einer Tiefgarage im Rahmen der Entwicklung südlich der Poststrasse, werden die betreffenden Parkplätze aber frei.</p> <p>Die Langzeitparkplätze werden auf die Nordseite verlagert. Dort gibt es genügend Parkplätze; die heutige Parkplatzanlage im Norden ist nicht voll belegt. Mit dieser Massnahme wird auch für die Anfahrt zum Bahnhof Klarheit geschaffen. Der Suchverkehr für Parkplätze entfällt. Im Süden sind die Kurzzeit-Parkplätze, im Norden die Langzeitparkplätze (die auch als Kurzzeit-Parkplätze genutzt werden können).</p> <p>In Zusammenarbeit mit einer privaten Investorin wird in den kommenden Monaten die Entwicklung und Optimierung des Areals nördlich des Bahnhofs geprüft. Dazu wird eine Studie erstellt, welche auch das gemeindeeigene Grundstück Nr. 675 (Parkplatz Nordstrasse) umfasst. Dabei wird auch die Bahnhofs-Parkierung eine hohe Gewichtung erhalten.</p>
-----------------	--------------------	---	--	---

Industrieverein	Tempo 30	H	Eine Tempo 30 Reduktion ist nicht nötig. Aufgrund der Verkehrsberuhigungsmassnahmen erübrigt sich die Signalisation auf 30 km/h.	<p>Im Projektperimeter beträgt der durchschnittliche Tagesverkehr rund 9'300 Fahrzeuge. Die heutige Geschwindigkeit V85 liegt bei rund 40 km/h.</p> <p>Die Art der Verkehrsführung und die Geschwindigkeitsreduktion wurden in der verkehrlichen Beurteilung ausführlich geprüft. Grundlage war ein in Auftrag gegebenes Verkehrsgutachten. Nach einer sorgfältigen Gegenüberstellung der unterschiedlichen Ansprüche und Anforderungen hat die vorgeschlagene Variante überzeugt.</p> <p>Auch das Tiefbauamt des Kantons Thurgau kommt, gestützt auf ein weiteres extern erstelltes Verkehrsgutachten, zum Schluss, dass die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit und die Verkehrsführung im Mischverkehr die Verkehrssicherheit erhöhen, den Lärm für die Anwohnerinnen und Anwohner reduziert und die Aufenthaltsqualität für Reisende erhöht wird.</p> <p>Die Tempo 30 Signalisation auf der Poststrasse wird nur im Abschnitt Bahnhofstrasse bis Kirchstrasse, also auf einer Länge von 260 m gelten.</p>
	Platzgestaltung	W	Die Grün-Parkanlage ist so zu gestalten, dass ein effizienter und kostengünstiger Unterhalt ermöglicht wird.	<p>Dies ist bei einem Platz mit Bäumen und Kiesflächen nur beschränkt möglich. Der anfallende Unterhalt muss die Stadt Amriswil zugunsten der Projekt- und Aufenthaltsqualität auf sich nehmen. Wo Effizienzgewinne möglich sind, werden diese berücksichtigt – auch aus eigenen Interessen.</p> <p>Die Fläche des Platzes ist im Verhältnis zur Verkehrsfläche eher klein. Zudem gibt es im Projektperimeter schon heute Grünflächen, die unterhalten werden müssen. Es ist deshalb nicht mit einem grossen Mehraufwand zu rechnen.</p>
	Baukosten	H	Die Gesamtkosten von 9.5 Mio. Franken können wir im jetzigen Zeitpunkt nicht verifizieren. Es ist aber wichtig, dass den Stimmberechtigten klar aufgezeigt werden kann, was die Stadt netto zu bezahlen hat (d.h. 9.5 Mio. Franken abzüglich Beiträge von Kanton/Bund/SBB).	Die Gesamtbaukosten betragen voraussichtlich 9.2 Mio. Franken. Aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes erhält die Stadt ca. 1.25 Mio. Franken. Der Kanton Thurgau leistet einen Beitrag von 435'000 Franken und die SBB einen solchen von 300'000 Franken. Die Nettokosten für die Stadt Amriswil belaufen sich auf zirka 7.2 Mio. Franken.

SP Amriswil	Allgemeines	H	Wir danken für die grosse und professionelle Arbeit bei der Planung der Neuorganisation Bahnhofplatz und Poststrasse. Die umfassende Dokumentation gibt einen sehr guten Einblick in den Planungsprozess und zeigt auf, wie komplex die Thematik ist. Für die Möglichkeit, an der Vernehmlassung teilzunehmen, bedanken wir uns ebenfalls.	Besten Dank für das Studium der Unterlagen und die eingereichte Stellungnahme.
	Grundsätzliches	H	<p>Wie der Stadtrat sind auch wir der Meinung, dass beim Bahnhof Handlungsbedarf besteht und es ist zu begrüßen, dass das Projekt zügig realisiert werden soll.</p> <p>Dass dem öffentlichen Verkehr (Busbetrieb) viel Platz und Frequenz eingeräumt wird, finden wir zeitgemäss und hat auch eine ökologisch sinnvolle Komponente.</p> <p>Dass dem Langsamverkehr (Fussgänger und Velo) eine hohe Priorität eingeräumt wird, finden wir ebenfalls zeitgemäss und dass die IG Velo rechtzeitig miteinbezogen wurde, unabdingbar.</p> <p>Eine generelle Temporeduktion auf der Poststrasse ist unbedingt nötig, um die angestrebte Funktion des Bahnhofplatzes als soziale Mitte zu forcieren.</p>	einverstanden
	Kurzzeitparkplätze	H/W	Das Ein- und Aussteigenlassen (Auto) auf der Südseite sollte so ermöglicht und organisiert sein, dass kein wildes Parkieren notwendig wird. Trotz des verbesserten Angebotes des öffentlichen Verkehrs (Bus) kann davon ausgegangen werden, dass zu Spitzenzeiten Autoabholer und -zubringer Kurzparkiermöglichkeiten brauchen. Ein- und Aussteigenlassen sollen deshalb klar signalisiert und zeitlich eng limitiert werden	einverstanden

SP Amriswil	Poststrasse	H/W	Wir würden es bevorzugen, dass, anstelle einer 30er-Zone, die Poststrasse zu einer Begegnungszone umgewandelt wird. So könnte der Anspruch der „sozialen Mitte“ auf dem Bahnhofareal unterstrichen werden. Dass das zusätzliche Kosten verursachen würde, ist uns bewusst, wäre aber angesichts der hohen städtebaulichen Wichtigkeit vertretbar	<p>Eine Umkehr der Vortrittsverhältnisse zwischen dem Fuss- und Fahrverkehr, die eine Begegnungszone mit sich bringen würde, bedingt eine flächige Strassenraumgestaltung. Das Projekt sieht keine solche Gestaltung vor. Es wären daher grössere Anpassungen nötig.</p> <p>Auf der Säntis- und Poststrasse muss eine genügende Durchlässigkeit des Verkehrs sichergestellt werden. Im Projektperimeter beträgt der heutige durchschnittliche Tagesverkehr rund 9'300 Fahrzeuge. Eine Begegnungszone würde den Tagesverkehr auf andere Strassenzüge umleiten, was nicht anzustreben ist.</p> <p>Die Säntis- und Poststrasse sind im kommunalen Richtplan als Regionalverbindungsstrassen eingestuft. Eine Begegnungszone würde der Richtplanung und dem innerstädtischen Verkehrskonzept widersprechen.</p>
	Sicherheit	H	Eine gute Beleuchtung ist absolut notwendig, hingegen könnte aus unserer Sicht auf eine Videoüberwachung verzichtet werden. Eine effiziente Gassenarbeit und Security-Kontrollen sind wohl wirksamer. Bei der öffentlichen Beleuchtung sollte unbedingt darauf geachtet werden, sie so zu schalten, dass sie dem Sicherheitsbedürfnis ankommender und abfahrender ÖV-Benutzer/-innen Rechnung trägt (und zwar nördlich wie südlich der Bahngleise)	Eine Videoüberwachung kann nicht alle Probleme lösen, hat aber eine abschreckende Wirkung und verbessert die Chancen, Straftaten rechtlich verfolgen zu können. Dies schliesst aber andere Kontrollen oder die „Gassenarbeit“ nicht aus. Die Videoüberwachung wird in ein gesamtstädtisches Konzept eingebettet.
	Parkplatz östlich der Unterführung	H	Verwundert hat uns, dass der Parkplatz östlich der Autounterführung nicht in die Planung mit einbezogen wurde. Ein- und Aussteigenlassen sowie Kurzparkieren (Einkaufen, Schalter frequentieren) wäre auch dort durchaus möglich.	Dieser Parkplatz gehört zwar der Stadt Amriswil, ist aber mit Nutzungsrechten zugunsten der Liegenschaften südlich der Poststrasse belegt (Bahnhofstrasse 45 und Poststrasse 1). Diese Situation kann erst verändert werden, wenn die angestrebten Bauten südlich der Poststrasse (Projekt Zentrum Bahnhof) realisiert werden. Dannzumal kann man diese 21 Parkplätze oder zumindest ein grosser Teil davon dem Bahnhof zuweisen.

SP Amriswil	Unterhaltskosten	F	Leider ist auf der Kostenzusammenstellung nicht ersichtlich, wie hoch der Stadtrat die jährlichen Unterhaltskosten veranschlagt. Aus Transparenzgründen wäre es zu begrüssen, wenn auch diese Kosten dargestellt würden.	Die Aufwendungen für den Unterhalt der Stadt Amriswil mit Reinigungsarbeiten, Winterdienst, Geräte- und Möblierungsunterhalt sowie die Energiekosten können geschätzt werden. Vorgängig muss aber noch geklärt werden, welche Flächen durch die SBB unterhalten werden. Bereits heute wird ein grosser Teil des Bahnhofsgiets durch die SBB betreut; dies wird auch künftig beibehalten. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich der Unterhaltsaufwand gegenüber der heutigen Situation nicht stark verändert.
	Nachhaltigkeit	H	Eine Begrünung des Bahnhofplatzes wird angesichts der Klimaerwärmung vollumfänglich unterstützt.	Danke.
Grüne Amriswil	Allgemeines	H	Wir bedanken uns für die Einladung zur Teilnahme der Vernehmlassung zum Projekt „Unter Bäumen – Neuorganisation Bahnhofplatz und Poststrasse“. Wir begrüssen die umfangreiche Vorarbeit zum Projekt. Das Projekt zur Neuorganisation von Bahnhofplatz und Poststrasse ist aus unserer Sicht sehr gelungen. Es entflechtet die unterschiedlichen Anspruchsgruppen ideal, dient als Drehscheibe der aktuellen und zukünftigen Mobilität und wirkt einladend auf Reisende von und nach Amriswil. Wir begrüssen insbesondere die Förderung des öffentlichen Verkehrs mit Rücksichtnahme auf den Ausbau des lokalen Nahverkehrs in Amriswil durch den Bau von sechs Haltekanten auf dem Busbahnhof	Besten Dank für das Studium der Unterlagen und die eingereichte Stellungnahme.
	Nutzungskonzept	H	Eine Begrünung der Aufenthaltsräume ist aus unserer Sicht unerlässlich, um die ökologische Vernetzung innerhalb Amriswil sicherzustellen. Eine ausreichende Begrünung ist wichtig für die Biodiversität und die Vernetzung der Grünflächen in und um Amriswil. Auch aus Sicht der aufenthaltsfreundlichen Siedlungsgestaltung sowie als natürliche Schattenspender spielen Bäume eine immer wichtigere Rolle und sind somit ein unentbehrliches Element des neuen Bahnhofareals	einverstanden

Grüne Amriswil	Gestaltungskonzept	H	Das südliche Trottoir entlang der Poststrasse ist notwendig, um die Sicherheit der Fussgänger zu gewährleisten. Die sichere Überquerung der Kirchstrasse und der Bahnhofstrasse muss gewährleistet sein. Von einem südlichen Trottoir kann abgesehen werden, falls die Zone als Begegnungszone statt als Tempo 30 geplant wird, da die Fussgänger/-innen die Strassen überall überqueren dürfen.	Auf der Säntis- und Poststrasse muss eine genügende Durchlässigkeit des Verkehrs sichergestellt werden. Diese beiden Strassen sind im kommunalen Richtplan als Regionalverbindungsstrassen eingestuft. Eine Begegnungszone würde der Richtplanung und dem innerstädtischen Verkehrskonzept widersprechen. Südlich der Poststrasse ist weiterhin ein Trottoir vorgesehen. Zudem wird es auf der gesamten Länge der Poststrasse verschiedene Fussgängerquerungen geben.
	Trottoir Poststrasse	H/W	Die Ausgestaltung des südlichen Trottoirs der Poststrasse wurde terminlich zurückgesetzt. Das macht in Anbetracht des neuen Gestaltungsplangebietes südlich der Poststrasse Sinn, sofern dies in den nächsten 3 bis 4 Jahren realisiert wird. Antrag: Die Ausgestaltung des südlichen Trottoirs soll im Rahmen dieses Projekts ausgeführt werden, sofern der Gestaltungsplan nicht in spätestens 4 Jahren umgesetzt ist.	Die Arbeiten für den Gestaltungsplan beginnen schon in den nächsten Wochen und sollen zügig vorangetrieben werden. Es ist das Ziel der Landeigentümer, die Arealentwicklung im erwähnten Zeitraum umzusetzen.
	Parkierung Nord und Süd	H	Wir unterstützen, dass der Grossteil der Langzeitparkplätze auf die Nordostseite des Bahnhofs verlagert wird und die Kurzzeitparkplätze auf dem Bahnhofplatz im östlichen Bereich konzentriert werden. Die Anzahl von 15 Besucherparkplätzen ist für uns das Maximum und sollte nicht überschritten werden. Aus unserer Sicht wäre es sinnvoller, weniger Besucherparkplätze anzubieten und mehr Platz für Begegnungsraum zu lassen.	Der Boden gehört den SBB. Die SBB verlangen eine gewisse Anzahl Kurzzeitparkplätze für die Angebote im Bahnhofsgebäude.

Grüne Amriswil	Parkierung entlang der Poststrasse	H/W	<p>Fünf weiteren Besucherparkplätze entlang der Poststrasse auf dem Trottoir: Antrag: „Optional können bis zu fünf weitere Besucherparkplätze entlang der Poststrasse, auf dem südlichen Trottoir platziert werden.“ Dieser Satz soll ersatzlos gestrichen werden. Die Parkplätze entlang der Poststrasse sollen gestrichen werden.</p> <p>Begründung: Es gehen im vorliegenden Projekt keine Parkplätze verloren, sondern sie werden in den Norden verlegt. Die zusätzlichen Parkplätze gefährden die Sicherheit der Fussgänger/-innen, wenn Autos auf die Trottoire fahren müssten. Ausserdem würden sie dazu beitragen, dass auf der Poststrasse Warteverkehr entsteht, der zu Stau von MIV führen und der öffentliche Verkehr beeinträchtigt wird. Mit den 15 geplanten Besucherparkplätzen wurde dem MIV genug Rechnung getragen, um kurzzeitig Autos abzustellen.</p>	Im aktuellen Projekt sind keine weiteren Besucherparkplätze entlang der Poststrasse geplant. Es ist lediglich eine Option, die für künftige Entwicklungen aufgezeigt wird.
	Tempo 30	H/W	<p>Im Bahnhofsbereich wird eine Temporeduktion auf 30 Stundenkilometer angestrebt. Antrag: Eine Temporeduktion auf 30 Stundenkilometer ist dringend notwendig. Begründung: Die Barrierewirkung des Strassenraums wird gebrochen und die Sicherheit des Langsamverkehrs merklich erhöht. Langsamere Geschwindigkeiten reduzieren die Abgas- und Lärmemissionen und lassen mehr Autos auf der gleichen Fläche zu.</p>	<p>Das für die vorliegende Situation geeignete Temporegime wurde in der verkehrlichen Beurteilung von Fachleuten untersucht. Auch das Tiefbauamt des Kantons Thurgau kommt, gestützt auf ein weiteres externes Verkehrsgutachten, zum gleichen Schluss. Alle Fachleute empfehlen eine Signalisation von Tempo 30 km/h.</p> <p>Tempo 30 auf der Poststrasse wird aber nur auf dem 260 m langen Teilstück im Abschnitt Bahnhofstrasse bis Kirchstrasse gelten.</p>
	Veloabstellanlagen	H	<p>Wir begrüßen die zwei Velostationen westlich und östlich und sind überzeugt, dass die Velostationen gut benützt werden.</p> <p>Wir begrüßen die räumlich getrennte Zufahrt von Velos und MIV zur östlichen Veloanlage von der Poststrasse. Das gibt den Velofahrer/-innen mehr Sicherheit und wird mehr Menschen zum Benutzen des Velos in Kombination mit öV motivieren.</p>	Mit den geplanten Anlagen und der gewählten Art der Zufahrt können die vorhandenen Bedürfnisse für das Abstellen von Fahrrädern erfüllt und die Sicherheit erhöht werden. Die Anzahl der Veloabstellplätze ist aus heutiger Sicht grosszügig bemessen und lässt die weitere und erhoffte Zunahme des Veloverkehrs zu. Es wäre kein vorausschauendes Denken, wenn nur der aktuelle Bedarf an Abstellplätzen abgedeckt würde.

Grüne Amriswil	Beläge	H	Die Zusammensetzung der unterschiedlichen Beläge begrüßen wir. Insbesondere sehen wir einen grossen sozialen, ökologischen und klimatischen Nutzen im aufgebrochenen Belagsteppich, der mit Gehölz- und Staudenbepflanzung durchsetzt ist. Die säumenden Staudenpflanzungen und das lockere Baumdach ergeben ein freundliches Bild bei der Ankunft in Amriswil.	einverstanden
	Bäume	H	In Anbetracht des fortschreitenden Klimawandels sind für uns Kühlelemente wie Bäume im Siedlungsraum unverzichtbar, speziell dort wo viel Asphalt liegt. (Bäume brauchen 10 bis 20 Jahre bis sie den kühlenden Effekt haben.) Für eine ökologische Vernetzung sind Bäume als Naturobjekte wichtig und für Vögel ein Lebensraum, der immer seltener wird.	einverstanden
	Entwässerung	H	Umsetzung des Schwammstadt-Konzepts wird begrüsst.	einverstanden
	Recyclingcontainer	W	Unseres Erachtens ist es wichtig, dass mindestens ein Recyclingcontainer zum getrennten Entsorgen von Wertstoffen wie Papier, PET und Alu aufgestellt wird.	Der Stadtrat geht davon aus, dass damit Abfalleimer mit der Möglichkeit zur Abfalltrennung gemeint ist. Die Anregung wird mit in die Detailplanung genommen. Die Möblierung war bisher nur ein untergeordnetes Thema.
	Bushof	H	Wir begrüßen den Bau der Zugänge zum Bushof, welche die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes bezüglich eines autonomen Ein- und Ausstiegs von Rollstuhlfahrern erfüllen.	Diese baulichen Massnahmen sind gesetzlich vorgeschrieben und müssen zwingend umgesetzt werden, soll der Busknotenpunkt in Amriswil erhalten bleiben. Der Verlust des Busknotenpunkts würde auch den Schnellzughalt gefährden.
	Konstruktion Dachfläche	H	Die extensiv begrünte Dachfläche ist wichtig und trägt zur Förderung der Biodiversität und Abkühlung des Klimas bei.	einverstanden

Grüne Amriswil	Veloabstellplätze	H	Wir begrüßen die Planung von 509 Veloabstellplätzen in der Nähe zum Perron. Dies macht die Anreise zum Bahnhof per Velo attraktiver. Wir begrüßen ebenfalls, dass zwei Velostationen im Osten und Westen geplant werden. Wir unterstützen auch den Ausbau der 79 gedeckten Abstellplätze im Norden.	Danke. Der Ausbau der nördlichen Veloabstellplätze ist aber vorerst nicht im Projekt enthalten.
	Velostation Ost	H	Die Velostation Ost beweist den Mut und die Innovation zu einem Schritt in Richtung Velostadt. Die Schliessanlagen mit integrierten Steckdosen und der Möglichkeit von sicherer Aufbewahrung von Helmen und Regenschutz sind wichtig, um die Benützung von e-Bikes anstelle von PW für den Weg zum Bahnhof zu fördern. Autos benötigen bedeutend mehr Platz und verursachen damit viel höhere Kosten. Die zweigeschossige Veloanlage vermindert das Platzproblem optimal und gibt die Möglichkeit, die erforderlichen Veloabstellplätze anzubieten.	Auch für die Fahrt zum Bahnhof kommen heute häufig (teure) E-Bikes zum Einsatz. Der Wunsch der Eigentümerinnen und Eigentümer für ein sicheres Abstellen ihrer Fahrräder ist daher verständlich.
	Strassenbelag	F	Wurde ein lärmarmen Strassenbelag in Betracht gezogen auf der Poststrasse zur Verminderung der Lärmbelastung?	Die Wahl des Belags wird erst in der Ausführungsplanung festgelegt. Bei einer reduzierten Geschwindigkeit von 30 km/h erscheint aber kein „Flüsterbelag“ notwendig. Es wird sicher keine (laute) Pflasterung wie beim Marktplatz realisiert. Die Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit senkt die Lärmbelastung bereits merklich und schafft es, die Lärmbelastung aller Liegenschaften unter den IGW zu senken. Nach Berechnungen der Abteilung Planung und Verkehr des Tiefbauamts können (heute) 135 Personen von einer wahrnehmbaren Lärmreduktion profitieren. Die übermässige Umweltbelastung kann damit behoben werden.
	Ausbau Busnetz	F	Ist geplant, das lokale Busnetz in Amriswil auszubauen, damit weniger Menschen aus abgelegenen Weilern mit dem Auto zum Bahnhof pendeln und somit wertvoller Platz für Parkplätze gespart werden kann?	Wo sinnvoll und kostenmässig vertretbar, werden Möglichkeiten für den Ausbau des Busnetzes geprüft. Für nicht mit dem ÖV erschlossene Gebiete steht in Amriswil jedoch weiterhin das attraktive und günstige Angebot mit dem Stadt-Taxi zur Verfügung.

Agglo St.Gallen-Bodensee	Allgemeines	H	<p>Besten Dank für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir gerne wahrnehmen.</p> <p>Der geplante Neubau Bushof / Neugestaltung Bahnhofplatz Amriswil entspricht den Zielsetzungen des Agglomerationsprogramms St. Gallen – Bodensee. Wir unterstützen den Projektentwurf vollumfänglich.</p> <p>Wir sind überzeugt, dass dieses Projekt ein zukunftsweisender Schritt für Amriswil ist. In diesem Sinne wünschen wir viel Erfolg bei der kommenden Volksabstimmung!</p>	Danke.
SVP Amriswil	Allgemeines		<p>Gerne nehmen wir die uns vom Stadtrat gewährte Vernehmlassungsmöglichkeit zum Thema „Neugestaltung Bushof / Bahnhofplatz“ wahr. Wir danken für die Mitwirkungsmöglichkeit und die Ausarbeitung der Unterlagen.</p> <p>Der Vorstand der SVP Amriswil hat das Vorhaben zur Neugestaltung des Bushofs / Bahnhofplatzes ausgiebig diskutiert. Der Vorstand der SVP Amriswil ist sich bewusst, dass die Situation beim Bushof aus Behindertengleichstellungs-, Sicherheits- und Kapazitätsgründen nicht mehr zeitgemäss ist. Der Bushof muss nicht nur behindertengerecht ausgebaut und erweitert werden, sondern es muss gleichzeitig die Verkehrssicherheit erhöht und das Ein- und Ausfahren der Busse erleichtert werden. Insbesondere soll mit der geplanten Überbauung auf der Südseite des Bahnhofs und der Neugestaltung des Bushofs / Bahnhofplatzes das gesamte Areal aufgewertet werden.</p> <p>Gerne nehmen wir zu nachfolgenden Punkten Stellung, die uns bei der Umsetzung des Bushofs / Bahnhofplatzes relevant erscheinen.</p>	Besten Dank für das Studium der Unterlagen und die eingereichte Stellungnahme.

SVP Amriswil	Bushof	H/W	<p>Die Umgestaltung des Bushofs ermöglicht nicht nur eine behindertengerechte Erweiterung des Bushofes, sondern auch ein geordnetes Ein- und Ausfahren der Busse in den Bushof. Der Ausbau von vier auf sechs Haltekanten ist notwendig. Es muss jedoch in einem übergeordneten Verkehrskonzept sichergestellt werden, dass Flächen für eine mögliche Erweiterung des Bushofs in den kommenden Jahrzehnten vorhanden sind und auch für einen möglichen Ortsbus Haltekanten vorhanden sind.</p> <p>Der aktuelle Bahnhofplatz wurde erst vor knapp 20 Jahren umgestaltet und funktioniert heute bereits nicht mehr. Es ist anzunehmen und wünschenswert, dass der öffentliche Verkehr auch zukünftig stärker nachgefragt wird und der Bushof in Zukunft einen weiteren Ausbau bedarf.</p> <p>Die Überdachung des Bushofs muss in erster Linie funktional und pflegeleicht sein. Die Dachkonstruktion sollte Personen auch beim Ein- und Ausstieg in den Bus vor der Witterung schützen, was im aktuellen Projekt nur bedingt gegeben ist. Im Weiteren müssen Schäden durch Vandalen leicht und kostengünstig entfernt werden können.</p>	<p>Das sind die Hauptgründe für dieses Neubauprojekt; die heutige Situation genügt leider weder den gesetzlichen Vorschriften, noch ist ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs möglich. Auch ein vom Wetter geschütztes Warten bzw. Ein- und Aussteigen ist heute nicht möglich.</p> <p>Um weiterhin der Knotenpunkt im Busverkehr der Region Oberthurgau zu sein (und damit auch den Schnellzughalt in Amriswil nicht aufs Spiel zu setzen) braucht es eine Weiterentwicklung des Areals.</p> <p>Das vorliegende Bushofkonzept hält das Behindertengleichstellungsgesetz ein und lässt eine Weiterentwicklung der Buslinien zu. Heute sind drei bis maximal vier Busse gleichzeitig an den Haltekanten. Neu können sechs (grosse) Busse gleichzeitig platziert werden, bei kleineren Fahrzeugen entsprechend mehr. In der weiteren Planung wird noch ein Abstellplatz für einen (nicht im Einsatz stehenden) Bus geprüft.</p> <p>Auch ein witterungsunabhängiges Warten und teilweise das Ein- und Aussteigen im Trockenen ist neu möglich. Der Stadtrat hat bei den Planern den Wunsch platziert, die Dachflächen noch etwas zu verbreitern.</p> <p>Die Dachkonstruktion ist pflegeleicht und der Bushof wird mit einem Graffitischutz ausgestattet.</p>
--------------	--------	-----	--	--

SVP Amriswil	Bahnhofplatz	H/W	<p>Der Bahnhofplatz muss aus Sicht der SVP Amriswil dem Hauptzweck der Funktionalität dienen und nicht einen parkähnlichen Platz darstellen. Auch grössere Städte wie St. Gallen, Frauenfeld oder Winterthur zeigen, dass ein Bahnhofplatz vor allem der Funktionalität dient und nicht attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten bieten muss.</p> <p>Die SVP Amriswil teilt zwar die Ansicht, dass der Bahnhofplatz über etwas mehr Grünflächen verfügen soll. Gleichzeitig muss aber die Zufahrt, insbesondere auch für Taxis, Anlieferungen, Sicherheitsorganisationen und Kurzbesucher sichergestellt sein. Die Grünfläche muss zu Gunsten dieser Zufahrten und zusätzlich erforderlicher Parkplätze verkleinert werden. Reisende halten sich nicht am Bahnhof auf und der Platz kann deshalb anderweitig genutzt werden. Die verbleibende Grünfläche soll zudem nach Möglichkeit gastronomisch bewirtschaftet werden.</p>	<p>Auch in Amriswil ist und bleibt der Bahnhofplatz eine Drehscheibe für die Verkehrsteilnehmenden. Es wird kein „Stadtspark“ geschaffen, sondern es sind einzelne Bäume zur Begrünung und Arealgestaltung geplant. Das Ziel ist es nicht, dass sich Personen dort über mehrere Stunden aufhalten. Es ist ein kleiner Warteraum für Pendlerinnen und Pendler, der im Sommer Schatten spendet.</p> <p>Heute sind beim Bahnhof Grünflächen im Umfang von 700 m² vorhanden, verteilt auf mehrere Standorte. Neu sollen es gut 900 m² sein, konzentriert auf einen Standort.</p> <p>Die SBB planen zudem in Mitten dieses grünen Bereichs einen Food-Truck-Standort. Mit wechselnden Angeboten sollen Pendlerinnen und Pendler dort immer wieder neue Angebote entdecken können.</p> <p>Die Zufahrt für Taxis, Anlieferungen, Sicherheitsorgane und Kurzbesucher wurde im Projekt berücksichtigt und der nötige Platz zur Verfügung gestellt. Die Anzahl der Taxiparkplätze und deren Standort werden aber nochmals überprüft.</p>
--------------	--------------	-----	--	--

SVP Amriswil	Parkplätze und Taxi-stellplätze Süd	H/W	<p>Auf der Südseite des Bahnhofs gib es aktuell ca. 64 Kurz- und Langzeitparkplätze. Einberechnet sind hier die Mobility- und vier Taxistellplätze. Mit der Umgestaltung des Bahnhofplatzes werden die Parkplätze auf der Südseite auf 15 reduziert. Die SVP Amriswil sieht zwar, dass mit der Trennung von Kurzzeitparkplätzen auf der Südseite und der Langzeitparkplätze auf der Nordseite der Suchverkehr vermindert wird. Gleichzeitig ist die SVP Amriswil aber klar der Ansicht, dass 15 Parkplätze auf der Südseite völlig unzureichend und eine grössere Anzahl Parkplätze zwingend notwendig sind.</p> <p>Zu beachten gilt es dabei, dass in den 15 Parkplätzen die Stellplätze für die Taxis einberechnet wurden und die Mobility-Stellplätze auf die Nordseite verschoben werden sollen. Gemäss Projekt ist gerade einmal ein Taxistellplatz eingeplant, wohingegen aktuell vier Taxistellplätze vorhanden sind und auch benötigt werden.</p> <p>Die Kundinnen und Kunden der im Bahnhof eingemieteten Gastro- und Detailhandelsflächen haben nur eine kurze Aufenthaltsdauer, weshalb für diese nahe Parkgelegenheiten zwingend angeboten werden müssen. Nicht unterschätzt werden darf auch, wie viele Autofahrer die Kurzparkplätze zu den Stosszeiten benutzen, um Leute vom Bahnhof abzuholen oder dorthin zu bringen.</p> <p>Aus all diesen Gründen ist die Anzahl der Parkplätze auf der Südseite auf mindestens das Doppelte zu erhöhen. Falls noch keine Erhebungen gemacht wurden, erachtet die SVP Amriswil es als dringend notwendig, die Frequenzen der Ein- und Ausfahrten bei den beiden aktuellen Parkplätzen auf der Südseite zu erheben.</p> <p>Im Projekt fehlen zudem jegliche Erweiterungsmöglichkeiten der Kurzzeitparkplätze. Auch die Ein- und Ausfahrt zum Parkplatz ist wegen dem Standort nahe bei der gemäss Bericht bereits heute überlasteten Einmündung der Unteren Bahnhofstrasse und dem Umstand, dass Ein- und Ausfahrt an derselben Stelle erfolgen müssen, zu wenig komfortabel und muss anders gelöst werden.</p>	<p>Der Platz wurde so gut wie möglich ausgenutzt. Weitere Parkplätze wären nur auf Kosten des begrünten Bereichs möglich. Dies würde wiederum die Mehrheitsfähigkeit des gesamten Projekts gefährden. Die Lösung wird als guter Kompromiss angesehen.</p> <p>Zusätzliche Parkplätze auf Kosten der Platzgestaltung würden zudem das Konzept von getrennten Anfahrten von Velos und Autos zur jeweiligen Parkieranlage verwerfen. Mit der vorliegenden Lösung kann die Sicherheit für den Langsamverkehr bis und mit Velostation massiv erhöht werden.</p> <p>Auf der Südseite des Bahnhofs wird es weiterhin eine ausreichende Anzahl Kurzzeit-Parkplätze geben. Mittelfristig können weitere Parkfelder östlich der heutigen Unterführung dem Bahnhof zugewiesen werden. Aktuell sind diese 21 Parkplätze noch vermietet bzw. grundbuchrechtlich belastet. Mit dem Bau einer Tiefgarage im Rahmen der Entwicklung südlich der Poststrasse, werden die betreffenden Parkplätze aber frei.</p> <p>Die Langzeitparkplätze werden auf die Nordseite verlagert. Dort gibt es genügend Parkplätze; die heutige Parkplatzanlage im Norden ist nicht voll belegt. Mit dieser Massnahme wird auch für die Anfahrt zum Bahnhof Klarheit geschaffen. Der Suchverkehr für Parkplätze entfällt. Im Süden sind die Kurzzeit-Parkplätze, im Norden die Langzeitparkplätze (die auch als Kurzzeit-Parkplätze genutzt werden können).</p> <p>In Zusammenarbeit mit einer privaten Investorin wird in den kommenden Monaten die Entwicklung und Optimierung des Areals nördlich des Bahnhofs geprüft. Dazu wird eine Studie erstellt, welche auch das gemeindeeigene Grundstück Nr. 675 (Parkplatz Nordstrasse) umfasst. Dabei wird die Bahnhofs-Parkierung eine hohe Gewichtung erhalten.</p> <p>Mobility-Parkplätze können ohne Weiteres auf die Nordseite verlagert werden. Nochmal überarbeitet werden hingegen die Anzahl und der Standort der Taxiparkplätze. Wichtig ist in beiden Fällen eine gute Signalisation auf dem Bahnhofsgelände, damit Reisende an den richtigen Standort geleitet werden. Dies entspricht auch den Erfahrungen der SBB.</p>
--------------	-------------------------------------	-----	--	--

SVP Amriswil	Parkplätze Nord	<p>Die SVP Amriswil findet es gut, dass in der Planung des Bushofs / Bahnhofplatzes bereits Überlegungen für eine mögliche Tiefgarage oder ein Parkhaus an der Nordstrasse eingeflossen sind. Es muss jedoch beachtet werden, dass es sich dort um eine 30er-Zone handelt und die Zufahrt beim Kindergarten/Primarschulhaus vorbeiführt. Aus Gründen der Sicherheit, insbesondere der Kinder, muss das Verkehrskonzept an dieser Stelle überdacht werden.</p> <p>Im Zuge des Planungsverfahrens auf den südlichen Parzellen der KiMo AG (ehemals CGA Immobilien AG) soll geprüft werden, ob sich zusätzliche Parkplätze in der geplanten Überbauung realisieren lassen würden.</p> <p>Durch die Auflösung der Parkplatzmietverträge mit der Polizeischule können zwar für Pendlerinnen und Pendler zusätzliche Parkplätze geschaffen werden, jedoch fehlen dafür Parkplätze für die Polizeischülerinnen und -schüler.</p>	<p>Die Verkehrskommission wurde vom Stadtrat beauftragt, die Verkehrssituation (inkl. Querungen für Schülerinnen und Schüler) auf der Nordstrasse zu überprüfen und Massnahmen zur Verbesserung auszuarbeiten.</p> <p>In Zusammenarbeit mit einer privaten Investorin wird in den kommenden Monaten die Entwicklung und Optimierung des Areals nördlich des Bahnhofs geprüft. Dazu wird eine Studie erstellt, welche auch das gemeindeeigene Grundstück Nr. 675 (Parkplatz Nordstrasse) umfasst. Eine derartige bauliche Entwicklung könnte grössere Auswirkungen auf die angrenzenden Grundstücke und die zukünftige Verkehrsführung haben.</p> <p>Zu beachten ist, dass die grosse Mehrheit der Pendlerinnen und Pendler zu anderen Zeiten als die Schülerinnen und Schüler unterwegs sind, nämlich schon vor Schulbeginn und erst nach Schulschluss.</p> <p>Bei der von privater Hand angestrebten Entwicklung des Areals südlich der Poststrasse (Studie Zentrum Bahnhof) wird kein Weg am Bau einer Tiefgarage vorbeiführen. Die Nutzung von Tiefgaragenplätzen für Bahnkundinnen und -kunden wurde auch schon im Stadtrat angedacht. Noch ist aber nicht bekannt, wie viele Tiefgaragenplätze dort entstehen werden und wie viele effektiv von den Mieterinnen und Mietern benötigt werden. Der Stadtrat hat aber bestimmt ein Auge auf dieses Thema.</p> <p>Der Behörde ist aufgrund einer erteilten Baubewilligung bekannt, dass die Polizeischule neue Wohnungen im Zentrum von Amriswil mieten wird. Die bisher genutzten Wohnungen vis à vis des Bahnhofs werden gekündigt. Damit werden auch die heute von den Polizeischülerinnen und Polizeischülern genutzten 29 Parkplätze an der Nordstrasse frei. Diese stehen neu den öv Kundinnen und Kunden zur Verfügung.</p>
--------------	-----------------	---	---

SVP Amriswil	Velostationen	H/W	<p>Die Velostationen sind mit Kosten von gegen 2 Mio. Franken aus Sicht der SVP Amriswil überdimensioniert und zu teuer.</p> <p>Gemäss einer Analyse der Firma EWP müssten im Bereich des Bahnhofs (Süd- und Nordseite) bis im Jahr 2040 etwa 425 bis 480 Veloabstellplätze geschaffen werden. Das Projekt sieht bereits im aktuellen Ausbau die Schaffung von rund 509 Fahrradabstellplätzen vor, was definitiv überdimensioniert ist.</p> <p>Gegenüber den aktuellen 232 Veloparkplätzen auf dem Bahnhofsareal handelt es sich hierbei um mehr als eine Verdoppelung. Die SVP Amriswil befürwortet zwar einen Ausbau der Fahrradabstellplätze und die Schaffung von guten Bedingungen für den Fahrradverkehr, jedoch kann die Erweiterung auch etappenweise umgesetzt werden und es Bedarf nicht zwingend den Bau mehrerer Velostationen. Der Ausbau soll deshalb schrittweise umgesetzt werden und es muss geprüft werden, ob es günstigere Alternativen gibt.</p>	<p>Für die Veloparkierung ist eine grosszügige, aber bedarfsgerechte Erweiterung geplant. Mit einer modernen Parkierungsanlage wird auch ein Anreiz geschaffen, vermehrt mit dem Velo anstatt dem Auto an den Bahnhof zu pendeln.</p> <p>Zu beachten gilt es zudem, dass bei der Veloparkierungsanlage im Osten einerseits freie Abstellplätze angeboten werden sollen. Andererseits sind aber auch abschliessbare bzw. mietbare Abstellplätze mit Lagermöglichkeit für Helme und Regenschutz geplant, was einem seit Jahren bestehendem Wunsch entspricht. Im Weiteren sollen E-Bikes neu am Bahnhof aufgeladen werden können. Eine Redimensionierung würde bedeuten, dass der Raum für die abschliessbare Veloparkierung gestrichen werden müsste.</p> <p>Das kantonale Konzept für „Kombinierte Mobilität“ sieht ein kurzfristiges Angebot von 250-300 Velostellplätze, 15 Motorrad-Plätze und 15 E-Ladestationen vor. Und ein Zielangebot von 425-480 Velostellplätze, 25 Motorrad-Plätze und 25 E-Ladestationen.</p> <p>Bei einer Redimensionierung auf eine eingeschossige Velostation würden nur noch 357 Veloabstellplätze zur Verfügung stehen, was zu wenig Plätze wären.</p> <p>Die vorgeschlagene Variante ist zwar grosszügig, aber sie ist zukunftsgerichtet, bedarfsgerecht und verhältnismässig.</p>
--------------	---------------	-----	---	--

SVP Amriswil	Sicherheit	H	<p>Die Sicherheit auf dem neugestalteten Bahnhofplatz soll gewährleistet werden. Dies unter anderem mit flächendeckendem Einsatz von Überwachungskameras.</p> <p>Nebst der Sicherheit durch Kameras soll das Bahnhofplatzareal so gestaltet werden, dass genügend Lichtquellen vorhanden sind und sich die Pendlerinnen und Pendler sicher fühlen. Aktuell fühlen sich viele Einwohnerinnen und Einwohner und öV-Benutzer nicht mehr sicher auf dem Bahnhofareal. Dies muss durch die Neugestaltung des Bus-hofs/Bahnhofplatzes zwingend verbessert werden.</p> <p>Dabei ist auch zu bedenken, dass eine parkähnliche Anlage immer auch Leute anzieht, die an diesem insbesondere von Frauen und Jugendlichen stark frequentierten Standort nicht erwünscht sind und diese belästigen und bedrohen.</p>	<p>Die geplanten Kameras sollen eine abschreckende Wirkung haben und die Chancen erhöhen, Straftaten rechtlich verfolgen zu können. Andere Massnahmen wie die aufsuchende Jugendarbeit und die Kontrollen durch die Hundepatrouillen werden aber selbstverständlich weitergeführt. Auch auf die ausreichende Ausleuchtung des Areals wird geachtet.</p> <p>Weiter kann die SBB aus Erfahrungen an anderen Bahnhöfen feststellen, dass moderne und gut unterhaltene Bus- und Bahnhöfe weniger anfällig sind für Vandalenakte und andere Straftaten. Je tiefer die Attraktivität eines Bahnhofs ist, desto eher gibt es Übergriffe und Sachbeschädigungen.</p>
--------------	------------	---	---	--

SVP Amriswil	Kosten	H/W	<p>Die Kosten von Fr. 9'188'624.00 sind für die Belastung der Finanzen der Stadt Amriswil sehr hoch, auch wenn aus dem Agglomerationsprogramm ca. 1.3 Mio. Franken und von der SBB weitere ca. 300'000 Franken zu erwarten sind.</p> <p>Die SVP Amriswil fordert den Stadtrat Amriswil deshalb auf, Einsparungen am Projekt vorzunehmen. Es ist zu prüfen, ob Teile wie beispielsweise der Velostationen zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden können und ob es für den Bushof günstigere Alternativen mit gleich schöner Optik gibt.</p> <p>Der Umbau des Areals hat, abgesehen vom Bushof, aus Sicht der SVP Amriswil auch keine hohe Dringlichkeit.</p> <p>Die Kostenschätzung ist teilweise wenig nachvollziehbar. So sind insbesondere die Kosten für den Parkplatz Ost im Verhältnis zu den 15 Parkplätzen viel zu hoch. Mit den veranschlagten Kosten lässt sich auch die von der SVP geforderte doppelte Anzahl Parkplätze realisieren. Die Kosten für den grünen Bahnhofplatz sind für die SVP insbesondere wegen seiner Grösse und dem fragwürdigen Nutzen viel zu hoch und müssen klar reduziert werden.</p>	<p>Mittlerweile ist bekannt, dass sich der Kanton mit 435'000 Franken, die SBB mit 300'000 Franken und das Agglomerationsprogramm mit ca. 1.25 Mio. Franken am Projekt beteiligen werden. Die Nettokosten für die Stadt Amriswil liegen damit bei rund 7.2 Mio. Franken.</p> <p>Damit der Bushof die gesetzlichen Vorschriften aus dem Behindertengleichstellungsgesetz einhalten kann und auch für zusätzliche neue Buslinien gerüstet ist, muss der Bushof in den Westen des Bahnhofsgeländes verschoben werden. Dies erhöht zudem die Sicherheit vor dem Bahnhofsgebäude. Durch die Verschiebung des Bushofs ist es unausweichlich, dass man auch weitere Flächen auf dem Bahnhofsareal überdenkt.</p> <p>Eine Etappierung hätte Mehrkosten zur Folge und würde bedeuten, dass man während den nächsten Jahren immer wieder Baustellen rund um den Bahnhof hätte. Das ist für die Anwohnerinnen und Anwohner nicht zumutbar und bringt auch für die Pendlerinnen und Pendler sowie für den Busverkehr ständige Einschränkungen. Aus Sicht des Stadtrates macht es deshalb Sinn, das Bauvorhaben in einem Zug umzusetzen.</p> <p>Eine Redimensionierung der Veloparkieranlage Ost würde bedeuten, dass der Raum für die abschliessbare Veloparkierung gestrichen werden müsste. Mit einer eingeschossigen Velostation stünden nur noch 357 Veloabstellplätze zur Verfügung, was zu wenig wären.</p> <p>Weitere Einsparungsmöglichkeiten wurden geprüft und bereits umgesetzt (Beläge, Bepflanzungen, Trottoirgestaltung), zum Teil aber auch wieder verworfen, weil die Einsparungen unverhältnismässig klein zum effektiven Nutzen gewesen wären (Brunnen, Entwässerungsrinne, Fundationsmaterial).</p> <p>Der Bushof ist ein sehr wichtiges Element im Projekt, die städtebauliche Bedeutung darf aber nicht ausser Acht gelassen werden. Um eine positive Entwicklung anzustossen und nach Abschluss ein gesamtheitliches Bild zu erhalten, erachtet der Stadtrat das Projekt als dringlich.</p>
--------------	--------	-----	--	---

SVP Amriswil	Fazit der SVP	H	<p>Für die SVP Amriswil sind folgende Punkte entscheidend:</p> <p>Der Bahnhofplatz muss nicht als Aufenthaltsort dienen, sondern seine Funktionen erfüllen. Es müssen nicht nur für die Velofahrer gute Rahmenbedingungen geschaffen werden, sondern auch die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden der Geschäfte, der Pendlerinnen und Pendler sowie der Steuerzahler sind zu berücksichtigen. Für eine erfolgreiche Umsetzung benötigt es deshalb weniger Grünflächen, dafür zusätzlichen Raum für bessere Zufahrten, Kurzzeitparkplätze und Taxistellplätze sowie eine Senkung der Investitionskosten.</p> <p>Der geplante Abstimmungstermin vom 15. Mai 2022 ist aus Sicht der SVP Amriswil zu euphorisch und es ist kaum realistisch, dass die Anregungen der Bevölkerung, Parteien und Interessensverbände im Projekt berücksichtigt werden können.</p>	<p>Damit ein Projekt mehrheitsfähig wird, braucht es Kompromisse. Gerade im Bereich des Bahnhofs in Amriswil sind sehr viele Nutzer mit unterschiedlichen Bedürfnissen vorhanden. Das Projekt besteht gerade wegen der gegenseitigen Rücksichtnahme und Berücksichtigung der unterschiedlichen Anforderungen. Es wird als ausgewogenes und zukunftsgerichtetes Projekt beurteilt.</p> <p>Es sind keine Gründe für eine Verschiebung des Abstimmungstermins ersichtlich. Die in der Vernehmlassung eingegeben Rückmeldungen konnten sofort berücksichtigt oder begründet abgelehnt werden.</p> <p>Mehrere Rückmeldungen können zudem mit in die Ausführungsplanung nach der hoffentlich positiven Volksabstimmung mitgenommen und zu gegebenem Zeitpunkt geprüft werden.</p> <p>Eine Verschiebung wäre nur nötig, wenn das Projekt grundlegend überarbeitet werden müsste. Dies wird jedoch verneint. Auch die Vernehmlassung ist grossmehrheitlich sehr positiv ausgefallen.</p>
	Forderungen	W	<p>Die SVP Amriswil fordert den Stadtrat auf, zu nachfolgenden Punkten Stellung zu nehmen und die Forderungen im Projekt anschliessend zu berücksichtigen:</p> <p>Es muss aufgezeigt werden, wie sich die Anzahl der Haltekanten beim Bushof in Zukunft auf 8 erhöhen lassen. Hierfür ist auch ein übergeordnetes Verkehrskonzept auszuarbeiten.</p> <p>Die Kosten für die Velostationen/-abstellplätze müssen massiv reduziert werden. Vorstellbar aus Sicht der SVP Amriswil ist eine etappenweise Umsetzung der Velostationen.</p> <p>Die direkte Zufahrt zum Bahnhof muss für Sicherheitsorganisationen, Zulieferer und Taxis jederzeit gewährleistet sein. Die Zu- und Wegfahrt zu und von den Kurzzeitparkplätzen auf der Südseite ist zu verbessern. Ebenfalls muss die Anzahl Parkplätze auf der Südseite insbesondere zu Lasten des Grünraumes zumindest verdoppelt werden, damit genügend Taxiabstellplätze, genügend Kurzzeitparkplätze und genügend Parkplätze für die Kundinnen und Kunden</p>	siehe vorstehende Antworten

SVP Amriswil

der eingemieteten Geschäfte zur Verfügung stehen. Die heutigen Frequenzen bei den Ein- und Ausfahrten der Parkplätze auf der Südseite müssen dazu gemessen werden.

Neben der Verkleinerung des grünen Bahnhofplatzes müssen auch die Kosten für diesen Teil noch massiv gesenkt werden.

Es muss aufgezeigt werden, wie die Erweiterung der Parkplätze auf der Nordseite umgesetzt werden kann. Insbesondere muss die Sicherheit der Schülerinnen und Schüler an der Nordstrasse bei der Parkplatzzufahrt sichergestellt werden.

Zukunftsszenarien für eine mögliche weitere Entwicklung der Parkplätze in den Überbauungen auf der Südseite der Poststrasse sollen aufgezeigt werden.

Die Materialisierung bzw. die Baustoffverwendung ist situationsgerecht anzuwenden und offen auszuschreiben. Auf eine reine Ausschreibung in Holz ist zu verzichten, um Unternehmervarianten in verschiedenen Materialisierungen zu ermöglichen.

Der Abstimmungstermin soll auf den Herbst 2022 verschoben werden, damit die Stellungnahmen der Bevölkerung, Parteien und Interessenverbänden detailliert geprüft und nach Möglichkeit im Projekt berücksichtigt werden können.

Die SVP Amriswil ist gegenüber der Umgestaltung des Bushofs zwar positiv eingestellt, hat aber grosse Bedenken gegenüber den übrigen Massnahmen. Der Bahnhofplatz als sozialer Grünraum ist nett gedacht. Reisende halten sich aber nicht am Bahnhof auf und für eine Grünfläche in dieser Grössenordnung fehlt schlicht der Platz. Dem privaten motorisierten Verkehr, den Taxistellplätzen, der Sicherheit der Benutzerinnen und Benutzer sowie den Kosten sind beim Projekt klar mehr Gewicht zu geben.

Gewerbeverein Amriswil	Allgemeines	H	<p>Gerne möchten wir uns als Vorstand vom Gewerbeverein Amriswil zum Projekt „Unter Bäumen“, der Neuorganisation des Bahnhofplatzes und der Poststrasse, äussern. Im Namen vom Vorstand des örtlichen Gewerbes darf ich Ihnen mitteilen, dass wir geschlossen hinter der Idee einer Neuorganisation stehen und das Vorhaben gerne unterstützen.</p> <p>Trotz der positiven Auffassung möchten wir auf einige Punkte eingehen, die in unseren Augen berücksichtigt werden müssen. Andernfalls wäre der budgetierte Betrag für uns zu hoch und käme dem falschen Publikum zugute.</p>	Danke.
	Parkplätze	H/W	<p>Der Parkplatz westlich vom Busbahnhof wurde aus unserer Sicht häufig für den Bring- und Abholservice genutzt. Das neue Projekt sieht für diesen Verkehr jedoch keinen oder zu wenig Platz vor. Das Argument gegen solch einen Umschlagsplatz ist, dass bei besser ausgebautem Busnetz dieser Verkehr automatisch zurückgehen wird. Diesem Gedanken können wir jedoch nicht zustimmen und wagen solch eine Entwicklung zu bezweifeln. Hinzu kommt, dass im Projekt auf Seite 14 unter „Erschliessung und Parkierung“ die Parkplätze auf der Südseite der Poststrasse nur als Option eingefügt wurden. Zusammengefasst wünschen wir uns bei einer allfälligen Umsetzung mehr Kurzzeit-Parkplätze auf der Südseite des Bahnhofs.</p>	<p>Der Platz wurde so gut wie möglich ausgenutzt. Weitere Parkplätze wären nur auf Kosten der Platzgestaltung möglich. Dies würde wiederum die Mehrheitsfähigkeit des gesamten Projekts gefährden. Die Lösung wird als guter Kompromiss angesehen.</p> <p>Zusätzliche Parkplätze auf Kosten des grünen Bereichs würden zudem das Konzept von getrennten Anfahrten von Velos und Autos zur jeweiligen Parkieranlage verwerfen. Mit der vorliegenden Lösung kann die Sicherheit für den Langsamverkehr bis und mit Velostation massiv erhöht werden.</p> <p>Auf der Südseite des Bahnhofs wird es weiterhin eine ausreichende Anzahl Kurzzeit-Parkplätze geben. Mittelfristig können zudem weitere Parkfelder östlich der heutigen Unterführung dem Bahnhof zugewiesen werden. Aktuell sind diese 21 Parkplätze noch vermietet bzw. grundbuchrechtlich belastet. Mit dem Bau einer Tiefgarage im Rahmen der Entwicklung südlich der Poststrasse, werden die betreffenden Parkplätze aber frei.</p> <p>Die Langzeitparkplätze werden auf die Nordseite verlagert. Dort gibt es genügend Parkplätze; die heutige Parkplatzanlage im Norden ist nicht voll belegt. Mit dieser Massnahme wird auch für die Anfahrt zum Bahnhof Klarheit geschaffen. Der Suchverkehr für Parkplätze entfällt. Im Süden sind die Kurzzeit-Parkplätze, im Norden die Langzeitparkplätze (die auch als Kurzzeit-Parkplätze genutzt werden können).</p>

Gewerbeverein Amriswil	Mitsprache bei der Pächter-Wahl	H/W	Ein noch so schöner Bahnhofplatz kann durch das falsche Publikum unattraktiv wirken. Leider wird durch den Kebab-Imbiss und den Avec-Shop aktuell eher das falsche Publikum angesprochen. Der Gewerbeverein Amriswil würde es begrüßen, wenn sich die Stadt Amriswil hierbei mehr einbringen würde. Evtl. auch mit finanzieller Unterstützung, damit der Mietzins für ein örtliches Fachgeschäft oder ein hochwertiges Gastro-Angebot attraktiv gestaltet werden kann. Wir sind uns bewusst, dass bei dieser Entscheidung die SBB das letzte Wort hat. Trotzdem könnte sich ein Austausch mit den zuständigen Personen lohnen. Falls kein Einfluss genommen werden kann, ist das Bild mit den spielenden Kindern ein Etikettenschwindel und entspricht nicht der Realität.	<p>Der Stadtrat kann mit den Verantwortlichen der SBB zwar Gespräche führen (wurde in der Vergangenheit auch gemacht) und Wünsche anbringen, der Entscheid über die Vermietung der Räume liegt aber nicht in der Hand der Behörde.</p> <p>Die SBB planen in Mitten des kleinen, grünen Platzes einen Food-Truck-Standort. Mit wechselnden Angeboten sollen Pendlerinnen und Pendler dort immer wieder neue Angebote entdecken können.</p> <p>Was das Gastronomieangebot und die Aufenthaltsräume betrifft, ist auch die Entwicklung südlich der Poststrasse (Studie Zentrum Bahnhof) zu beachten, wo ebenfalls ein derartiges Angebot angedacht ist. In der Liegenschaft Alte Post ist beispielsweise ein hochwertiges Gastronomieangebot gut vorstellbar.</p>
	Platznutzung	H	Auf Seite 25 unter „Der Bahnhofplatz als soziale Mitte“ werden die verschiedenen Sitzgelegenheiten beschrieben. Wir finden es wichtig, dass solche Sitzgelegenheiten entweder ohne grossen Aufwand demontierbar sind oder von einem allfälligen Pächter mit Gastro-Angebot gestellt werden und bei Bedarf abgeräumt werden können. So könnte der Bahnhofplatz auch für kulturelle Anlässe wie das Strassenfest oder einen Weihnachtsmarkt genutzt werden. Der Marktplatz, der Radolfzellerplatz und der Bahnhofplatz wären die Hauptpunkte und die Bahnhofstrasse dient der Verbindung, so dass auch die Ladenlokale bis ganz nach unten etwas davon hätten.	<p>Der Bahnhofplatz ist und bleibt eine Drehscheibe für die Verkehrsteilnehmenden. Entsprechend ist kein Stadtpark geplant, sondern es werden einige Bäume und Sträucher zur Platzgestaltung gepflanzt.</p> <p>Das von den SBB geplante Food-Truck Angebot wird ohne feste Möblierung auskommen. Die Anregung zur Demontierbarkeit der Sitzgelegenheiten wird den Planern gerne weitergeleitet.</p>

FDP Amriswil	Allgemeines	H	Die FDP.Die Liberalen hat das Projekt Neugestaltung Bushof/Bahnhofplatz mit Interesse zur Kenntnis genommen. Heute entsprechen der Busbahnhof und der Bereich des Bahnhofs südlich der Gleise in ihrer Erscheinung einem gesichts- und charmlosen Durchgangsbahnhof einer Kleinsiedlung und nicht dem Bild einer aufstrebenden Zentrumsgemeinde mit Schnellzughalt und Busknotenpunkt. Unsere Stadt, mit einem attraktiven Angebot an Wohnraum, Einkaufsmöglichkeiten und Kultur, verdient auch einen zeitgemässen und städtischen Ankunftsort. Wir freuen uns, dass der Stadtrat diese Pendezenz nun konkret angeht.	Danke.
	Konzept	H	Das vom Stadtrat vorgestellte Projekt zur Neuorganisation von Bahnhofplatz und Poststrasse vermag grundsätzlich zu gefallen. Das Zielbild einer Mobilitätsdrehscheibe mit einem Bahnhofplatz als zentralem Treffpunkt in Form eines sozialen Grünraums, Integration des Bushofs als Teil des Bahnhofplatzes bei gleichzeitiger Trennung der Verkehrswege für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer und sicherer Erschliessung für den Langsamverkehr überzeugt als Konzept.	Danke.
	Gestaltung	H	Die Gestaltung, insbesondere der Überdachung des Bushofs, wirkt stimmig, urban und weist zugleich einen eigenständigen Charakter auf. Die Aufwertung der Poststrasse, inkl. Häuserzeile auf der Südseite im Rahmen von Gestaltungsplänen, wird vom Stadtrat zu Recht als unumgänglich erkannt und deren Einbezug in die Gesamtschau ist aus Sicht der FDP.Die Liberalen, Ortspartei Amriswil, richtig und wichtig.	Danke. Die Entwicklung des Areals südlich der Poststrasse ist für die Stadt Amriswil nicht nur aus raumplanerischen Gründen interessant, sondern sicher auch aus finanzieller Sicht.

FDP Amriswil	Situation Nord	H/W	<p>Noch gar nicht überzeugend ist jedoch die Situation auf der Nordseite des Bahnhofareals, welche aus Sicht der FDP Amriswil zu wenig in die Überlegungen einbezogen worden ist. So sollen im Rahmen des Bahnhofplatz/Bushofprojekts ein Grossteil der Parkplätze sowie die Mobility-Stellplätze auf die Nordseite des Bahnhofs verlagert werden. Diese Lösung ist in der aktuellen Ausgestaltung äusserst unbefriedigend.</p> <p>Die bestehende Fussgänger- und Velounterführung ist sehr unattraktiv und zudem aus Sicht der Parkplätze auf der Nordseite schlecht gelegen. Um von den Parkplätzen auf den Bahnsteig Richtung Zürich zu gelangen, ist für die meisten Reisenden ein mühsamer, weiter Umweg erforderlich, nachdem die Bahnwagen 2. Klasse vornehmlich im vorderen Zugbereich, Sektoren A und B, geführt werden. Mit dem Verweis, die Parkplätze auf der Nordseite lägen im Zuständigkeitsbereich der SBB ist es nicht getan. Das Gesamtkonzept muss zwingend auch eine Fussgänger- und Veloverbindung im Bereich der Kirchstrasse mit Zugang zu Bahnsteig und Parkplätzen auf der Nordseite umfassen. Eine solche zusätzliche Nord-Südquerung ist aus Sicht der FDP. Die Liberalen Amriswil, für die Umsetzung des vom Stadtrat vorgestellten Konzepts unumgänglich und bereits jetzt unter Einbezug der SBB einzuplanen.</p>	<p>In Zusammenarbeit mit einer privaten Investorin wird in den kommenden Monaten die Entwicklung und Optimierung des Areals nördlich des Bahnhofs geprüft. Dazu wird eine Studie erstellt, welche auch das gemeindeeigene Grundstück Nr. 675 (Parkplatz Nordstrasse) umfasst.</p> <p>Eine derartige bauliche Entwicklung könnte grössere Auswirkungen auf die angrenzenden Grundstücke und die zukünftige Verkehrsführung haben. Gleichzeitig kann die Anbindung an den Bahnhof bzw. eine allfällige zusätzliche Fussgänger-/Veloquerung (Passarelle) im Westen des Bahnhofs geprüft werden.</p> <p>Dem Argument, es sei ein weiter Umweg von der Nordparkierung zu den 2. Klasse-Wagen auf der Südseite, kann nicht zugestimmt werden. Der Weg für Pendlerinnen und Pendler muss nämlich nur einmal am Tag gemacht werden. Bei der Ankunft in Amriswil sind Reisende mit der Nord-Parkierung nämlich näher an ihrem Auto. Die Vor- und Nachteile heben sich über den Tag gesehen also auf.</p>
	Parkplätze	H	<p>Das Konzept konzentriert sich einzig auf gute Fussgängerquerungen auf der Südseite und lässt die Situation auf der Nordseite völlig ausser Acht. Ohne massgebliche Verbesserung der heutigen Situation kann die Aufhebung der zahlreichen Parkplätze auf dem Bahnhofplatz Süd nicht unterstützt werden. Bereits jetzt absehbar ist zudem, dass bei einer Zunahme der Pendlerströme die aktuell bestehenden Parkplätze auf der Nordseite nicht ausreichen dürften.</p>	siehe vorstehende Antworten

FDP Amriswil	Verkehrsführung Poststrasse	H	<p>Weiter ist mit Bezug auf den aktuell geplanten Mischverkehr auf der Poststrasse bei der Gestaltung des Strassenraums darauf zu achten, dass der Verkehr von Bussen, Autos und Fahrrädern gut fließen kann und genug Platz zum Überholen des Langsamverkehrs besteht, und dass die Spuren und Einmündungen für den Langsamverkehr gut sichtbar gekennzeichnet sind.</p>	<p>Die Art der Veloführung wurde in der verkehrlichen Beurteilung von Fachleuten ausführlich geprüft. Grundlage war ein in Auftrag gegebenes Verkehrsgutachten. Nach einer sorgfältigen Gegenüberstellung der unterschiedlichen Ansprüche und Anforderungen hat die vorgeschlagene Variante überzeugt. Massnahmen für sichere Querungen sind berücksichtigt.</p> <p>Die Strassengestaltung, das Temporegime und der Mischverkehr verfolgen eigentlich das Ziel, dass an dieser Stelle nicht überholt wird.</p>
	Baukosten	H	<p>Schliesslich ist festzuhalten, dass die gesamten Projektkosten für die Neugestaltung des Bus- und Bahnhofplatzes hoch erscheinen, selbst unter Einbezug des Beitrags von Kanton und SBB.</p> <p>Wir regen dringend an, das aktuelle Konzept nochmals auf mögliche Kosteneinsparungen zu prüfen. Dies nicht zuletzt, um Mittel für die vorerwähnte westliche Fussgänger- und Veloquerung zwischen Nord- und Südseite zu schaffen, bei welcher wir ebenfalls einen massgeblichen Einbezug der SBB auch in die Finanzierung erwarten.</p>	<p>Mittlerweile ist bekannt, dass sich der Kanton mit 435'000 Franken, die SBB mit 300'000 Franken und das Agglomerationsprogramm mit ca. 1.25 Mio. Franken am Projekt beteiligen werden. Die Nettokosten für die Stadt Amriswil liegen damit bei rund 7.2 Mio. Franken.</p> <p>Damit der Bushof die gesetzlichen Vorschriften aus dem Behindertengleichstellungsgesetz einhalten kann und auch für zusätzliche neue Buslinien gerüstet ist, muss der Bushof in den Westen des Bahnhofsgeländes verschoben werden. Dies erhöht zudem die Sicherheit vor dem Bahnhofsgebäude. Durch die Verschiebung des Bushofs ist es unausweichlich, dass man auch weitere Flächen auf dem Bahnhofsareal überdenkt.</p> <p>Eine Etappierung hätte Mehrkosten zur Folge und würde bedeuten, dass man während den nächsten Jahren immer wieder Baustellen rund um den Bahnhof hätte. Das ist für die Anwohnerinnen und Anwohner nicht zumutbar und bringt auch für die Pendlerinnen und Pendler sowie für den Busverkehr ständige Einschränkungen. Aus Sicht des Stadtrates macht es deshalb Sinn, das Bauvorhaben in einem Zug umzusetzen.</p> <p>Einsparungsmöglichkeiten wurden geprüft und bereits umgesetzt (Beläge, Bepflanzungen, Trottoirgestaltung), zum Teil aber auch wieder verworfen, weil die Einsparungen unverhältnismässig klein zum effektiven Nutzen gewesen wären (Brunnen, Entwässerungsrinne, Fundationsmaterial). Vorliegend handelt es sich um ein Gesamtprojekt, bei dem nicht wahlweise einzelne Teile weggelassen werden können.</p>

Autokurse Oberthurgau AG	Allgemeines	H	<p>Grundsätzlich werden die wesentlichen Bedingungen und Anforderungen, welche für einen attraktiven Busbetrieb massgebend sind, erfüllt. Das Konzept überzeugt bereits jetzt durch eine hohe Professionalität und weist einen sehr genauen Detaillierungsgrad vor wie:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 6 Haltekanten, davon 5 von allen Seiten her befahrbar – Kasseler Sonderbord 22 cm an den Haltekanten – Sitzmöglichkeiten (Doppelsitze auf dem Busperon) – teilweise Überdachung – genügende Lichtverhältnisse auch am Tag – taktile Bodenmarkierungen – elektronische Infotafel (inkl. integrierter Beschallungsmöglichkeit) 	Besten Dank für die Prüfung der Unterlagen.
	Personalraum für das Fahrpersonal	W	<p>In der zweistöckigen Velostation Ost soll ein Personalraum für das Fahrpersonal vorgesehen werden, wo Kurzpausen von unserem Fahrpersonal verbracht werden können. Raumanforderungen: ca 12 bis 16m², beheizt, in der Nähe Wasseranschluss, wenn möglich Tageslicht. Ebenfalls ist eine Toilettenanlage im Gebäude einzuplanen, welche unsere Mitarbeiter benützen können (momentan mieten wir einen Pausenraum an der Poststrasse 5; diese Liegenschaft wird langfristig jedoch umgenutzt und wird uns nicht mehr zur Verfügung stehen.</p>	<p>Der Wunsch nach einem Personalraum in der Velostation Ost kann aus finanziellen Gründen nicht in Frage kommen. Dies würde erhebliche Mehrkosten auslösen, zumal es sich bei dieser Velostation um ein ungeheiztes Gebäude handelt. Zu prüfen ist jedoch, ob Lager- oder Materialräume aus dem Bahnhofsgebäude in die Velostation Ost verschoben werden könnten, um damit einen Personalraum für die AOT freizustellen. Eine WC-Anlage ist beim Bahnhof schon vorhanden.</p> <p>Ob im Gebäude an der Poststrasse 5 weiterhin ein Personalraum angeboten werden kann, wird sich noch zeigen. Der Bedarf der AOT nach einem derartigen Raum ist dem Stadtrat bekannt.</p> <p>Sollten diese beiden Varianten nicht in Frage kommen, ist mit den privaten Investoren (Studie Zentrum Bahnhof) zu prüfen, ob dort Raum für die Chauffeure gemietet werden kann.</p>

Autokurse Oberthurgau AG	zusätzlicher Ausstellplatz	W	Zusätzlicher Ausstellplatz an der südlichen Kante des Bahnperrons (wie im Kurzbericht auf Seite 10 vorgemerkt) fix einplanen.	Dieser Wunsch wird näher abgeklärt und kann voraussichtlich erfüllt werden.
	Haltestellenbeschilderung	W	Haltestellenbeschilderung auf Busperron (Abfahrtsplatzbezeichnung mit Zieldestination, Beispiel A 941 Arbon mit Fahrplaninfotafel (Montage kann vom Boden oder Decke her erfolgen) sowie Fahrplanstele(n) mit Zusatzinformationen wie Liniennetzplan).	Die Möblierung des Bushofs wurde im Rahmen des Vorprojekts noch nicht im Detail studiert. Dies erfolgt in der weiteren Planung. Eine zeitgemässe Haltestellenbeschilderung ist aber sicher notwendig.
	Tempo 30	H	Generell befürworten wir eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der Poststrasse im Perimeter des Bahnhofes Amriswil auf 30 km/h, da dadurch der Fussgänger wie auch der aus der Haltestelle herausfahrende Linienbus profitieren können.	Das für die vorliegende Situation geeignete Temporegime wurde in der verkehrlichen Beurteilung von Fachleuten untersucht. Diese Fachleute empfehlen eine Signalisation von Tempo 30 km/h.
	Plausibilisierung der Schleppkurven	H	Wir sind sehr gerne bereit, mittels Fahrversuchen die Schleppkurven und Haltekanten des neuen Bushofes zu plausibilisieren. Dies könnte auf dem grossen Areal des Strassenverkehrsamtes an der Kreuzlingerstrasse in Amriswil erfolgen.	Besten Dank für das Angebot, auf das in den kommenden Wochen gerne zurückgekommen wird. Es erscheint auch dem Stadtrat wichtig, dass die Schleppkurven nicht nur in der Theorie, sondern auch in der Praxis mit den Fahrzeugen der AOT funktionieren.

Fazit

Der Stadtrat bedankt sich für die detaillierte Prüfung der Unterlagen und die rege Teilnahme am Vernehmlassungsverfahren. Die Behörde stellt ein recht positives Echo fest. Es freut uns, dass die Qualität der Planung mehrfach gelobt wurde und viel Verständnis für die Notwendigkeit von Investitionen am Bahnhofplatz und an der Poststrasse vorhanden ist.

Selbstverständlich hat der Stadtrat auch die kritischen Stimmen wahrgenommen, welche sich vorwiegend auf die Parkierung, die Situation an der Nordstrasse und die Kosten konzentrieren.

- Was die Autoparkplätze betrifft, werden auf der Bahnhof-Südseite weiterhin genügend Kurzzeitparkplätze zur Verfügung stehen. Mittelfristig kann das Parkplatzangebot bei Bedarf auch erweitert werden, sobald die 21 Parkfelder östlich der PW-Unterführung für die Bahnhofnutzung verfügbar werden. Im Weiteren hat der Stadtrat ein Auge auf die Entwicklung (Studie Zentrum Bahnhof) südlich der Poststrasse, wo eine grössere Tiefgarage entstehen soll.
- An der Nordstrasse sind heute genügend Parkplätze vorhanden. Da die Polizeischule die derzeit gemieteten 29 Parkplätze in absehbarer Zeit nicht mehr benötigen werden, kann das Angebot für die Bahnkundinnen und –kunden sogar erweitert werden. Die bauliche Situation, die Anzahl und die Lage dieser Parkplätze könnte sich in den kommenden Jahren aber verändern. Der Stadtrat sieht der in der Vernehmlassungsbeantwortung mehrfach erwähnten Studie für die Entwicklung und Optimierung des Areals nördlich des Bahnhofs mit grossem Interesse entgegen. Im Rahmen dieser Studie werden auch die Bahnhofsparkierung und die Verkehrsführung an der Nordstrasse das nötige Gewicht erhalten.
- Was die Kosten betrifft, muss nochmals erwähnt werden, dass es sich vorliegend um ein Gesamtprojekt handelt, bei dem nicht einzelne Puzzleteile weggelassen oder ausgetauscht werden können. Dies würde das Konzept als Ganzes verändern und ausserdem die Mehrheitsfähigkeit des Projekts gefährden. Im Rahmen der bisherigen Planung wurden aber schon Einsparungen vorgenommen. Nicht realistisch ist es, auch noch eine Neugestaltung auf der Bahnhof-Nordseite und eine weitere Fussgängerunterführung oder Überführung (Passarelle) in die Planung aufzunehmen. Dies würde das Fuder aus finanzieller Sicht deutlich überladen.

Die begleitende Baukommission und der Stadtrat haben sich in den letzten beiden Jahren wiederholt mit den Planungsarbeiten am Bahnhof befasst. Die Vernehmlassungsteilnehmenden haben demgegenüber erst im Dezember 2021 erstmals konkrete Angaben zum Vorprojekt erhalten. Es ist deshalb verständlich, dass noch Fragen bestehen und Unsicherheiten vorhanden sind. Die Behörde hofft, dass die formulierten Antworten mehr Klarheit schaffen konnten. Selbstverständlich wird der Stadtrat im Vorfeld der Urnenabstimmung eine Informationsveranstaltung durchführen und auch im Rahmen von Parteiversammlungen Auskunft geben.

Die Investitionen in den eigentlichen Bushof und damit der Auslöser für das heute vorliegende Vorprojekt sind zwingend und dringend, soll der Busknotenpunkt und damit verbunden auch der Schnellzugshalt in Amriswil nicht gefährdet werden. Für den Stadtrat gebietet es aber auch die absehbare Entwicklung südlich der Poststrasse, dass am Bahnhofplatz und an der Poststrasse gehandelt wird. Die von privater Hand vorangetriebene Studie Zentrum Bahnhof, die in der Entstehung befindlichen Gestaltungspläne und der neue Bahnhofplatz sind aufeinander abgestimmt und sollen das Gesicht von Amriswil bei der Ankunft mit dem Zug oder dem Bus in den nächsten Jahren markant verändern. Es wird eine neue Visitenkarte geschaffen!

Der Stadtrat hofft, dass die Stimmberechtigten diese Entwicklung mittragen und anlässlich der Urnenabstimmung vom 15. Mai 2022 ein überzeugtes Ja in die Urne legen. Für Ihre Bemühungen bei der Prüfung und Diskussion der Unterlagen und die dafür aufgewendete Zeit danken wir Ihnen herzlich.

Freundliche Grüsse

Stadtrat Amriswil
Der Stadtpräsident

Der Stadtschreiber

Gabriel Macedo

Roland Huser

8580 Amriswil, 24. Februar 2022