

Bericht Veranstaltung «Inforum», 12. Mai 2026

«Bahnbusplus» rege diskutiert

Der Projektname ist einerseits Programm, andererseits Infodrehscheibe: bahnbusplus.ch. Dies wurde an der Informationsveranstaltung «Inforum» der Stadt Bischofszell über die projektierte Verkehrsdrehscheibe rund um den Bahnhofplatz Bischofszell Stadt deutlich. Interessierte diskutierten rund um das Projektmodell und konnten dort die Idee mit Spielzeugfahrzeugen quasi «durchspielen» und «vorerleben».

Die Informationsveranstaltung «Inforum» der Stadt Bischofszell vom Dienstagabend, 12. Mai 2026, stand zu einem grossen Teil im Zeichen der Neugestaltung des Bahnhofplatzes Bischofszell Stadt. Der Westteil des Areals gehört den SBB, der Ostteil der Stadt Bischofszell.

Anspruchsvolles Projekt

Stadtpräsident Thomas Weingart brachte die Hintergründe gleich zu Beginn auf den Punkt: «Das Projekt ist anspruchsvoll. Es gibt viele Ansprüche, und es gibt rechtliche und technische Vorgaben.» Er schilderte die Entwicklung des Areals und zeigte eindrücklich mit Bildern, wie vielfältig das Gebiet von Einheimischen, Einkaufenden, Pendelnden oder von Menschen auf Ausflügen – ob zu Fuss, mit dem Velo, Motorrad oder Auto – genutzt wird. Nicht zuletzt erwähnte er die Anlieferungen beim Migrolino oder der Post. Der Bahnhofplatz werde insgesamt täglich von rund 2500 Personen genutzt.

Buseinstieg behindertengerecht

Er erklärte, dass das neue Behindertengesetz und die gestiegenen Sicherheitsanforderungen für Menschen mit Einschränkungen gar keine Wahl liessen, insbesondere wegen den nicht gesetzeskonformen Buseinstiegen. Bischofszell sei – wie andere Orte auch – bereits seit zwei Jahren im Verzug. Er liess durchblicken, dass dies eine Chance sei, das nicht mehr attraktive und zeitgemässe Areal so umzugestalten, dass es zu einer attraktiven Verkehrsdrehscheibe und einem einladenden, angenehm begrünten Begegnungsort werde. Kernstück sei im Westen des Bahnhofgebäudes gegen die Post der neue Bushof: Die drei Haltekanten seien unter dem langgezogenen Perron-Solardach zwischen Bahnhofgebäude und Gleis 1 für Umsteigende behindertengerecht und geschützter erreichbar als die bestehenden Busplätze auf der Ostseite. Im Osten sollen überdachte Veloabstellplätze in Perrondach-Nähe und Parkplätze für Autos und Motorräder entstehen.

Kurzzeitparkplätze für Geschäftsverkehr

Entlang der Poststrasse seien aufgrund technischer Vorgaben des Kantons keine Busstationen möglich. Deshalb seien auf der Westseite zehn Kurzzeitparkplätze vorgesehen – vier mehr als bis anhin, was wichtig sei für die Geschäfte und Laufkundschaft der Dienstleistungsbetriebe in der Nähe. Weingart ist sich bewusst, dass das Parkplatzthema grosse Beachtung verdiene und komplettierte deshalb die «Parkplatz-Bilanz»: Auf der Ostseite werde es gemäss dem Projekt neu 41 Parkplätze geben (aktuell 34), auf der

Westseite müssten die 23 Parkplätze wie der Güterschuppen den drei Bushaltekanten weichen. Der Abbruch des Güterschuppens und des alten Bahnhof-Vordaches werde von der Denkmalpflege nicht verunmöglicht, da die besonders überzeugende Projektlösung in der Interessenabwägung überwiege, erklärte der für den Verkehr zuständige Stadtrat Boris Binzegger. Damit ergeben sich laut Weingart beim aktuellen Planungsstand zwölf Parkplätze weniger, wobei die bestehenden Langzeit-Parkplätze tagsüber insgesamt weniger als 40 Prozent belegt seien. Für private Reisebusse seien neu Parkplätze im Obertor vorgesehen, was sich während der Rosenwoche bereits bewährt habe.

Über Jahre entwickelt

Binzegger zeigte schliesslich auf, welche Aspekte, Varianten und Bevölkerungsinputs über Jahre hinweg bereits geprüft, ausprobiert, verworfen und weiterentwickelt wurden. Dabei wurde deutlich, dass aufgrund der gesetzlichen und technischen Rahmenbedingungen der Spielraum relativ klein ist. Eine Personenunterführung sei später möglich, jedoch nicht eingeplant – denn: Sie sei kaum finanzierbar und werde von den SBB nicht mitgetragen.

Kosten grösstenteils vorfinanziert

Die Kosten bezifferte Weingart mit rund 5,6 Millionen Franken, wobei der Schwankungsbereich bei plus/minus 20 Prozent liege. Am meisten wird für die Parkplätze mit 2,8 Millionen veranschlagt, der Bushof dürfte etwa 1,5 Millionen kosten und das neue Solar-Perrondach rund 1,3 Millionen. Die Gemeindeversammlung habe bereits 4,4 Millionen Franken für das Neugestaltungsprojekt zurückgestellt. Es sei denkbar, für die Mitfinanzierung die Fonds für Parkplätze zu beanspruchen. Ausserdem dürfe man mit Beiträgen seitens der SBB und des Kantons rechnen.

Rückmeldungen erwünscht

Weingart skizzierte das weitere Vorgehen und motivierte die rund 100 Besucherinnen und Besucher des «Inforum», an einem anschaulichen, grossen Modell nachzuvollziehen, welche Überlegungen hinter der Planung stehen. Er sei gespannt, welche neuen Aspekte in die Detailplanung eingebracht werden können: «Wir freuen uns über konstruktive Anregungen per Telefon oder Brief, im Rathaus oder über das Online-Formular.» Ausgewertet würden alle Rückmeldungen ab September. Der Projektierungskredit komme frühestens im Sommer 2027 zu Abstimmung. Die über zwei Jahre verteilten Bauarbeiten würden in zwei Etappen erfolgen, wobei mit dem Bushof gestartet werde, was aber laut Weingart nicht vor 2028 der Fall sein dürfte.

Diskussion: Vielfältige Aspekte

Vize-Stadtpräsidentin Susanne Scheiwiler moderierte die rege genutzte, konstruktive und sachliche Diskussion. Eine Frage betraf die Reaktionen seitens der Post. Thomas Weingart sagte, die Postverantwortlichen «nähmen das Ganze relativ gelassen». Die Anlieferung bleibe möglich. Die neu kostenpflichtige WC-Anlage werde von den SBB täglich bewirtschaftet. Grössere bauliche Massnahmen noch näher an den Gleisen seien gemäss SBB nicht möglich. Der Warteraum für die Feuerwehr und die Verlademöglichkeit für Panzer, die gewährleistet werden müssen, wurden in Zweifel gezogen. Jemand schlug unter dem langgezogenen Solar-Perrondach ein Wartehäuschen vor. Die Fussgängerübergänge sollen bleiben, lautete eine weitere Antwort. Eine Frage zielte auf die Streichung einzelner Buslinien – zum Beispiel nach St. Pelagiberg – ab, um Kosten zu sparen – auch bei den Haltekanten.

Gestrichen werde die Linie wohl nicht, aber sie könnte allenfalls teilweise mit autonomen Fahrzeugen oder mit anderen Lösungen bedient werden. Die dritte Kante sei indes auch wegen der Bahnersatzbusse und der Zulieferung zum Migrolino nötig, sagte Scheiwiler. Auf eine Frage antwortete Thomas Weingart, dass die Entschädigung für das Areal der SBB die Stadt jährlich 7000 Franken kosten würde. Jemand schlug eine Überführung mit Lift ins Schützengütli-Quartier vor. Dies sei schon überlegt worden im Zusammenhang mit einer Verbindung zur Molkerei Biedermann, doch das Bauwerk wäre aufgrund der SBB-Vorgaben sehr hoch und teuer geworden. Jemand äusserte den Eindruck, dass das Perrondach zu lang sein könnte; jemand anders lobte die Länge, die auch dank der durchgängigen Beleuchtung für mehr Sicherheit sorgen werde. Boris Binzegger gab zu bedenken, dass die Züge in Zukunft eher noch länger würden. Ein Votum spitzte die Diskussion zu: «Das Projekt steht und fällt mit dem Dach.» Diskutiert wurde ausserdem, wo die begrünten Begegnungszonen optimal platziert werden sollen, oder ob dort allenfalls neue verkehrliche Konfliktzonen entstehen könnten, was Weingart nicht in Abrede stellen wollte.

Infos über «Bahnbusplus»

Mehr Infos auf www.bahnbusplus.ch, an der Gemeindeversammlung vom Dienstag, 2. Juni 2026, 20 Uhr, in der Bitzihalle, oder an einem der Güterschuppen-Infoevents: Dienstag, 9. Juni, 16.30 bis 19 Uhr, Samstag, 13. Juni, 10.00 bis 12 Uhr, Dienstag, 16. Juni, 16.30 bis 19 Uhr.



© modell inform bahnbusplus

Bildlegende:

Bürgerinnen und Bürger diskutieren anhand eines anschaulichen Modells konstruktiv-angeregt mit Stadtratsmitgliedern über die Neugestaltung des Bahnhofareals Bischofszell Stadt.