

Politische Gemeinde Wil.



Gutachten und Anträge

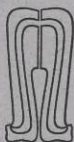
des

Gemeinderates

für die

Bürgerversammlung

vom 26. November 1911.



WIL

Typ. A. Meyerhans-Zahner
1911.

Gutachten und Antrag des Gemeinderates betr. eventueller Beteiligung an der Kosten- tragung für eine **Unterführung für Personen- und Handwagenverkehr** auf dem Bahnhof Wil.

Werte Mitbürger!

Die heute im Stadium der Ausführung oder dann der Vorbereitung begriffenen Erweiterungs- und Umbauarbeiten auf dem Bahnhof Wil geben uns Veranlassung, Ihnen über die noch unabgeklärte Frage der Kostentragung für die seinerzeit vom Gemeinderat verlangte und seither von den Oberbehörden als Ersatz für die Passerelle zugestandene Erstellung einer Unterführung für Personen- und Handwagenverkehr Bericht zu erstatten und Ihre uns notwendig scheinende Vollmachterteilung einzuholen.

Es scheint geboten, kurz den bisherigen Werdegang unserer bezüglichen Bemühungen zu streifen.

Bereits Ende der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts sah sich die Gemeinde Wil veranlasst, gegenüber den damals von der Rechtsvorgängerin der S. B. B., der ehemaligen V. S. B., gemäss oberbehördlich erfolgter Weisung und Genehmigung beabsichtigten Bahnhöferweiterungsarbeiten, verschiedene die öffentlichen Interessen berührende Begehren mit Nachdruck geltend zu machen. Nach langwierigen Verhandlungen kam es zu einer Vereinbarung, welche die Billigung der Bürgerversammlung vom 16. November 1890 erhielt. Dem Abkommen zufolge wurde die Hubstrasse, welche längs des Bahndammes bzw. der Bahngrenze entlang vom Bergholz zum Uebergang beim Wasserhause führte, korrigiert und mehr nach Süden als beidseitige Fortsetzung der damaligen Strasse von Gärtner Frei bis zum „Fass“ verlegt; der Niveau-Uebergang wurde mehr östlich, zum heutigen Matthof verlegt; als Verbindung der oberen Bahnhofstrasse mit der Wilenstrasse wurde unter alleiniger Berücksichtigung des Personenverkehrs durch die V. S. B. eine Passerelle erstellt. Mochte diese letztere Lösung der Uebergangsverhältnisse beim Wasserhause den damaligen Bedürfnissen genügt haben, den Wünschen der Behörde und der Bevölkerung hat sie wohl kaum je entsprochen.

Schon im Jahre 1902 wurde deshalb von Seite verschiedener Initianten, unterstützt durch den Gemeinderat Wil, Ersatz der Passerelle durch eine Fussgänger-Unterführung verlangt.

Der Aufschwung des nachmaligen Südkwartiers mit dem dadurch bedingten vermehrten Strassenverkehr liess das Bedürfnis nach einer besseren Kommunikation immer mehr zu Tage treten, wobei bemerkt werden mag, dass durch den erhöhten Bahnverkehr die Wünschbarkeit einer andern Lösung auch für die Bahnverwaltung sich ergab, wenn dieselbe auch mit Rücksicht auf die kommende Mittelthurgaubahn und die bei Einführung derselben nötige Bahnhofserweiterung die Opportunität einer dannzunehmigen Ausführung mit Erfolg in Abrede stellte.

In der Zwischenzeit ist nun die Mittelthurgaubahn, welche noch diesen Monat dem Betriebe übergeben werden wird, aus dem Stadium des Projektes herausgetreten; es wurde inzwischen ferner die Doppelspur der St. Galler-Linie oberbehördlich beschlossen und mit dem Bau des Teilstückes Wil-Aadorf begonnen; sodann nahm im Uebrigen der Bahnverkehr in den letzten Jahren derartige Dimensionen an, dass die derzeitigen räumlichen Verhältnisse auf dem Bahnhof Wil direkt ungenügend wurden. In Würdigung dieser Verumständlungen hat die S. B. B. den Umbau des hiesigen Bahnhofes an Hand genommen; die Ausdehnung des Bahnhofes ist keine unbedeutende. Anlässlich der Planung vorlag nun sah sich der Gemeinderat veranlasst, namens der Gemeinde Wil verschiedene vom Standpunkte der öffentlichen Interessen aus gegebene Begehren geltend zu machen. Dieselben beschlagen folgende Punkte:

1. Ersatz der bestehenden Passerelle durch eine Unterführung für Personen- und Handwagenverkehr.
2. Aufstellung der alten Passerelle bei der Feldstrasse.
3. Entfernung des alten Kohlenschopfes.
4. Verlängerung des Hauptperrons.
5. Einlegung einer grösseren Wasserleitung und eines Kanalisationsstranges.
6. Verlegung der Düngergrube.
7. Unterführung der Hubstrasse.

Es wurde der Behörde auch Gelegenheit gegeben, bei Anlass eines durch das eidgen. Post- und Eisenbahndepartement angeordneten Augenscheines die Forderungen der Gemeinde an Ort und Stelle zu erörtern. Die verlangte Entfernung des Kohlenschopfes östlich des Aufnahmegebäudes, die Wasserleitungs- und Kanalisationsbegehren, sowie die Verlegung der Düngergrube wurden in der Folge von der Bahnverwaltung zugestanden; ebenso wurde Uebereinstimmung darin erzielt, dass die

Erledigung der Frage betreffend Erstellung einer Unterführung für die Hubstrasse anlässlich der Vorlage der Projektpläne für die Doppelspur Wil-St. Gallen erfolgen sollte.

Die Begehren um Aufstellung der bestehenden Passerelle im Zuge der Asyl- und Feldstrasse und eine sofortige Verlängerung des Hauptperrons wurden vom tit. eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement abgewiesen, während dieselbe Instanz bezüglich der *Personenunterführung* wie folgt entschied:

Dem weiteren Begehren um Erstellung einer Unterführung für den Personen- und Handwagenverkehr an Stelle der Passerelle auf der Ostseite des Aufnahmegebäudes ist Rechnung zu tragen. Ueber die Verteilung der dabei erwachsenden Kosten hat eine direkte Verständigung der Parteien zu erfolgen; im Streitfalle wäre hierüber der Entscheidung der ordentlichen Gerichte anzurufen.

Diesem Entscheide, nach welchem die Unterführung durch die Bundesbahnen unter allen Umständen auszuführen ist, vorgängig hatten die Bundesbahnen uns bereits einen Kostenvoranschlag für die Unterführung unterbreitet. Die Ausführung derselben ist in Verbindung mit dem Perondurchgang vorgesehen genommen, eine Lösung, wie sie in St. Gallen und Winterthur ebenfalls zur Ausführung kam. Die Gesamtkosten sind nun zu Fr. 120,000.— veranschlagt; von dieser Summe entfallen auf den Perrondurchgang Fr. 69,000.—, so dass die Fussgänger-Unterführung noch 51,000 Fr. kostet. Die beabsichtigt gewesene Verlängerung der Passerelle wäre nach Berechnung der Bundesbahnen auf Fr. 6000.— zu stehen gekommen. Die Bundesbahnen erklärten sich bereit, diesen Betrag von Fr. 6000.— an der Baukostensumme für die Unterführung in Abzug zu bringen, verlangten dagegen, dass die restierenden Fr. 45,000.— von der Gemeinde zu übernehmen seien.

Es ist nun selbstverständlich, dass wir ein solches Ansinnen rundweg ablehnen mussten. Die weitem Verhandlungen über die Kostenverteilung sind derzeit noch im Schweben. Wir haben dieselben bis anhin lediglich unter Vorbehalt Ihrer Genehmigung bzw. Ihrer Vollmachterteilung geführt. Die Erledigung der Kostenfrage spielt in grundsätzlicher Beziehung auf das rechtliche Gebiet hinüber; eine übereinstimmende Auffassung der Parteien über die bei der Kostenverteilung anzuwendenden Grundsätze liegt zur Stunde noch nicht vor; ob es überhaupt zu einer solchen kommt, hängt von der Entschliessung der Bundesbahnen ab. Der Gemeinderat seinerseits stellt sich auf den Standpunkt, dass die Bestimmungen der Konzession der Eisenbahnstrecke von Rorschach nach St. Gallen und von St. Gallen nach Wil vom 14.

Brachmonat 1852 heute noch zu Recht bestehen und deshalb zur Anwendung zu kommen haben. Zu Ihrer Orientierung lassen wir Ihnen die bezüglichlichen Bestimmungen im Wortlaute folgen:

Art. 9.

Da, wo in Folge des Baues der Eisenbahn-Uebergänge, Durchgänge und Durchlässe gebaut, überhaupt Veränderungen an Strassen, Wegen, Brücken, Stegen, Flüssen, Bächen, Abzugsröhen und Wasserleitungen erforderlich werden, soll die Ausführung und Unterhaltung auf Kosten der Aktiengesellschaft stattfinden, so dass dem Staate, den Korporationen und Privaten keine grösseren Lasten und Beschwerden erwachsen können, als sie bisher getragen haben. Ueber die Notwendigkeit und Ausdehnung solcher Bauten entscheidet im Falle des Widerspruches die Kantonsregierung ohne Weiterziehung.

Art. 10.

Sollen Staats- und öffentliche Gemeindestrassen angelegt werden, welche die Eisenbahn durchkreuzen müssen, so hat die Gesellschaft drei Viertel derjenigen Mehrkosten zu tragen, die durch das Vorhandensein der Eisenbahn verursacht werden.

Bestehen die vorstehenden Bestimmungen bezw. Verpflichtungen noch zu recht, was wohl nach den einschlägigen Bundeserlassen angenommen werden muss, dann scheint auch klar zu sein, dass die Gemeinde Wil den ihr zugemuteten Kostenanteil nicht zu übernehmen braucht oder dann doch höchstens einen solchen, welcher keinesfalls einen Vorteil der Erstellungskosten, also Fr. 12750. — übersteigen dürfte.

In unserer Auffassung werden wir bestärkt durch die Mitteilungen des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes vom 29. Oktober 1902 an die hohe Kantonsregierung auf das schon berührte, von Initianten gestellte Begehren auf Ersatz der Passerelle durch eine Unterführung.

Unter andern lässt sich das vorerwähnte Departement dahin wortwörtlich vernehmen:

Es ist ferner auch nicht zu übersehen, dass die von den Petenten hervorgehobenen jetzigen ungünstigen Verhältnisse zum grösseren Teil eine Folge der erheblichen Zunahme des Strassenverkehrs und nicht derjenigen des Bahnverkehrs selbst sind, so dass unter allen Umständen eine passende Beteiligung der Gemeinde Wil an den Kosten des von ihr verlangten Umbaus als *durchaus billig zu bezeichnen* wäre. Hierüber sollte daher vor allem der Versuch zu einer gütlichen Verständigung zwischen Bahnverwaltung und Gemeinde gemacht werden.

Erfahrungsgemäss würde eine solche Feststellung von Seiten einer obersten eidgenössischen Instanz wohl kaum erfolgt sein, wenn *rechtliche* Grundlagen für die Heranziehung der Gemeinde Wil zur Kostentragung für die Unterführung bestanden hätten oder bestehen würden. An dieser Situation ändert auch der mit der Gemeinde Wil vom 10. Nov. 1890 abgeschlossene Vertrag nichts. Damals waren Anstände, welche gegenüber dem damaligen Erweiterungsprojekt geltend gemacht wurden, zu regeln und der angezogene Vertrag selbst beschlägt einzig und allein die *Verleumdung* der Hühnerzucht während des Passerelle als *Frucht* für die

aufgehobene Kommunikation von der Bahnverwaltung wegen Beseitigung des Niveauüberganges, aber nicht als Position des vorgenannten Vertrages auf eigene Kosten erstellt wurde. Die heute streitige Kostenfrage ist unabhängig von diesem Verträge zu behandeln und in dieser oder jener Weise zu erledigen.

Wie das Endresultat bei ausschliesslicher Berücksichtigung der rechtlichen Gesichtspunkte sein wird, kann heute noch nicht gesagt werden. Können die Parteien sich nicht auf eine Behandlung auf Grundlage übereinstimmender Ansichten einigen, wird der Entscheid des Richters Klarheit schaffen müssen. Unter diesen Umständen drängt sich die Frage auf, ob nicht vielmehr eine Erledigung auf dem Wege gütlicher Verständigung versucht werden sollte. Man wird sich bei ruhiger und objektiver Würdigung der Gesamtsachlage des Eindruckes nicht erwehren können, dass auch bei Abgang einer Rechtspflicht die *Billigkeit* für eine teilweise Kostenübernahme seitens der Gemeinde spricht, wobei allerdings vorausgesetzt wird, dass der Hauptteil der Kosten von der Bahnverwaltung zu tragen ist. Ob auf diesem Wege eine Einigung erzielt werden könnte, haben die weiteren Verhandlungen darzutun. Für diese letzteren bedürfen wir aber der Abklärung darüber, wie die Gemeinde sich zu der Vorlage überhaupt stellt. Dass die vorgeschlagene Ausführung als solche im Interesse der Gemeinde und der beteiligten Gegend liegt, braucht weiter kaum betont zu werden. Ist wegen technischen Schwierigkeiten und wegen den ausserordentlich hohen Kosten an die Erstellung einer Unterführung für den Gesamtverkehr an jener Stelle nicht zu denken, so wird die in Aussicht genommene beschränkte Kommunikationsmöglichkeit unbedingt den unbestrittenen Vorzug gegenüber der bestehenden Passerelle erhalten und die ungeteilte Zustimmung der Bürger finden. Die Unterführung als solche ist nach der Wegleitung des kantonalen Baudepartementes als Gemeindestrasse zu behandeln, was zur Folge hat, dass 50% des Kostenbetriffnisses von der Gemeinde zu tragen sind, während die weitem 50% auf die beteiligte Gegend verlegt werden können.

Werte Mitbürger!

Die finanzielle, allein Schwierigkeiten bietende Seite der Frage bedarf der sorgfältigen Abwägung nach allen Richtungen. Die Eigenart der zu lösenden Aufgabe wird je nach Situation rasche Entscheidungen erheischen, für welche Ihre Zustimmung einzuholen nicht möglich wäre; es wird deshalb notwendig sein, der Behörde möglichst freien Spielraum zu lassen und dieselbe zu bevollmächtigen, das Nötige von sich aus vorzunehmen. Selbstverständliche Voraussetzung hiebei ist, dass die Interessen

Wir beantragen Ihnen daher, Sie wollen beschliessen:

In grundsätzlicher Zustimmung zu dem von den schweizerischen Bundesbahnen vorgelegten Projekte) für eine Unterführung für den Personen- und Handwagenverkehr an Stelle der bisherigen Passerelle auf dem hiesigen Bahnhofs wird dem Gemeinderate Auftrag, Vollmacht und der nötige Kredit erteilt, die Frage der eventuellen Beteiligung an der Kostentragung im Sinne möglicher Wahrung der Gemeindeinteressen gütlich oder rechtlich zum Austrage zu bringen.*

Wil, den 31. Oktober 1911.

Der Gemeindammann:

Dr. E. Wild.

Namens des Gemeinderates,

Der Gemeinderatsschreiber:

Aug. Müller.

*) Plan und Kostenvoranschlag liegen auf der Gemeinderatskanzlei zur Einsicht auf.