

**POLITISCHE GEMEINDE WIL**

---

**Gutachten  
und Anträge des Gemeinderates  
betreffend  
Ausbau der unteren Bahnhofstrasse**

---

**Urnenabstimmung vom 21. Juni 1953**

**Gutachten und Anträge des Gemeinderates**  
betreffend  
**Ausbau der unteren Bahnhofstrasse**

Werte Mitbürger!

Anlässlich der Bürgerversammlung vom 24. März dieses Jahres haben wir Sie darüber orientiert, dass der Gemeinderat sich mit einem **Strassenausbau-Programm** beschäftigt und Ihnen in Bälde entsprechende Anträge unterbreiten werde. Schon seit einer Reihe von Jahren sah sich die Behörde genötigt, einerseits durch die bauliche Entwicklung der Aussengartiere, andererseits infolge der Anforderungen des modernen Verkehrs, eine Reihe von Strassenzügen neu zu erstellen oder auszubauen. Als wichtigste seien erwähnt:

1943: Tödlstrasse, Verlängerung  
1944: Mattstrasse, Ausbau  
1946: Rudenzburgplatz, Korrektion (Gemeindebeitrag)  
1947: Untere Bahnhofstrasse (Teilstrecke Jupiterplatz-Rudenzburgplatz), Ausbau

Zufahrtstrasse Friedhof Altstadt

1948: Buchenstrasse

Strassen in der Wohnkolonie «Dörfli»

Hofbergstrasse, oberes Teilstück

1949: Toggengurgstrasse, Korrektion (Gemeindebeitrag)

Krebsbach-Überführung

Scheibenbergstrasse, Korrektion

1951: Pestalozzistrasse, Ausbau

Poststrasse, Ausbau

1952: St. Peterstrasse, Korrektion

1953: Hofbergstrasse, untere Teilstrecke, Ausbau

Die vorgenannten und verschiedene kleinere Strassen-Verbesserungen verursachten eine Gemeindebelastung von rund Fr. 620 000.—.

Inzwischen hat der Strassenverkehr sich in ungeahnter Weise entwickelt, was aus den nachfolgenden, der eidg. Verkehrs-Statistik entnommenen Zahlen, ersichtlich ist.

Es wurden in den Verkehr gebracht:

|                             | 1920          | 1930           | 1939           | 1948           | 1952           |
|-----------------------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Personenwagen . . . . .     | 8 902         | 60 735         | 77 861         | 105 954        | 187 879        |
| Andere Motorfahrzeuge       | 3 331         | 16 371         | 22 991         | 33 926         | 45 995         |
| Motorvelos, Roller,         |               |                |                |                |                |
| Velos mit Hilfsmotor . . .  | 8 179         | 46 421         | 26 044         | 48 882         | 142 374        |
| <b>Total Motorfahrzeuge</b> | <b>20 412</b> | <b>123 527</b> | <b>126 896</b> | <b>188 762</b> | <b>376 248</b> |

Auch die Zahl der Fahrräder hat bedeutend zugenommen. In Wil allein wurden im Jahre 1952 3099 Velos gelöst, gegenüber 1801 im letzten Vorkriegsjahre.

Durch diese sprunghafte Zunahme des Verkehrs werden auch kleinere Gemeinwesen, die an den Hauptverkehrsadern liegen und selbst Verkehr anziehen, vor ganz neue Probleme gestellt. Sie sehen sich genötigt, schrittweise das ganze Strassennetz zu modernisieren durch Verbreiterung und Verbesserung der Fahrbahn, die Anbringung von Trottoirs, Sicherheitsinseln, Markierungsvorrichtungen und schliesslich durch die Bereitstellung von vermehrten Parkierungsmöglichkeiten.

Während Bund und Kanton bei ihren Strassenbauten durch Benzinzoll-Anteil und Motorfahrzeug-Steuern erheblich entlastet werden, müssen die Gemeinden diese Aufgaben sozusagen ausschliesslich aus eigenen Mitteln bestreiten. Die Einnahmen aus den Fahrradsteuern (1952: Gemeinde-Anteil Fr. 4 946.10) fallen hier nicht ernsthaft ins Gewicht. Es liegt deshalb auf der Hand, dass die Durchführung der Strassenkorrekturen nur etappenweise, im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten erfolgen kann. Der Gemeinderat hat für die dringlichsten Aufgaben ein Programm aufgestellt, das — je nach der Arbeitsmarktlage — in den nächsten 4—6 Jahren durchgeführt werden soll. In diesem Programm sind folgende Strassenzüge enthalten:

### I. Gemeindestrassen

- Untere Bahnhofstrasse (Bahnhofplatz-Jupiterplatz)
- St. Peterstrasse, Trottoir (untere Bahnhofstrasse-Kanalstrasse)
- Klosterweg (Tonhalle-Fürstenlandstrasse)
- Haldenstrasse (Sonnenhofstrasse-Scheibenbergstrasse)
- Feldstrasse (Hubstrasse-Wilenstrasse)
- Titlisstrasse, Trottoirkorrektur
- Lindenhofstrasse (Toggenburgerstrasse-Lindenhofweg)
- Krebsbachstrasse (östlich Stadlweiner)
- Neulandenstrasse (Fürstenlandstrasse-Restaurant Sonnenberg)
- Wilenstrasse, Trottoir (Hörnlistrasse-Lindenstrasse)
- Gallusstrasse (Winkelriedstrasse-Alleestrasse)

- Notkerstrasse (Pestalozzistrasse-Weststrasse)
- Rebhofweg (Bronschhoferstrasse-Wilbergstrasse)
- Hubstrasse (Feldstrasse-Gemeindegrenze)
- Wilbergstrasse (bis Rebhofweg)
- Lindenstrasse (Glärnischstrasse-Rosenstrasse)
- Säntisstrasse
- Rosenstrasse, Verlängerung
- Fürstenlandstrasse inkl. Trottoir

### II. Staatsstrassen

- Lerchenfeldstrasse (Schwanenplatz-Rudenzburgplatz)
- Bronschhoferstrasse, Trottoir
- (Teilstrecke: Rebhofweg-Liegenschaft Kat. Nr. 112)
- St. Gallerstrasse (Altstadtweg-Fürstenlandstrasse)
- Obere Bahnhofstrasse (Verbreiterung)

Die Reihenfolge der Ausführung ist keineswegs verbindlich; auch werden — je nach der Entwicklung der Bauvorfälle — neue Strassenzüge einzuschalten sein.

Die andauernd grosse Arbeitsbelastung der Bauverwaltung mit laufenden Bauprojekten, dem Ausbau der Wasserversorgung und der Vorbereitung des Kläranlage-Projektes ermöglichte es bisher nicht, auch nur generelle Kostenvoranschläge für die genannten Strassenbauten auszuarbeiten; doch ist überschlagsmässig mit einer Gemeinde-Belastung von mindestens Franken 5-600 000.— zu rechnen. Da sich indessen die Grosszahl dieser Bauvorhaben im Rahmen der gemeinderätlichen Kredit-Kompetenz bewegen dürften, werden nur in einzelnen Fällen Urnendabstimmungen notwendig werden. Als dringlichste Aufgabe stellt sich zur Zeit der

### Ausbau der unteren Bahnhofstrasse

Teilstrecke Bahnhofplatz-Jupiterplatz.

Die untere Bahnhofstrasse ist im Jahre 1915 erstmals ausgebaut und vor 29 Jahren mit einer Pflasterung versehen worden, deren Zustand seit längerer Zeit sehr zu wünschen übrig lässt. Vor allem aber ist der Verkehr auf dieser Gemeindestrasse, speziell auf der Teilstrecke Bahnhofplatz-Jupiterplatz, derart angewachsen, dass eine Verbreiterung der Fahrbahn und die Neuverstellung der Fahrbahn-Oberfläche im Interesse einer reibungslosen Verkehrsentwicklung nicht mehr länger aufgeschoben werden darf. Die untere Bahnhofstrasse hat nicht nur den Zubringerdienst aus der St. Gallerstrasse (Richtung Zuzwil), der Toggenburgerstrasse (Richtung Flawil, Bazenhaid und Kirchberg), der Thuraustrasse (Zeughäuser, Friedhof Altstadt,

Thurau), der Hubstrasse (Hub-Busswil-Littenheid), der Wilenstrasse (Wilen), sondern den gesamten Verkehr aus dem Süddquartier und dem Industriegebiet Lindengut (Churfirstenstrasse) schlechthin aufzunehmen. Dazu kommt der grosse Verkehr von und zur Post. An der Korrektionsstrecke liegen auch eine Reihe gut frequentierter Gaststätten, eine Autogarage und verschiedene Ladengeschäfte, bei denen häufig parkiert wird, was die Fahrbahn naturgemäss beeinträchtigt.

Die Neuregelung des Fahrverkehrs auf dem Bahnhofplatz mit dem Einbau einer Schutz-Insel und der Verschiebung der Fahrbahn nach Norden, hat die Situation noch verschärft und ruft dringend einer Verbesserung der Einmündung der unteren Bahnhofstrasse in den Bahnhofplatz.

### Das Korrektionsprojekt

Der Strassenkorrektions sind durch die vorhandenen Gebäulichkeiten, insbesondere auf der Südseite, enge Grenzen gesetzt. Eine Verbreiterung ist einzig nach Norden möglich; sie kann leider nur durch Inanspruchnahme von an sich wertvollen Haus- und Gartenvorplätzen bewerkstelligt werden. Das neue Strassenraccé sieht eine durchgehende Fahrbahnbreite von 9,00 m, ein südliches Trottoir von 2,00 m und ein nördliches Trottoir von 2,25 m Breite vor. Durch das Entgegenkommen der SBB wird es möglich sein, den unschönen Zaun, der das heutige schmale südliche Trottoir begrenzt, abzutragen und mit einer zweckmässigen Einfriedigung zu ersetzen.

Das südliche Trottoir kann gemäss Projekt bis auf die Höhe der Brückennwage in der Liegenschaft z. Steinbock weitergeführt werden, womit die für den Fussgänger lästige Strassen-Überquerung beim Hotel «Landhaus» vermieden wird. Diese Lösung bedingt allerdings die Entfernung eines Kabelverteilkastens des Elektrizitätswerkes und die gleichzeitige Verlegung eines Hochspannungskabels von der Zentrale zum Bahnhofplatz. Die Strassenentwässerung wird durch den Einbau vermehrter und einheitlicher Schlammsammler verbessert. Soweit nötig, wird der Strassenkoffer durch eine entsprechende Rollierung ergänzt; die Randsteine werden einheitlich profiliert. Schliesslich wird auf der ganzen Strassenstrecke ein neuer Teer-Asphaltbelag in 5 cm Stärke (Trottoirs 3 cm) angebracht. Die Strasse sollte damit den schweren Anforderungen, die in steigendem Masse an sie gestellt werden, auf lange Jahre genügen.

Hand in Hand mit dieser Strassenkorrektions soll auch die Einfahrt zur St. Peterstrasse erheblich verbessert und mit einem Trottoir versehen werden; damit kann der Fussgängerverkehr Süddquartier-St. Peter endlich befriedigend gelenkt werden. Schliesslich ist auch eine Modernisierung der Strassenbeleuchtung auf der ganzen Korrektionsstrecke geplant.

Das vorliegende Projekt passiert zurzeit das öffentliche Auflageverfahren. Grundsätzliche Einsprachen können gegen dasselbe kaum mit Erfolg vorgebracht werden; über einzelne Anpassungsarbeiten und den Bodenwerb sind noch einige Differenzen abzuklären. Sollte eine gütliche Verständigung nicht möglich sein, müsste das Expropriationsverfahren eingeleitet werden.

### Kosten

Der sorgfältig ausgearbeitete Kostenvoranschlag der Bauverwaltung enthält folgende Positionen:

|                                                                 | Fr.              |
|-----------------------------------------------------------------|------------------|
| 1. Erd- und Abbrucharbeiten                                     | 15 565.—         |
| 2. Entwässerung                                                 | 4 402.50         |
| 3. Unterbau und Planie                                          | 20 480.—         |
| 4. Pflasterungsarbeiten                                         | 18 704.—         |
| 5. Betonarbeiten                                                | 6 198.—          |
| 6. Belagsarbeiten                                               | 27 611.—         |
| 7. Landerwerb, Inkonsistenzen und Anpassungsarbeiten            | 26 500.—         |
| 8. Diverses, Unvorhergesehenes, Projekt, Bauleitung, Abrechnung | 20 539.50        |
| <b>Total</b>                                                    | <b>140 000.—</b> |

Nennenswerte Einsparungen dürften sich kaum erzielen lassen; doch ist es nicht ausgeschlossen, dass bis zum Baubeginn (Spätherbst 1953 / Frühjahr 1954) einzelne Baukostensenkungen eintreten.

### Finanzierung

Wie bereits erwähnt, handelt es sich bei der untern Bahnhofstrasse um eine Gemeindestrasse, an deren Verbesserung die Anstösser nur in sehr beschränktem Umfange und zumeist unter Verrechnung von Bodenerwerb und Inkonsistenzen herangezogen werden können. Da dieser Strassenzug aber mit seiner Fortsetzung zur St. Galler- und Toggenburgerstrasse, wie zur Hub- und Wilenstrasse den Charakter einer ausgesprochenen Gemeindestrasse aufweist, ist im Sinne von Art. 116 des kant. Strassengesetzes mit der Ausrichtung eines Staatsbeitrages von 25 % oder Franken 35 000.— zu rechnen. Das bezügliche Gesuch liegt zurzeit noch beim Regierungsrat. An Rückstellungen sind Fr. 25 000.— vorhanden, zuzüglich Franken 10 000.— in laufender Rechnung, somit Fr. 35 000.— per Ende 1953. Es werden also noch rund Fr. 70 000.— zu tilgen sein, für die wir 7 Jahresraten à Fr. 10 000.— vorsehen.

Hinsichtlich der Finanzierung des übrigen Strassenausbau-Programmes sind zurzeit keine besonderen Massnahmen erforderlich. Mit den für verschiedene Strassenbauten bereits vorhandenen und budgetierten Rückstellungen dürfte es bei einer jährlichen Tilgungs-Quote von Fr. 35 000.— bis 40 000.— möglich sein, die ausserordentlichen Aufwendungen im Zeitraum von 10 Jahren abzutragen. Wir werden bei der Vorlage des Budgets für das Jahr 1954 in der Lage sein, nähere Angaben zu machen.

Die einzelnen Bauvorhaben werden nach dem Grade der Dringlichkeit zur Ausführung gelangen; da vielerorts auch die Verkabelung bestehender Freileitungen, die Verbesserung der Strassenbeleuchtung, die Erstellung von Kanalisationsanschlüssen usw. mit dem Strassenausbau verbunden sind, entstehen für unsere technischen Betriebe ebenfalls erhebliche Auslagen, die sie aber in eigener Rechnung zu tragen vermögen.

Um die Finanzlage der Gemeinde nicht ungebührlich zu belasten und auch das Bauvolumen nicht abnormal zu erhöhen, werden die Bewohner einzelner Quartiere und Strassenzüge sich noch etwas gedulden müssen. Bekanntlich sind neben den Strassenausbauten auch andere ausserordentliche Aufgaben zu lösen (Zentrale Kläranlage, Ausbau des Kanalisationsnetzes, Bahnhofumbauten, Rathausrenovation usw.). Diese Aufgaben in ein sinnvolles Programm einzugliedern, wird das Bestreben der Behörde sein.

Werte Mitbürger!

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen empfehlen wir Ihnen die Annahme folgender Anträge:

1. Dem vorliegenden Projekt über die Korrektion und den Ausbau der untern Bahnhofstrasse (Teilstück Bahnhofplatz-Jupiterplatz) im Kosten-voranschlag von Fr. 140 000.— wird die Genehmigung erteilt.
2. Der Gemeinderat wird beauftragt, den erforderlichen Bodenerwerb durchzuführen und die Bauarbeiten ohne Verzug in die Wege zu leiten.
3. Der nach Verrechnung des Staatsbeitrages, der vorhandenen Reserven und allfälliger Perimeterbeiträge verbleibende Rechnungssaldo ist auf das Konto «zu tilgende Verwendungen» zu übertragen und in jährlichen Raten von Fr. 10 000.— abzutragen.

Wil, den 29. Mai 1953

Namens des Gemeinderates

Der Gemeindammann:

A. Löhner

Der Gemeinderatsschreiber:

J. Widmer