



POLITISCHE GEMEINDE WIL SG

---

**Gutachten und Anträge**  
des  
**Gemeinderates**

betreffend

1. **Ausbau der Fürstenlandstrasse**  
(Teilstrecke Konstanzerstrasse—Weidleweg)
2. **Ausbau der Neulandenstrasse**  
(Teilstrecke Fürstenlandstrasse—Von Thurnweg)
3. **Erstellung eines Entwässerungskanals in der Fürstenlandstrasse**  
(Teilstrecke St. Gallerstrasse—Von Thurnweg)

Urnenabstimmung vom 9. Dezember 1956

# Gutachten und Anträge des Gemeinderates

betreffend

## Ausbau der Fürstenlandstrasse

(Teilstrecke Konstanzerstrasse—Weidweg)

*Werte Mitbürger!*

Die Fürstenlandstrasse ist eine der ältesten Zufahrtsstrassen nach Wil und weist eine sehr wechselvolle Geschichte auf. Als Fürstabt Beda Angehörn sich im Jahre 1774 entschloss, eine neue chaussierte Strasse durch das Fürstenland bauen zu lassen, stellten Schultheiss und Rat der Stadt Wil das Gesuch an ihn, diese Strasse über Oberbüren nach Wil zu führen, welchem Gesuche der Wil wohlgesinnte Landesherr entsprach. So wurde in den Jahren 1774—1778 die neue, nach damaligen Verhältnissen sehr gute Strasse von Oberbüren über eine neue Thurbrücke nach Briubach—Grünegg—Langensteig zur oberen Vorstadt nach Wil geführt. Damit musste der gesamte Verkehr aus dem Fürstenland in ost-westlicher Richtung die Stadt Wil passieren. In Wil selbst waren allerdings erhebliche bauliche Aenderungen erforderlich. So musste das äussere Stadttor beim «Plauen» abgebrochen und durch ein neues ersetzt werden; in der ehemaligen Bleiche waren verschiedene Oekonomiegebäude zu entfernen, um dem neuen Strassenzug (heute obere Bahnhofstrasse) eine gute Linienführung zu sichern usw.

Im Verlaufe der Jahrzehnte wurde aber der zunehmende Verkehr durch die engen Stadttore zu beschwerlich, weshalb der Gemeinderat den damaligen st. gallischen Strasseninspektor, Ingenieur Alois Negrelli (den spätem Verfasser des Suez-Kanal-Projektes) um einen Bericht ersuchte,

wie die Zu- und Abfahrtsverhältnisse von Wil verbessert werden könnten. In seinem Gutachten vom 22. März 1834 stellte Negrèlli fest, dass die Hindernisse, welche die Haupt- und Handelsstrassen in und um Wil dem Verkehr in den Weg legen, nicht länger fortbestehen dürfen. «Sonst bestehe die Gefahr, dass sich dieser Verkehr früher oder später ganz von Wil wegziehe und sich bessere Wege suchen müsste.»

Gemäss den Vorschlägen Negrèlli's wurden dann verschiedene Zufahrtsstrassen in Wil korrigiert, was nicht nur einen bedeutenden Kostenaufwand, sondern auch den Verlust mehrerer schöner Stadttore zur Folge hatte. Auch die Fürstenlandstrasse erfuhr im Teilstück von «Päuen» bis zum «Adler» (heutige Konstanzerstrasse) eine erhebliche Ueberhöhung, zum Nachteil der nordseitigen Liegenschaften; doch konnte der Verkehr nun durch die heutige Grabenstrasse erheblich flüssiger zur Toggenburgerstrasse, obere Bahnhofstrasse, Bronschhoferstrasse und Zürcherstrasse geführt werden. Die erste Eisenbahnlinie Winterthur—Wil—St. Gallen wurde bekanntlich erst 20 Jahre später eröffnet.

Mit dem Aufkommen der Motorfahrzeuge kurz vor dem ersten Weltkrieg, namentlich aber im Hinblick auf den grossen Verkehr in Richtung Bahnhof und Toggenburg, wurde der Ruf nach einer schlankeren Verbindung zum neuen Stadtkern und zu den Anschlussstrassen laut. Insbesondere war es die Nachbargemeinde Zuzwil, die sich einer von Wil vorgeschlagenen Korrektur der Fürstenlandstrasse, unter Beibehaltung des alten Tracés, widersetzte und eine neue Strasse forderte, die «unter Vermeidung des langen Stiches» direkter und müheloser nach Wil führe. Unter Ablehnung einer Variante des Gemeinderates — Verlängerung der heutigen Thuraustrasse durch den Weidle-Wald nach Züberwangen—Zuzwil — wurde vom kant. Baudepartement im Jahre 1919 ein Projekt ausgearbeitet, das die Erstellung der heutigen St. Gallerstrasse—Lerchenfeldstrasse, d. h. eine abgeänderte Linienführung der bisherigen Fürstenlandstrasse oberhalb der Langensteinig bis zum «Schwanenplatz» vorsah. Dieses Projekt wurde dann auch in Wil begrüsst und nach langwierigen Verhandlungen über den Kostenverteiler vom Regierungsrat genehmigt. Die Vorteile sah man in Wil namentlich in der Entlastung der oberen Vorstadt (staubfreie Beläge waren damals noch nicht vorhanden) und in einer natürlichen Quartier-Aufteilung im Hinblick auf die spätere Bauentwicklung. Auch

war in jenem Zeitpunkt noch geplant, das neue Krankenhaus in die Altstadt (östlich des Weidweges und ca. 80 m nördlich der neuen Strasse) zu bauen, womit für dieses günstige Zufahrtsverhältnisse geschaffen worden wären.

Die Gemeinde hat sich deshalb am Bau des neuen Staatsstrassentückes erheblich beteiligt, indem sie eine Barleistung von Fr. 60 000. — übernahm. Viel schwerer fällt aber ins Gewicht, dass die Gemeinde sich gleichzeitig verpflichten musste, das alte Strassentstück, von der Abzweigung oberhalb der Langensteinig bis zum «Päuen» ohne Auslösungssumme in eigenen Unterhalt zu übernehmen. Wenn im Gutachten vom 31. Oktober 1919 der Satz zu finden ist: «Der Unterhalt des zu übernehmenden alten Strassentückes wird das Strassenkonto nur unwesentlich belasten», so konnte die damalige Behörde die heutige Verkehrsentwicklung eben nicht voraussehen. Tatsächlich hat der Unterhalt und die teilweise Verbesserung dieser 1555 m langen Strasse die Gemeinde schon bisher erheblich belastet (Teilkorrekturen, staubfreier Belag etc.). Eine gründliche, den heutigen Anforderungen an eine Gemeindedurchgangsstrasse gerecht werdende Korrektur bringt weitere, sehr namhafte finanzielle Belastungen, weshalb nur ein etappenweiser Ausbau in Frage kommen kann. Obwohl durch die neue Linienführung der Staatsstrasse Wil—Gossau und deren musterghlügen Ausbau in den Dreissiger-Jahren der hauptsächlichste Durchgangsverkehr St. Gallen—Zürich über den Rudenzburg- und Schwanenplatz geleitet wird, weist auch die alte Fürstenlandstrasse einen immer noch zunehmenden Verkehr auf von Fahrzeugen, die sich zur Altstadt oder über die Konstanzerstrasse in Richtung Rosserüti—Wuppenau bewegen. Durch die Wohnbautätigkeit längs der Fürstenlandstrasse und im Neulandengebiet hat auch der ortsinterne Verkehr mit motorisierten Fahrzeugen erheblich zugenommen; eine weitere Steigerung dieses Verkehrs ist zu erwarten auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme des projektierten neuen Gemeindekrankenhauses, das in die Liegenschaft «Grünau», südlich der Fürstenlandstrasse zu stehen käme.

In den letzten Jahren — namentlich während den längeren Bauperioden an der St. Gallerstrasse, die eine Verkehrsumlängung auf die Fürstenlandstrasse zur Folge hatten — nahm der Verkehr auf dieser Strasse oft beängstigende Formen an. Hauptsächlich die Einmündung der Neulanden-

strasse und des Klosterweges in die ganz unübersichtliche Steilkurve bei der Liegenschaft z. «Rosenberg» bilden eine beständige Quelle von Verkehrsunfällen, bei denen Fahrzeuge und Fussgänger gefährdet sind. Alle Bemühungen, die Motorfahrzeuge zur Einhaltung eines den Umständen angepassten Fahrtempos zu veranlassen, scheitern immer wieder an der Einsichts- und Rücksichtslosigkeit gewisser Fahrzeugführer, sodass die Klagen über diese ausserordentliche Gefährdung nicht abreißen. Eine Sanierung der Verhältnisse wird um so dringlicher, als die Entwicklung des Neulandquartiers rasche Fortschritte macht und die Korrektion der Fürstenlandstrasse die Voraussetzung für den Ausbau der Neulandstrasse bedeutet.

Eine grundlegende Sanierung der Verhältnisse ist nur möglich durch die Rücknahme der am Strassenrand befindlichen Gartenmauern, die Erstellung eines Trottoirs und die Verbesserung der Linienföhrung.

Das von unserer Bauverwaltung ausgearbeitete

### Projekt

sieht die Korrektion der rund 200 m langen ersten Teilstrecke von der Abzweigung beim Restaurant «Pfauen» bis zur Einmündung des Weidweges und des Sonnenberg-Fussweges vor. Die Fahrbahn ist durchgehend in 7,00 m Breite, das Trottoir mit 2,25 m dimensioniert. Um die Uebersicht bei der Einmündung in die Konstanzerstrasse zu verbessern, wird die Strassenachse nach Osten verschoben und die Kurve in einen technisch einwandfreien Radius gelegt; die Fahrbahn erhält in der Kurve einschichtiges Gefälle. Um die erforderliche Uebersicht zu erhalten ist die Zurücknahme und Neuerstellung kostspieliger Garteneinfriedungen unumgänglich; ebenso muss die Strassenentwässerung neu erstellt werden. Hand in Hand mit diesen Aenderungen ist eine Tiefverlegung und Neuerstellung der Wasserleitung notwendig. Der Strassenoberbau muss durchgehend erneuert und den heutigen Anforderungen des Schwerverkehrs angepasst werden; die Fahrbahn soll einen Teer-Asphaltbelag von 4 cm Stärke erhalten, während für das Trottoir ein solcher von 2 cm vorgesehen ist.

### Die Kosten

für die rund 200 m lange Korrektionsstrecke sind relativ hoch, was auf die vielen Anpassungsarbeiten, den Landerwerb, allfällige Inkonvenienzschädigungen usw. zurückzuführen ist. Der Kostenvoranschlag sieht folgende Positionen vor:

	Fr.	Fr.
<b>1. F a h r b a h n</b>		
a) Ausbaurbeiten inkl. Abbruch, Materialab- und Zufuhr, Neuerstellung, Einfriedungen, Belag etc. . . . .	61 075.—	
b) Landerwerb, Inkonvenienzen . . . . .	5 000.—	
c) Diverses, Unvorhergesehenes, Wust . . . . .	5 235.—	
d) Projekt, Bauleitung und Abrechnung . . . . .	4 990.—	76 300.—
<b>2. T r o t t o i r</b>		
a) Eigentliche Bauarbeiten . . . . .	27 714.—	
b) Landerwerb, Inkonvenienzen . . . . .	5 000.—	
c) Diverses, Unvorhergesehenes, Wust . . . . .	2 614.—	
d) Projekt, Bauleitung, Abrechnung . . . . .	2 472.—	37 800.—
<b>3. V e r l e g e n d e r W a s s e r l e i t u n g</b>		
	<i>total</i>	<u>120 600.—</u>

Die Fürstenlandstrasse ist eine Gemeindedurchgangsstrasse; es ist daher mit einem Staatsbeitrag von wenigstens 25 % zu rechnen. Ein bezügliches Gesuch ist noch beim Regierungsrat anhängig. Im weiteren können die Anstösser theoretisch zu einer Beitragsleistung von maximal 25 % an die Kosten der Trottoirerstellung verhalten werden, das wären rund Fr. 19 000.—. Ein solcher Beitragsatz kommt aber angesichts der Bedeutung der Strasse für den Allgemeinverkehr nicht in Frage. Bisher wurden

### Finanzierung

Die Fürstenlandstrasse ist eine Gemeindedurchgangsstrasse; es ist daher mit einem Staatsbeitrag von wenigstens 25 % zu rechnen. Ein bezügliches Gesuch ist noch beim Regierungsrat anhängig. Im weiteren können die Anstösser theoretisch zu einer Beitragsleistung von maximal 25 % an die Kosten der Trottoirerstellung verhalten werden, das wären rund Fr. 19 000.—. Ein solcher Beitragsatz kommt aber angesichts der Bedeutung der Strasse für den Allgemeinverkehr nicht in Frage. Bisher wurden

in ähnlichen Fällen Perimeterbeiträge von 25 — 30 % verlegt, je nach dem eine Verständigung hinsichtlich Bodenabtretung und Inkonvenienzansprüchen möglich war.

Die Finanzierung der Baukosten ist demnach folgendermassen vorgesehen:

	Fr.
Totale Baukosten gemäss Kostenvoranschlag . . . . .	120 600.—
Staatsbeitrag 25 % . . . . .	30 600.—
Nettobelastung für die Gemeinde . . . . .	90 000.—
Entnahme aus der Reserve No. 1586 und Trotoir-Perimeter-Beiträge . . . . .	30 000.—
Zu tilgender Kostenrest somit . . . . .	<u>60 000.—</u>

Dieser Betrag soll in zehn Jahresraten von Fr. 6 000.— abgetragen werden.

*Werte Mithürger!*

Mit der Korrektur der Fürstenlandstrasse in ihrem unübersichtlichsten Teil erfüllen wir ein langjähriges, immer wieder vorgebrachtes Postulat. Es geht darum, eine andauernde Gefahrenquelle für schwerwiegende Verkehrsunfälle zu beheben und uns der bezüglichen Verantwortung zu entschlagen. Darüber hinaus wird aber mit dieser Korrektur dem ganzen Neulanden-Nieselbergquartier, das sich zusehends und rascher als erwartet entwickelt, eine einwandfreie Zufahrt gegeben. Auch der Fussgänger, der je länger je mehr von der Fahrbahn verdrängt wird, dürfte diese neue Sicherung, die ihn ungefährdet vom Klosterweg und Weidleweg in das Neulandenquartier gelangen lässt, sehr begrüssen.

Wenn auch dieser Strassenausbau wiederum namhafte Mittel von der Allgemeinheit erfordert, ist er nur eine notwendige Folge des immer noch ansteigenden Verkehrs, dem wir mit geeigneten Mitteln den Weg bahnen müssen.

Wir vertrauen deshalb auf Ihr Verständnis und stellen Ihnen folgende Anträge:

1. Dem Projekt für den Ausbau der Fürstenlandstrasse, Teilstrecke Konstanzerstrasse—Weidleweg, im Kostenvoranschlag von Fr. 120 600.— wird die Zustimmung erteilt.
2. Der Gemeinderat erhält Auftrag und Vollmacht, die Strassenkorrektur nach erfolgter Zusicherung des Staatsbeitrages auszuführen, unter Einräumung des erforderlichen Kredits.
3. Die entstehenden Kosten sind nach Verrechnung des Staatsbeitrages und der privaten Perimeterbeiträge wie folgt zu tilgen: Fr. 30 000.— durch Entnahme aus der Baureserve No. 1586, der Rest ist dem Konto «Zu tilgende Aufwendungen» zu belasten und in Jahresraten von wenigstens Fr. 6 000.— zu amortisieren.

Wül, den 9. November 1956

Namens des Gemeinderates:

Der Gemeindevorstand:

A. Löhner

Der Gemeinderatsschreiber:

J. Wühner

# Gutachten und Anträge des Gemeinderates

betreffend

## Ausbau der Neulandenstrasse

(Teilstrecke Fürstenlandstrasse—Von Thurweg)

*Werte Mitbürger!*

Die Bestrebungen auf Korrektion und Ausbau der Neulandenstrasse reichen in das Jahr 1914 zurück, nachdem kurz zuvor das neue Kinderheim der Ortsbürgergemeinde eröffnet und die Villa Nieselhof erstellt worden waren. Der Kriegsausbruch und die nachfolgenden Krisenjahre liessen dann die Bautätigkeit in jenem Gebiete für längere Zeit ruhen, womit auch die Strassenkorrektion aufgeschoben wurde.

Als in den Jahren 1943/44 die Wohnsiedlung Klosterhügel mit 12 Einfamilien-Häusern entstand, wurden neue Bestrebungen auf Inangriffnahme des Strassen-Ausbaues unternommen. Doch schreckten die damaligen Kostenschätzungen, die auf einem früheren Projekte mit einer Strassenbreite von 5,5 m beruhen, einen Teil der Interessenten ab, wodurch eine erneute Verschiebung eintrat. Seit dem Jahre 1949 hat nun die Bautätigkeit an der Neulandenstrasse nicht mehr abgerissen. Während auf der Liegenschaft Sonnenberg eine Siedlung von 5 Einfamilien-Häusern entstand, sind sowohl im untern, als auch im mittleren und obersten Teil des anstossenden Gebietes verschiedene Neubauten sowie ein grosses Reservoir der Wasserversorgung erstellt worden; auch sind alle Anzeichen für eine weitere Bauentwicklung vorhanden.

10

Die vorgenannte Bautätigkeit, wie auch die Materialtransporte zu den Bauplätzen nördlich der Fürstenlandstrasse, in der untern Neulanden, haben die Neulandenstrasse über Gebühr beansprucht. Mit einer vor 3 Jahren angebrachten Oberflächeunterung konnten die Verhältnisse etwas verbessert, doch keineswegs saniert werden.

Eine Anstösserversammlung hat deshalb schon im Frühjahr 1952 Auftrag erteilt, ein den heutigen Verhältnissen angepasstes Ausbau-Projekt mit detailliertem Kostenvoranschlag zu erstellen. Die starke Beanspruchung der Bauverwaltung mit vordringlicheren Aufgaben hat diese Arbeiten merklich verzögert. Der Gemeinderat war sich der Notwendigkeit dieses Ausbaues aber längst bewusst und hat deshalb schon im Jahre 1948 mit Rückstellungen begonnen, die Ende 1955 den Betrag von Fr. 27 000.— erreicht haben.

## Das Ausbau-Projekt

Bei der Ausarbeitung des Projektes war zunächst über die Breite von Fahrbahn und Trottoir zu entscheiden. Schon bei der Erstellung des Ueberbauplanes für das Nieselbergegebiet im Jahre 1952 war sich die Behörde klar darüber, dass der Neulandenstrasse der Charakter einer Zubringer- und Erschliessungsstrasse zukomme, wie der Hofberg- und der Scheibenbergstrasse. Mit Rücksicht auf die unverminderte Zunahme des motorisierten Verkehrs war es daher gegeben, die Erstellung eines Trottoirs vorzusehen und zwar auf die besser besonnte Nordseite der Strasse. Nachdem diese Auffassung im Einsprache-Verfahren auch vom zuständigen Ressort-Departement geteilt wurde, bestand kein triftiger Grund, bei der Projekt-Bearbeitung von diesen Grundlagen abzuweichen. Es wurde deshalb eine Fahrbahn von 6 m und ein Trottoir von 2 m Breite vorgesehen. Vereinzelt Begehren, die Fahrbahnbreite auf 5,5 oder nur 5 m zu beschränken, wurden zurückgezogen, nachdem in gütlichen Verhandlungen die Notwendigkeit der vorgesehenen Ausmasse dargetan worden war. Auch hinsichtlich der Länge der Korrektionsstrecke einigte sich die grosse Mehrheit der Anstösser auf Inangriffnahme des ganzen Strassenstückes bis zur Abzweigung des Von Thurweges, weil die Ausföhrung einer bloss-

11

sen Teilstrecke (bis zur Liegenschaft «Sonnenberg» oder bis zum Kinderheim Neulanden) unbefriedigende Verhältnisse schaffen würde.

In der nun vorgesehener 380 Meter langen Ausbaustrecke hat die Neulandenstrasse zur Erschliessung des direkt anstossenden und hinterliegenden Baugebietes am meisten Aufgaben zu erfüllen.

Ein Abwasserkanal ist nur in der unteren Hälfte d.h. bis zur Liegenschaft «Sonnenberg» vorhanden. In der oberen Hälfte ist daher der Einbau eines Kanals von 35 bzw. 30 cm  $\phi$ , je nach Gefällstufe, vorgesehen; dazu ist zur Aufnahme des ziemlich starken Anfalles von Hangwasser die Erstellung einer Sickerleitung von 15 cm  $\phi$  erforderlich. Die Entwässerung ist im unteren Strassenstück mangelhaft, im oberen Teil gar nicht vorhanden und muss daher auf der ganzen Ausbaustrecke neu erstellt werden. Die Strasse weist bis zum Von Thurweg eine Steigung von 15,5 m auf; diese verteilt sich, mit Ausnahme einer kleinen Anlaufstrecke stufenweise von 2,57 bis 5,67 %, womit eine sehr gute Linienführung gesichert ist. Der Landerwerb lässt sich verhältnismässig einfach durchführen, da es sich zum grössten Teil um unüberbautes Land oder um bereits für den Ausbau reservierte Hausvorplätze und bisherige Trottoirstreifen handelt. Dagegen sind ziemlich kostspielige Anpassungsarbeiten und Böschungssicherungen (Abbruch und Ersatz von bestehenden Gartennauern und Einfriedungen) erforderlich. Die Strassenachse wird, um das Trottoir nordwärts verlegen und die Uebersicht bei der Einmündung in die Fürstlandstrasse entscheidend verbessern zu können, nach Süden verschoben. Der Ausbau erfolgt in Berücksichtigung der heutigen und künftigen Anforderungen in sehr solider Konstruktion. Die Fahrbahn soll einen Teer-Asphaltbelag von 4 cm (Trottoir 2 cm) Stärke erhalten, welche Belagsart sich bei andern Strassenbauten als sehr zweckmässig und dauerhaft erwiesen hat.

### Baukosten

Der von der Bauverwaltung ausgearbeitete Kostenvoranschlag rechnet mit folgenden Baukosten:

1. Kanalisation (Erstellung eines 35/30 cm $\phi$ Kanals)	Fr.	21 000.—
2. Strassenbau		
a) eigentliche Baukosten	92 226.—	
b) Anpassungsarbeiten (Abbruch und Neu- erstellung von Mauern, Einfriedungen, Treppen; Ersatz von Grünhecken etc.)	24 305.—	
c) Entwässerung (Sickerleitung, Strassen- sammler usw.)	18 276.—	
d) Landerwerb, Inkonvenienzen	30 000.—	
e) Diverses, Unvorhergesehenes, Wust	10 801.60	
f) Projekt, Bauleitung, Abrechnung	12 291.40	187 900.—
<i>total Baukosten</i>		<u>208 900.—</u>

Diese hohe Kostensumme erklärt sich einerseits aus dem besonderen Charakter der Strasse (Steigung, schlechte Bodenbeschaffenheit, Hangsicherung, Sickerleitung etc.), dann aber auch mit Rücksicht auf Landerwerb und Anpassungsarbeiten, die über 25 % der Gesamtkosten ausmachen. Eine Verengung der Fahrbahn auf 5 m oder eine Schmälterung des Trottoirs um 25—50 cm würde nur Einsparungen von ca. 10 % der errechneten Gesamtkosten bringen; die Nachteile wären aber, namentlich im Hinblick auf die künftige Entwicklung, sehr gross, wenn man in Betracht zieht, dass die Neulandenstrasse in der Korrektionsstrecke nicht nur die Bedienung der Anstösser zu besorgen, sondern den Verkehr aus 4 teils vorhandenen, teils projektierten Quartierstrassen und 2 vielbegangenen Fusswegen aufzunehmen hat. Auch der Verkehr im oberen, heute nicht in die Projektierung einbezogenen Strassenstück, wächst andauernd.

In Berücksichtigung dieser Umstände hat der Gemeinderat beschlossen, trotz der errechneten hohen Kosten am vorliegenden Projekt festzuhalten und wird darin von der grossen Mehrheit der Anstösser unterstützt. Konsequenterweise ist die Neulandenstrasse für diese Korrektionsstrecke

inskünftig als eine Hauptstrasse zu betrachten. Sie soll deshalb nach ihrem vollen Ausbau als Gemeindestrasse klassifiziert und ohne Erhebung einer besonderen Auslösungssumme in den Gemeinde-Unterhalt übernommen werden. Als Gemeindegeldleistung an den Strassen-Ausbau ist der maximale Satz von 50 % — wie bei der Hofberg- und Scheibenbergstrasse — vorgesehen.

### Die Finanzierung

stellt sich somit folgendermassen:

Gesamt-Baukosten gemäss Kostenvoranschlag	Fr.	208 900.—
Ueberbindung auf die Grundeigentümer (Direktanwässer und Hinterlieger) 50 %		104 450.—
Durch die Gemeinde zu übernehmen		104 450.—
Hieran ist auf Jahresende eine Reserve vorhanden von		30 000.—
Somit zu tilgende Restschuld		74 450.—

Diese Schuld soll in 10 Jahresraten von je Fr. 7 500.— abgetragen werden.

*Werte Mibürger!*

Mit der Korrektion der Neulandenstrasse lösen wir nicht nur ein den Anstössern längst gegebenes Versprechen ein; wir schaffen die Voraussetzungen für die ordnungsgemässe Entwicklung der Bautätigkeit im Neulanden- und Nieselbergquartier, einem der schönsten Wohngebiete unserer Gemeinde, mit herrlicher Fernsicht. Auch dem Fussgänger, der gerne aus dem Alltagslärm den schönen Aussichtspunkten auf dem Nieselberg oder der wohlthuenden Ruhe im Schatten des Waldes zuströbt, verschaffen wir einen angenehmen und sichern Weg. Nachdem die Bürgerschaft in den letzten Jahren dem Ausbau der Hofberg- und Scheibenbergstrasse, wie auch der Erstellung und Korrektion zahlreicher Strassen im West- und Südquartier und in der Mittelstadt zugestimmt hat, dürfen wir erwarten.

das sie auch hier Solidarität übe und einem Quartier, das lange zurückstehen musste, gerecht werden wolle.

Wir unterbreiten Ihnen deshalb folgende Anträge:

1. Dem vorliegenden Projekt über die Korrektion und den Ausbau der Neulandenstrasse (Teilstrecke Fürstenlandstrasse — Von Thurnweg) im Kostenvoranschlag von Fr. 208 900.— wird die Zustimmung erteilt.
2. Der Gemeinderat wird, unter Einräumung des entsprechenden Kredites, beauftragt, den Landerwerb und die Bauausführung im Anschluss an die Korrektion der Fürstenlandstrasse in die Wege zu leiten.
3. Der Kostenanteil der politischen Gemeinde wird gedeckt durch Verwendung der vorhandenen Spezialreserve von Fr. 30 000.—. Der Rest ist dem Konto «Zu tilgende Aufwendungen» zu belasten und in jährlichen Raten von Fr. 7 500.— abzutragen.

Wil, den 9. November 1956

Namens des Gemeinderates:

Der Gemeindevorstand:

A. Löhrer

Der Gemeinderatsschreiber:

J. Widmer

# Gutachten und Anträge des Gemeinderates

betreffend

## Erstellung eines Entwässerungskanals in der Fürstenlandstrasse

(Teilstrecke St. Gallerstrasse—Von Thurnweg)

Werte Mibürger!

In unserm Gutachten vom 15. Oktober 1953 über die Erstellung eines Entwässerungskanals in der St. Gallerstrasse mit Verbindungskanal zur Thurastrasse haben wir darauf hingewiesen, dass für das qualifizierte Wohngebiet nördlich der Fürstenlandstrasse (Neulanden — Nieselberg) noch jede Kanalisations-Anschlussmöglichkeit fehlt. Die dort bestehenden und noch in Ausführung begriffenen Bauten müssen — soweit sie sich nicht des im untersten Teil der Neulandenstrasse befindlichen Kanals bedienen können — sich mit kostspieligen Hauskläranlagen und Sickergruben behelfen; der Wert dieser Anlagen ist aber mit Rücksicht auf das ganz ungeeignete Gelände sehr problematisch. Nachdem die Bautätigkeit in diesem sonnigen Hanggebiet zunimmt und eine planmässige Ueberbauung der ehemaligen Liegenschaft Schwizer in Neulanden vorgesehen ist, darf mit der Erstellung eines Abwasserkanals in der Fürstenlandstrasse nicht mehr länger zugewartet werden. Der Einbau des Kanals drängt sich auch auf, weil die Fürstenlandstrasse, die während der Korrektur der St. Gallerstrasse einem übermässigen Lastwagenverkehr ausgesetzt war, sich in einem teils sehr schlechten Zustande befindet. Eine richtige Strassenkorrektur hat aber eine einwandfreie Strassenentwässerung zur Voraussetzung. Das Hangwasser, das jetzt zum Teil in einem offenen Graben abfließt, muss durch einen Sickerkanal gefasst und dem Entwässerungskanal zugeleitet werden, ansonst der Strassenkörper andauernd Schaden

leidet (Durchnässung, Frostschäden etc.). Auch das Meteorwasser darf nicht einfach den anstossenden Liegenschaften zugeleitet werden, wie dies heute der Fall ist.

Als erste Etappe ist ein Verbindungskanal von der St. Gallerstrasse (zwischen den Liegenschaften Greuter & Baumgartner & Co.) zur Fürstenlandstrasse und von dort ein Kanal in der Fürstenlandstrasse bis zur Abzweigung des Von Thurnweges vorgesehen. Damit wird die Möglichkeit geschaffen, in weitem Etappen den Kanal in der Fürstenlandstrasse bis zur Abzweigung des Weidweges und anderseits einen Kanal im Von Thurnweg bis zur Neulandenstrasse zu erstellen, womit für das ganze südseitige Neulanden-Nieselberggebiet die Anschlussmöglichkeit an das städtische Kananetz verwirklicht wird.

Nach sorgfältiger Berechnung der im Einzugsgebiet bei späterer restloser Ueberbauung (es handelt sich um eine ausgesprochene Wohnzone mit niedriger Ausnützungsziffer, d.h. sehr aufgelockerter Ueberbauung) zu erwartenden Abwasseremenge musste für diesen Kanal eine Grössenordnung von 60 cm Durchmesser gewählt werden. Der insgesamt 487,1 m lange Kanal weist Gefälle von 2—4,1 ‰ in der Fürstenlandstrasse und von 3—15,68 ‰ in der Verbindungsstrecke zur St. Gallerstrasse auf; ein störungsfreier Ablauf der Abwasser ist damit gewährleistet. Für die ganze Kanalstrecke sind Schlenderbetonröhren von 60 cm  $\phi$  und 9 Revisions-schächte vorgesehen. Bei der Einmündung in die St. Gallerstrasse besteht bereits ein Hochwasser-Entlastungsschacht, der bei Hochwasseranfall das Ueberwasser in den dort gefassten Bach unter der St. Gallerstrasse direkt dem offenen Kanal in der untern Thurauf führt. Die Kanaltiefe beträgt in der obersten Partie maximal 3,0 m, während im Verbindungsstück zur St. Gallerstrasse mit einer geringeren Tiefe auszukommen ist.

Das von der Bauverwaltung ausgearbeitete Projekt rechnet mit folgenden Baukosten:

Grabarbeiten, Materialabfuhr, Eindeckung etc.	Fr.
Liefen, verlegen und einbetonieren von Schlenderbetonröhren	50 000.—
und erstellen der Einsteigschächte	35 045.—
Durchleitungsrechte, Diverses, Unvorhergesehenes	13 255.—
Projekt, Bauleitung und Abrechnung	
<i>total</i>	<u>98 300.—</u>

Während noch vor 12 Jahren (Projekt Knoll/Zigerli) angenommen wurde, für die Entwässerung des Neulanden-Nieselbergegebietes sei eine zweite Kläranlage in der Thurau erforderlich, besteht heute die Möglichkeit, diese Entwässerung über den im Jahre 1954 erstellten Kanal in der St. Gallerstrasse—Thuraustrasse zu bewerkstelligen. Um den Anschluss an die zentrale Kläranlage in der Freudenau herzustellen, ist allerdings noch der Bau des grossen Sammelkanals Ost (Thuraustrasse—Freudenau) mit einem Kostenaufwand von ca. Fr. 600 000.— erforderlich. Bis zu diesem Zeitpunkt werden die Abwasser aus der Thuraustrasse dem offenen Kanal in der Thurau zufließen.

Es stehen uns also, wie schon in verschiedenen Gutachten ausgetücht, noch sehr grosse finanzielle Aufwendungen bevor, bis sämtliche Gemeindegebiete der zentralen Kläranlage in der Freudenau angeschlossen sind. Die Ausführung der einzelnen Kanäle soll in einer finanziell tragbaren Dosierung, je nach der Entwicklung der Bautätigkeit in den einzelnen Quartieren, in den nächsten 5—10 Jahren erfolgen. Die Erstellung des ersten Kanalstückes in der Fürstenlandstrasse entspricht einem dringenden Bedürfnis, um die Entwässerung im Neulanden-Nieselbergegebiet in die Wege leiten zu können.

Die Kosten dieses Kanals sind vorläufig der allgemeinen Kanalisationsanlage zu belasten. Bei Inangriffnahme der Korrektur der Fürstenlandstrasse ist alsdann ein Kostenanteil, der sich aus der notwendigen Strassenentwässerung ergibt, dem Kanalisationskonto rückzuzuerzügen. Da es sich um eine sog. Gemeindedurchgangsstrasse handelt, ist seinerzeit auch ein Staatsbeitrag von 25—30 % an die Korrektionskosten (inkl. Entwässerungskanal) zu erwarten.

*Werte Mitbürger!*

Gestützt auf die vorstehenden Darlegungen stellen wir Ihnen folgende Anträge:

1. Dem vorliegenden Projekt über die Erstellung eines Kanals in der Fürstenlandstrasse (Teilstrecke Von Thurauweg—St. Gallerstrasse) im Kostenanschlag von Fr. 98 300.— wird die Zustimmung erteilt.
2. Der Gemeinderat wird unter entsprechender Krediterteilung ermächtigt, die Bauarbeiten unverzüglich in Auftrag zu geben.
3. Die Kosten des Kanals sind der Kanalisationsanlage zu belasten und über den allgemeinen Gemeindehaushalt gemäss Tilgungsplan zu amortisieren.

Wtl, den 9. November 1956

Namens des Gemeinderates:

Der Gemeindevorstand:

*A. Löhrer*

Der Gemeinderatsschreiber:

*I. Widmer*