



POLITISCHE GEMEINDE WIL SG

Berichte und Anträge des Gemeinderates

betreffend

**1. Verlegung des Krebsbaches
mit Kanalisations-Erweiterung im Teilstück
Jupiterplatz-Churfürstenstrasse**

Seite 3

**2. Kauf der Liegenschaft «Neuhof»,
Hörnlistrasse 2, Kataster Nr. 602**

Seite 18

Urnenabstimmung vom 20. Mai 1979

2. Kauf der Liegenschaft «Neuhof», Hörnlistrasse 2, Kataster Nr. 602

Sehr geehrte Mitbürgerinnen und Mitbürger

Wir sind besorgt um die Sicherheit von Fussgängern und Automobilisten auf den beiden wichtigen Verkehrsknoten unmittelbar beidseits des noch immer einzigen Eingangstors zum Südquartier, der Bahnunterführung südlich vom Ilgenplatz. Um klare Voraussetzungen zur Detailprojektierung von verkehrstechnischen Sanierungsmassnahmen an diesem «Brückenkopf» zu erhalten, unterbreiten wir Ihnen Bericht und Antrag zum Kauf der Liegenschaft «Neuhof», Hörnlistrasse 2.

Das Südquartier heute und morgen

Umschlossen von der SBB-Bahnlinie und der Autobahn N 1 liegt im Südwesten unserer Stadt das Südquartier.

In diesem Stadtteil leben z. Z. 3200 Mitbürgerinnen und Mitbürger unserer Gesamtbevölkerung von 15000 Einwohnern (Stand 31.12.1978). Von den rund 6800 Arbeitsplätzen unserer Stadt befinden sich rund 850 im Südquartier. In diesem Quartier liegt die Sportanlage Bergholz mit Schwimmbad, Kunsteisbahn und Fussballplätzen. Unsere Gemeinde verfügt westlich der heutigen Anlagen über ansehnliche Landreserven, auf denen weitere Sportanlagen gebaut werden können.

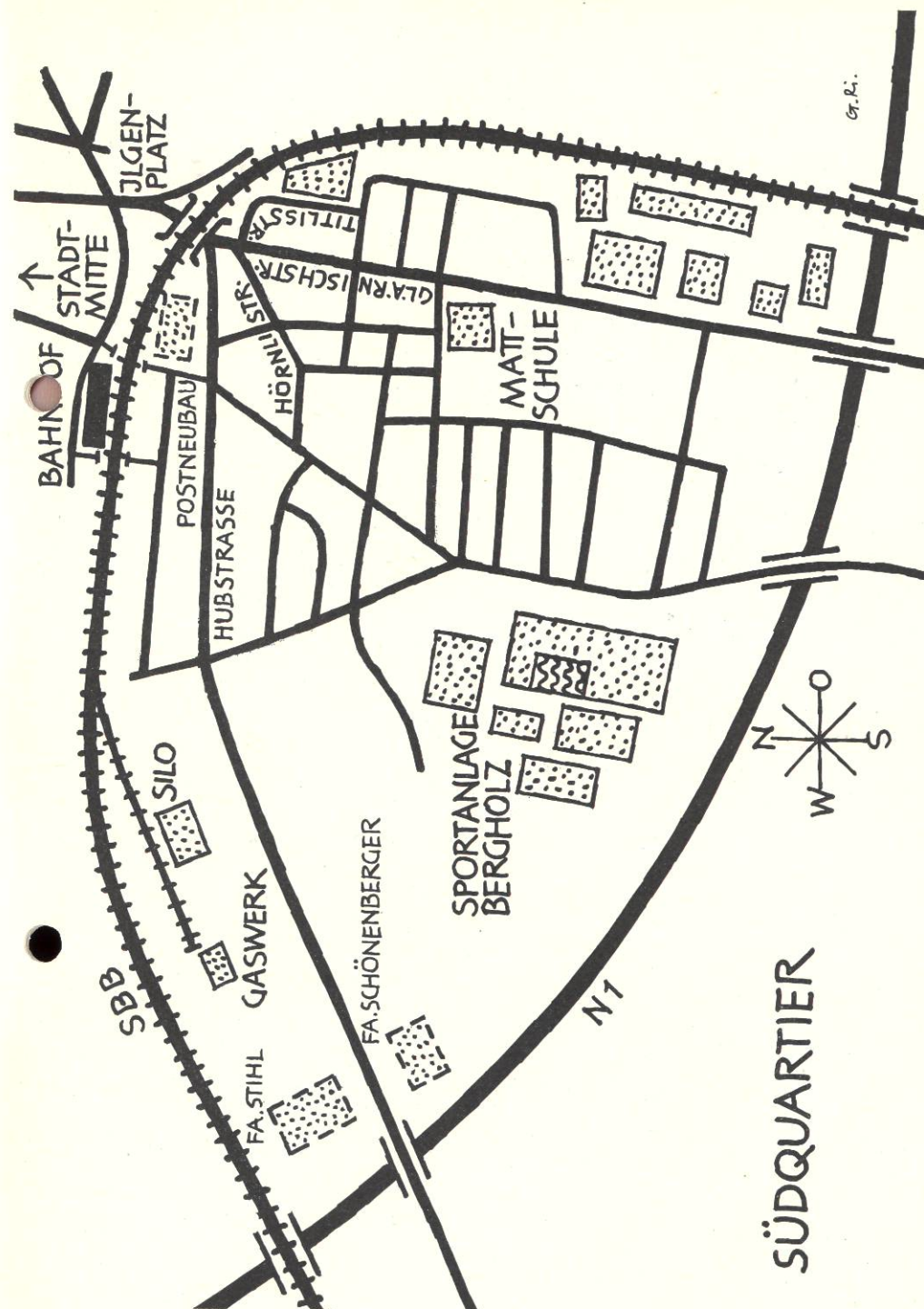
Das Mattschulhaus ist Quartierprimarschule dieses Stadtteils und beherbergt gleichzeitig mehrere Sonderschulklassen, denen Schüler aus den übrigen Teilen unserer Stadt und der Region zugeteilt sind.

Bereits heute ist das Südquartier Standort mehrerer bedeutender Industrie- und Gewerbebetriebe.

Noch dieses Jahr werden, angelehnt an die Autobahn, nördlich der Hubstrasse ein Fabrikneubau der Firma Stihl, Kettensägen, mit 250 Arbeitsplätzen und südlich dieser Strasse der Neubau der Firma Kilian Schönenberger, Möbel und Innenausbau, früher Speerstrasse 12, mit 80 Arbeitsplätzen erstellt.

Zwischen dem SBB-Geleise und der Hubstrasse liegt für Industrie- und Gewerbebauten noch eine Baulandreserve von etwa 48 000 m², die sich teils im Besitz des Kantons, teils im Besitz unserer Gemeinde befindet. Bereits bewerben sich mehrere Unternehmen für diese Grundstücke. Auch für Wohnüberbauungen sind im Südquartier noch immer nicht unbedeutende Baulandreserven vorhanden.

Und 1980 soll am östlichen Ende des Bahnhofs auf dem Gelände zwischen SBB-Bahnlinie und Hubstrasse mit dem Bau des neuen Postbetriebsgebäudes, der zukünftigen Hauptpost unserer Stadt, begonnen werden.



Aus diesem kurzen Streifzug durch das Südquartier können Sie erkennen, dass die heutige Bedeutung dieses Stadtteils in der allernächsten Zeit nochmals beträchtlich zunehmen wird und auch für eine fernere Zukunft noch einige Entwicklungschancen in sich birgt.

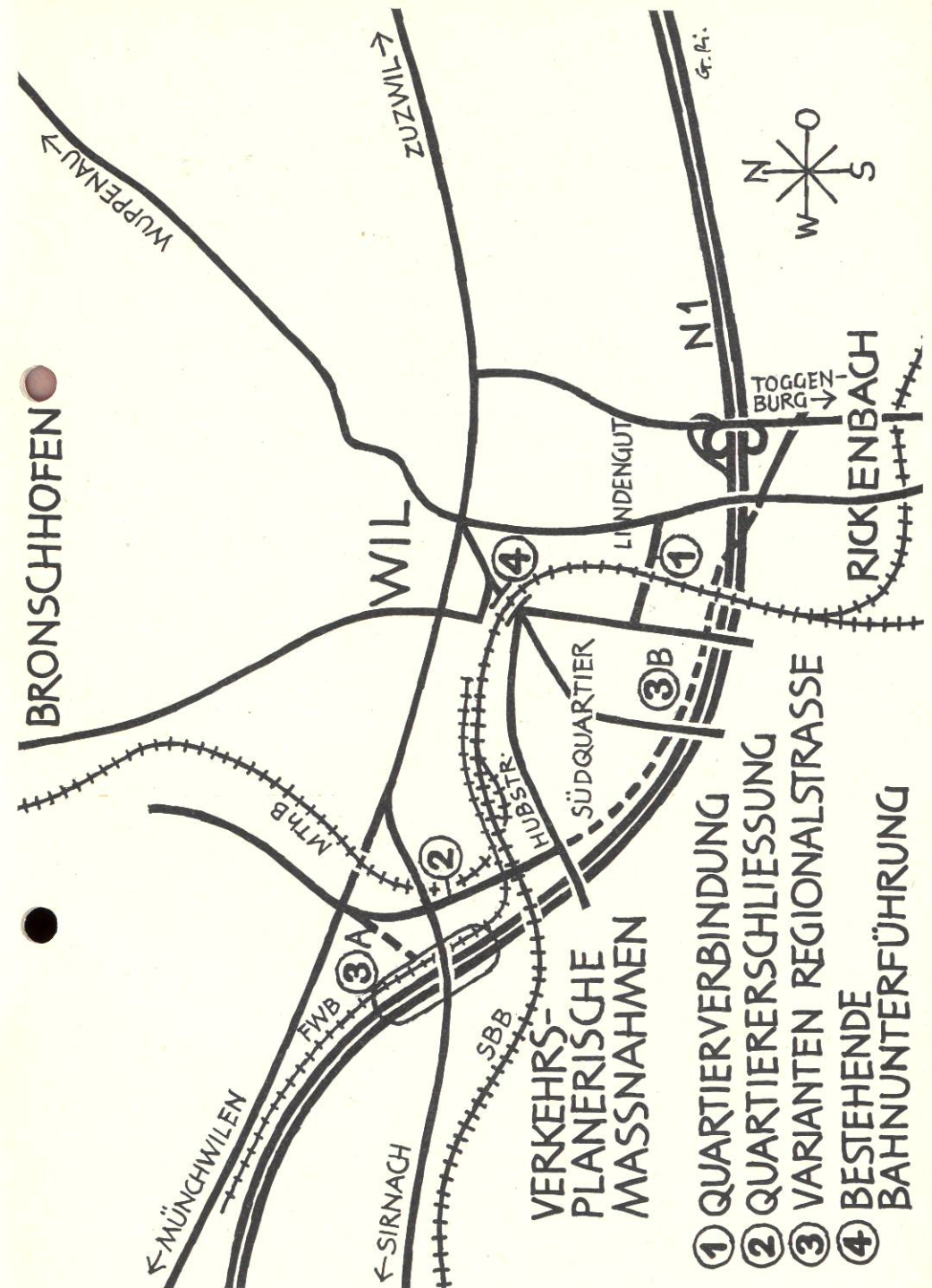
Heute ist die 1932/33 gebaute Bahnunterführung südlich des Ilgenplatzes noch immer die einzige Verbindung zwischen dem Südquartier und dem Zentrum sowie den übrigen Quartieren unserer Stadt (abgesehen von den Fussgängerverbindungen im Bahnhofareal). Im Norden und Süden dieses einzigen Durchstichs liegen zudem zwei sehr neualgische Verkehrsknoten unserer Stadt:

- am nördlichen Ende der intensiv befahrene Ilgenplatz, eine Drehscheibe des Verkehrs mit hohen Risiken für jeden Verkehrsteilnehmer
- am südlichen Ende die fünfästige Kreuzung der Hub-, Hörnli-, Glärnisch- und Titlisstrasse.

Wir halten dafür, dass es nunmehr an der Zeit ist, die ungenügende Erschliessung des Südquartiers nicht mehr länger anstehen zu lassen. Behörde und Verwaltung setzen sich schon seit Jahren mit dieser Aufgabe auseinander. Wenn wir jetzt nicht handeln, wird sich die heutige Situation wegen der bevorstehenden Bauten – insbesondere Postbetriebsgebäude – nochmals spürbar verschlechtern; davon wird aber in der Folge die ganze Stadt betroffen sein.

Welche verkehrsplanerischen Massnahmen sind notwendig, um das Südquartier besser zu erschliessen?

1. Gegen Osten ist unser Südquartier unzugänglich gemacht durch die Bahnlinie. Eine Verbindung zwischen den beiden wichtigen südlichen Stadtteilen Südquartier und Lindenhof fehlt. Dabei liegen in beiden Quartieren wichtige öffentliche Bauten und Anlagen und bedeutende Industrie- und Gewerbebetriebe mit insgesamt rund 1700 Arbeitsplätzen. Beide Quartiere zusammen zählen heute rund 5300 Einwohner. Alle Verkehrsbeziehungen dieser beiden Quartiere führen über die Drehscheibe Ilgenplatz oder über Rickenbach. In unserem städtischen Verkehrskonzept ist die Schaffung einer direkten *Quartierverbindung Südquartier–Lindenhof* ein vordringliches Anliegen.
2. Für den Verkehr, der aus Norden und Westen kommt und das Südquartier zum Ziel hat (Zielverkehr) ist im Nordwesten dieses Quartiers eine neue Quartiererschliessungsstrasse zu bauen. Auf der gleichen Strasse kann selbstverständlich auch jener Verkehr abfliessen, der im Südquartier entspringt und nach Norden und Westen weg-



fahren will (Quellverkehr). Diese Strasse soll die Hubstrasse mit der Sirnacherstrasse und der Strasse nach Münchwilen verbinden und durch das zukünftige Industriegebiet der Gemeinde Bronschhofen nach Norden weiterführen. Im Zusammenhang mit dem Fabrikneubau der Firma Stihl haben wir durch einen Landabtausch sichergestellt, dass das Trasse für diese Strasse auf unserem Gemeindegebiet zwischen dem Industriebau Stihl und dem alten Gaswerkareal von der Hubstrasse bis zu den SBB-Geleisen offen bleibt.

Im Rahmen der Regionalplanung wird zusammen mit den Strassenbauämtern der Kantone Thurgau und St.Gallen z. Z. auch geprüft, welches die funktionell richtige Verkehrsführung der Umfahrung Wil für die Nord-Süd-Verbindung Thurgau-Toggenburg darstellt. Die Planskizze auf Seite 21 zeigt Ihnen die in Prüfung stehenden Varianten auf.

Die beiden neuen Zugänge 1 und 2 zum Südquartier sind unerlässliche verkehrsplanerische Massnahmen, an deren Verwirklichung wir in den nächsten Jahren zu arbeiten haben.

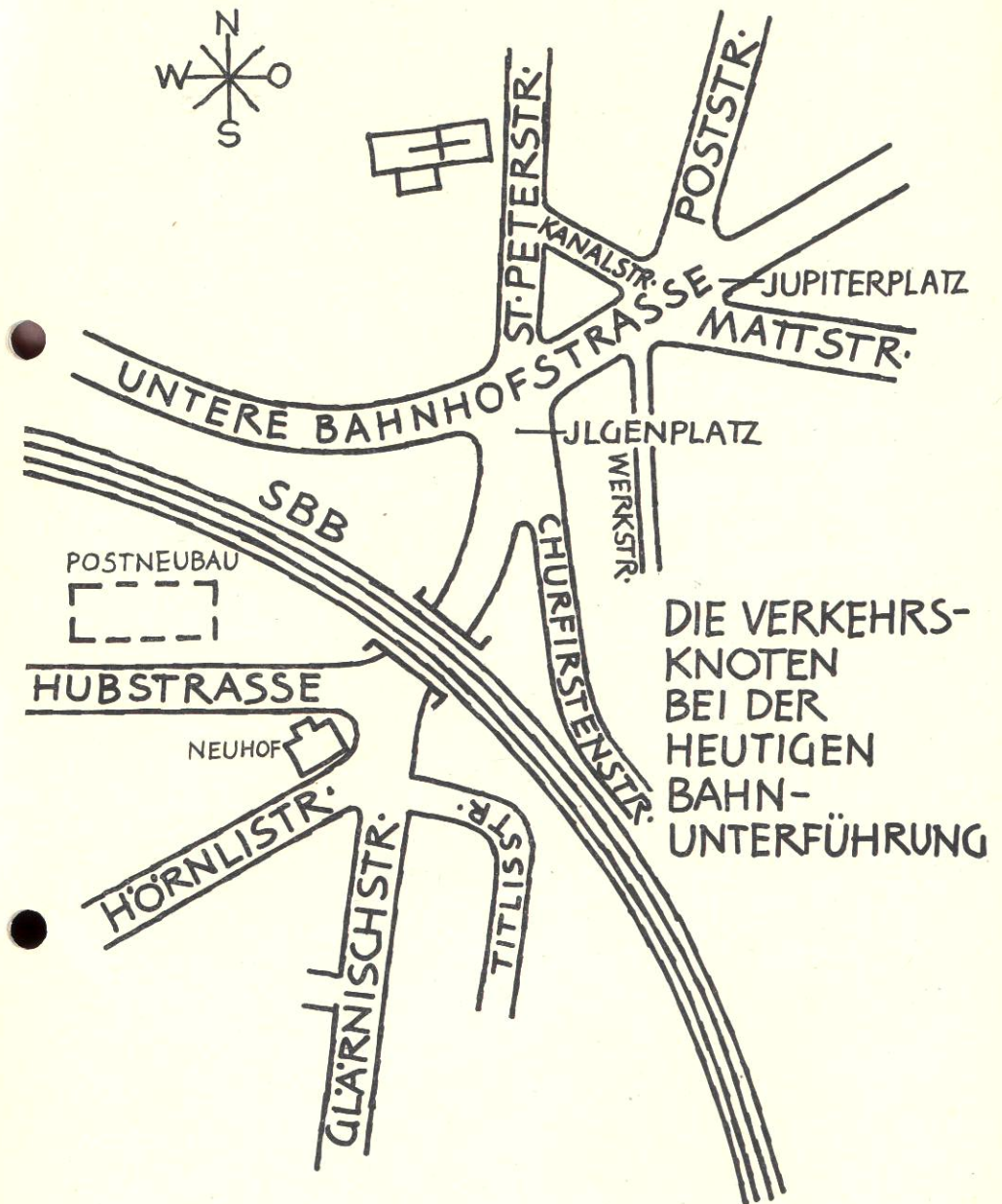
Wo drängen sich verkehrstechnische Massnahmen auf?

Die heutige Bahnunterführung bleibt aber trotzdem wichtiges Tor vom Südquartier zum Stadtzentrum und zu den nördlichen Stadtteilen. Und umgekehrt wird für unsere ganze Stadt diese Bahnunterführung im Zusammenhang mit dem Postneubau und der übrigen Bautätigkeit im Südquartier in allernächster Zeit an Bedeutung erheblich zunehmen.

Neben den beiden unter Punkt 1 und 2 skizzierten verkehrsplanerischen Massnahmen drängen sich deshalb gebieterisch auch verkehrstechnische Sanierungsmassnahmen nördlich und südlich der heutigen Bahnunterführung auf.

1. Ilgenplatz – Jupiterplatz

Steht man am Ilgenplatz, so glaubt man, eine einfache, vierästige Kreuzung vor sich zu haben. Zusammen mit dem Jupiterplatz handelt es sich allerdings um einen neunästigen Knoten. Dabei sind die fünf Äste des Jupiterplatzes über ein kurzes Zwischenstück (ca. 50 m) mit den vier Ästen des Ilgenplatzes verbunden. Dieser neunästige Knoten Ilgenplatz–Jupiterplatz weist insgesamt 180 denkbare Konflikte auf, nämlich 120 Kreuzungen und 60 Verflechtungen! Die grösste Belastung hat dieser Platz an Werktagen zwischen 17.00 und 18.00 Uhr durchzustehen. In dieser Zeit befahren ihn durchschnittlich 1500 Fahrzeuge! Dies ist eine Verkehrsmenge, die um 300 Fahrzeuge über der durchschnittlichen Leistungsfähigkeit einer Kreuzung von zweispurigen Strassen ohne Vorsortierspuren liegt. Und letztlich ist Ihnen sicher aus



eigener Erfahrung nur zu gut bekannt, wie schlecht es um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer auf diesem Platze bestellt ist. So kann in Stosszeiten durchschnittlich alle 10 Minuten ein «Fast-Unfall» festgestellt werden.

Wir halten dafür, dass es unverantwortlich wäre, angesichts dieses Zustandes untätig zu bleiben, vor allem auch weil sich die Verhältnisse ohne Zweifel rasch weiter zuspitzen werden.

Auch die folgenden Zahlen über die in Wil gelösten Motorwagen können Ihnen dies verdeutlichen:

Anzahl Motorwagen	1968	2 712
	1975	4 267
	1979 (Ende März)	5 893

Verkehrstechnische Sanierungsmassnahmen am Ilgenplatz—Jupiterplatz haben vor allem zum Ziel, die *Sicherheit* für Fussgänger und Automobilisten zu erhöhen. Sie sollten nicht erst dann in die Wege geleitet werden, wenn wir unter dem Eindruck von schweren oder sogar tödlichen Unfällen stehen.

Im Sanierungsprojekt, das z. Z. erarbeitet wird, ist u. a. zu prüfen

- welche Äste des neunästigen Knotens allenfalls ohne grosse Nachteile gänzlich «abgesägt» werden könnten
- welche Äste sich allenfalls für den Einbahnverkehr anbieten
- wo Vorsortierspuren wertvoll und möglich sind
- wo Mittelinseln mehr Sicherheit bringen
- ob eine Signalanlage, die mindestens während der Stosszeiten in Betrieb ist, unumgänglich wird.

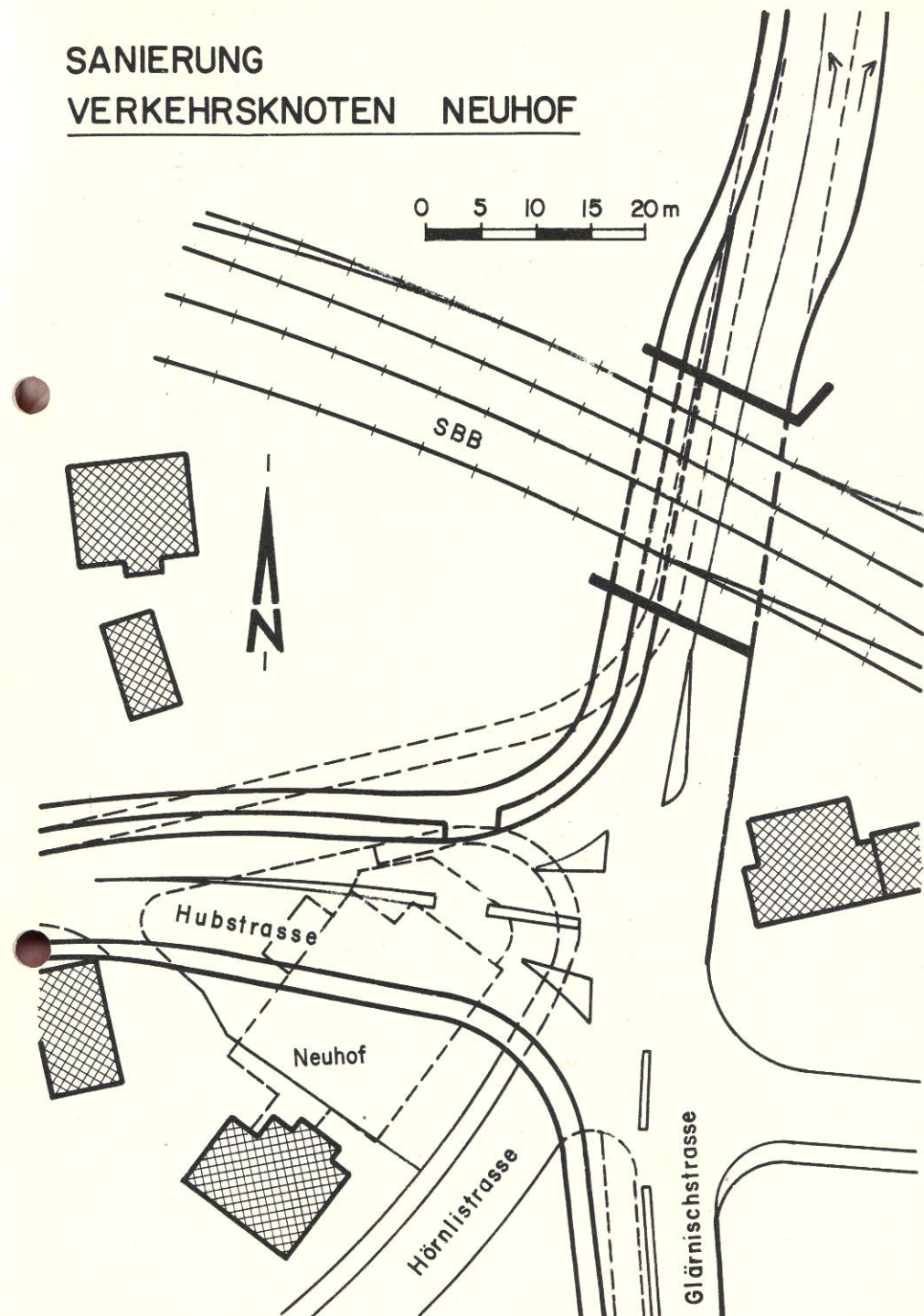
2. Die fünfästige Kreuzung der Hub-, Hörnli-, Glärnisch- und Titlisstrasse südlich der Bahnunterführung

Auch am südlichen Ein- und Ausgang der Bahnunterführung sind die Verkehrsverhältnisse alles andere als erfreulich. Verkehrstechnisch handelt es sich um einen schon heute stark befahrenen fünfästigen Knoten mit 80 denkbaren Konfliktsituationen, ungenügenden Sichtverhältnissen, zu engen Radien und zu schmalen Strassen. Die heutige Belastung dieses Knotens beträgt in Stosszeiten stündlich 800 Motorfahrzeuge. Auffallend ist vor allem eine starke Belastung dieses Knotens durch Lastwagen, Lastenzüge und Sattelschlepper.

Wiederum ist in erster Linie die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer an diesem Knoten in hohem Masse in Frage gestellt.

So überrascht es nicht, dass die Sanierung dieses Knotens seit Jahren in den gemeinderätlichen Protokollen anzutreffen ist.

SANIERUNG VERKEHRSKNOTEN NEUHOF



Das Problem ist aber heute akuter denn je, weil das Verkehrsaufkommen, das auch dieser Knoten zu bewältigen hat, in nächster Zeit spürbar zunehmen wird.

Wir haben denn auch im Rahmen unserer Verkehrsplanung die Verbesserung dieses Knotens vordringlich studiert.

Wir haben geprüft, ob die Situation mit einem minimalen Aufwand ohne Inanspruchnahme einer Liegenschaft verbessert werden könnte, wobei die Hörnlistrasse ebenfalls nicht mehr durchgehend geführt würde. Damit könnte der Verkehrsablauf wohl verbessert werden; die ungenügenden Radien, die schlechten Sichtverhältnisse und der zu enge Strassenraum, vor allem in Bezug auf die Hubstrasse, können aber damit nicht gelöst werden.

Eine in allen Teilen gute und zweckmässige Verbesserung, die auch in Zukunft Bestand haben kann, ist aufgrund unserer Vorarbeiten nur möglich, wenn das Grundstück der Liegenschaft «Neuhof» für die Verkehrssanierung mitbeansprucht werden kann.

Angesichts eines bewilligungsreifen Ausbauprojektes für die Liegenschaft «Neuhof» haben wir mit einer Bausperre auf die Bauabsichten des Eigentümers reagieren müssen. Herr Edouard Philippin, Fürstentlandstrasse 31, Wil, als Eigentümer der Liegenschaft Kataster Nr. 602, Wohnhaus mit Restaurant «Neuhof», Hörnlistrasse 2, ist aber bereit, auf seine eigenen Ausbaupläne zu verzichten und die Liegenschaft unserer Gemeinde zu verkaufen.

Um uns für unseren Antrag an Sie, den «Neuhof» zum Zweck der Verkehrssanierung zu erwerben, noch bessere Entscheidungsgrundlagen zu beschaffen, haben wir das Ingenieurbüro Marcel Nobel, Wil, beauftragt, ein Vorprojekt zur Sanierung der Strassenverzweigung Hubstrasse/Hörnlistrasse/Glärnischstrasse zu erstellen.

Das Vorprojekt zeigt, dass mit Einbezug der Liegenschaft «Neuhof» eine optimale Sanierung des Knotens möglich wird, die einen kontinuierlichen und sicheren Verkehrsablauf gewährleistet und auch dem Fussgänger grösstmögliche Sicherheit bringt. Verbreiterungen der Fahrstreifen in den Kurven, Vorsortierspuren mit entsprechendem Stauraum, Mittelinseln usw. werden möglich. Das heute befahrbare Lichtraumprofil von nur 3,80 m in der Bahnunterführung kann auf 4,2 m vergrössert werden. Die unübersichtliche Kuppe in der Glärnischstrasse südlich des Knotens kann abgeflacht werden.

Im Rahmen der Sanierungsmassnahmen ist sicher auch prüfenswert, ob allenfalls die ganze Breite der heutigen Bahnunterführung inskünftig ausschliesslich für den rollenden Verkehr zur Verfügung stehen soll und die Fussgänger in einer separaten Personenunterführung die Bahnlinie unterqueren. Wir haben das Ingenieurbüro Grünenfelder & Keller

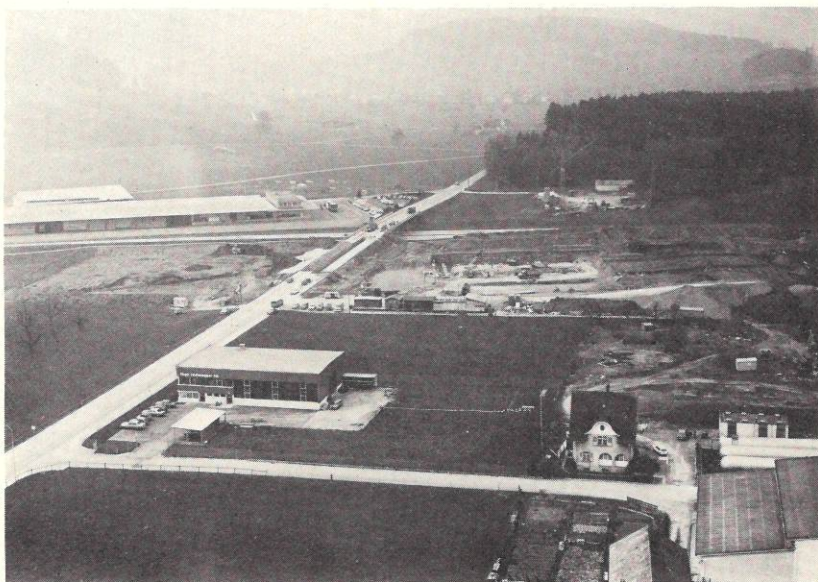


Modellfoto Postbetriebsgebäude zwischen Hubstrasse (vorne) und SBB-Geleise (hinten), Blick von Südwesten



Liegenschaft «Neuhof» mit Hubstrasse

Hinten links: Bahnunterführung



Baustellen im Industriegebiet Bergholz

Rechts der Hubstrasse: Firma Stihl & Co., Links: Firma Kilian Schönenberger

AG, Wil, beauftragt, darüber eine erste Studie zu erarbeiten. Sie zeigt, dass dies auf der westlichen Seite technisch möglich ist, ohne die Garageausfahrt Wolgensinger zu beeinträchtigen. Da für den Postneubau auf der Südseite eine Brückenverbreiterung für ein neues Postzustellgeleise notwendig wird, wäre es zweckmässig, die Personenunterführung gleichzeitig mit der Brückenverbreiterung zu bauen.

Die Detailprojektierungen samt Kostenvoranschlägen all dieser verkehrstechnischen Sanierungsmassnahmen kosten Geld und benötigen Zeit. Sie sind aber vor allem nur möglich unter Einbezug der Liegenschaft «Neuhof».

Wir erachten es deshalb für notwendig und sinnvoll, Sie in einem ersten Schritt um Ihren Entscheid zum Kauf der Liegenschaft «Neuhof» zu bitten.

Wen Sie unserem Antrag, diese Liegenschaft zu erwerben, folgen können, werden wir unverzüglich die Detailprojekte ausarbeiten lassen, über die Sie wiederum an der Urne entscheiden werden. Dabei wird auch zu prüfen sein, ob es möglich ist, Ihnen Projektvarianten mit und ohne separate Personenunterführung zur Abstimmung zu unterbreiten.

Wir halten auch dafür, dass Herr Philippin jetzt Anspruch hat auf eine verbindliche Antwort, ob er seine Liegenschaft ausbauen kann oder nicht. Dazu benötigen wir Ihren Entscheid.

Was kostet die Liegenschaft «Neuhof»?

Wir haben eine Schätzungskommission, bestehend aus den Herren Fritz Vogt, Architekt, Wil, Josef Thaler, dipl. Baumeister, Abtwil, und Max Suter, dipl. Baumeister, Wildhaus, beauftragt, diese Liegenschaft zu bewerten.

Die Parzelle Kat. Nr. 602 hat eine Fläche von 687 m². Sie liegt in der dreigeschossigen Wohn- und Gewerbezone mit einer Ausnützungsziffer von 0.65. Beim Objekt «Neuhof» handelt es sich um ein Wohn- und Geschäftshaus, vermutlich ungefähr aus der Jahrhundertwende. Das Hauptgrundrissmass beträgt ca. 10 x 13 m. Weiter bestehen verschiedene eingeschossige Annexbauten. Das Gebäude enthält ein Untergeschoss, 3 Vollgeschosse und einen ausgebauten Dachstock.

Die Schätzungskommission hat folgende Werte errechnet:

<i>Neuwert</i> (umbauter Raum 2896 m ³ à Fr. 275.—)	Fr. 796 000.—
<i>Zeitwert</i> (Altersentwertung 45 %)	Fr. 438 000.—
<i>Realwert</i>	Fr. 540 000.—
<i>Ertragswert</i>	Fr. 438 000.—
<i>Verkehrswert</i>	Fr. 460 000.—

Herr E. Philippin ist bereit, die Liegenschaft zu dem von der Schätzungskommission errechneten Verkehrswert von Fr. 460 000.— an die Politische Gemeinde zu verkaufen.

Wir halten dafür, dass dieser Preis für unsere Gemeinde angesichts der Bedeutung dieser Parzelle zum Zwecke von verkehrstechnischen Sanierungsmassnahmen, die im Interesse der ganzen Stadt liegen, vertretbar ist.

Wir haben deshalb am 13. März 1979 mit Herrn E. Philippin einen Kaufvertrag abgeschlossen, vorbehaltlich Ihre Zustimmung. Dieser Vertrag enthält neben dem genannten Preis von Fr. 460 000.— folgende erwähnenswerte Bestimmungen:

- Die Gemeinde übernimmt die bestehenden Mietverhältnisse.
- Die Liegenschaft wird im bisherigen Rahmen bis zum beabsichtigten Abbruch der Gebäulichkeiten weiter genutzt.
- Die Gemeinde hat das Recht, das Gebäude jederzeit abzubrechen, unter Einhaltung einer angemessenen Frist an die Mieter zur Räumung des Objektes.
- Die Liegenschaft bleibt vorläufig unter der Verwaltung des Herrn E. Philippin, unter Überlassung des Alkoholpatentes. Verwaltungskosten werden keine erhoben. Der Netto-Erlös aus der Nutzung wird zwischen der Gemeinde und Herrn E. Philippin je hälftig geteilt.
- Die Gemeinde verpflichtet sich, bei Ablehnung des Kaufes durch die Bürgerschaft, für Renovation und Umbau des «Neuhof» im Rahmen der Bestimmungen von Baugesetz und Baureglement eine Baubewilligung zu erteilen.

Wenn Sie dem Kauf dieser Liegenschaft nicht zustimmen können, werden wir Herrn E. Philippin grünes Licht geben müssen zu seinem Ausbauprojekt des «Neuhofs». Dann wird ein Erwerb dieser Liegenschaft auf sehr lange Zeit für unsere Gemeinde finanziell nicht mehr tragbar sein. Damit werden aber auch verkehrstechnische Sanierungsmassnahmen an diesem Knoten für sehr viele Jahre ausser Betracht fallen.

Sollten Sie aber dem Kauf der Liegenschaft als erstem Schritt zur Verkehrssanierung zustimmen und dem nachfolgenden Strassenkorrektionsprojekt Ihre Gefolgschaft versagen, so bleibt der Wert dieses Grundstückes für unsere Gemeinde dennoch erhalten und die Möglichkeit offen, in einem späteren Zeitpunkt ein allenfalls abgeändertes Projekt zu verwirklichen.

Nach Ihrer allfälligen Zustimmung zum Kauf der Liegenschaft wird das Objekt im Inventar der Liegenschaften unserer Gemeinde in der Gruppe «Freie Liegenschaften» aufgeführt und bilanziert.

Nach einem späteren Abbruch hat der Übertrag in die «Gebundenen Liegenschaften» unter «Öffentliche Anlagen und Plätze» zu erfolgen. Wir beantragen Ihnen, ab diesem Zeitpunkt die Kaufsumme (Bilanzwert) mit jährlich mindestens Fr. 50 000.— zu amortisieren.

Sehr geehrte Mitbürgerinnen und Mitbürger

Wir halten dafür

- dass verkehrstechnische Sanierungsmassnahmen nördlich und südlich der derzeit einzigen Bahnunterführung ins Südquartier im Interesse der Sicherheit von Fussgängern und Fahrzeuglenkern nicht mehr weiter aufschiebbar sind
- dass zu diesem Zweck der Kauf der Liegenschaft «Neuhof» notwendig und unerlässlich ist
- dass der Kaufpreis entsprechend dem realen Wert und dem Nutzen dieser Liegenschaft für die Infrastruktur unserer Stadt angemessen ist.

Wir beantragen Ihnen deshalb

- **die Liegenschaft Kataster Nr. 602**
**6 a 87 m² Gebäudegrundfläche, Hofraum und Zufahrt an der Hörnli-
strasse 2 in Wil mit dem daraufstehenden Wohnhaus mit Restaurant
«Neuhof»**
**zum Kaufpreis von Fr. 460 000.— gemäss Kaufvertrag vom 13. März
1979 zu erwerben**
- **und die Kaufsumme nach Abbruch der Gebäulichkeiten und Nutzung
des Bodens als öffentliche Verkehrsfläche und Anlage mit jährlich
mindestens Fr. 50 000.— zu amortisieren.**

Wil, 11. April 1979

NAMENS DES GEMEINDERATES

Der Stadtammann: Der Stadtschreiber:
Hans Wechsler Hans Huber