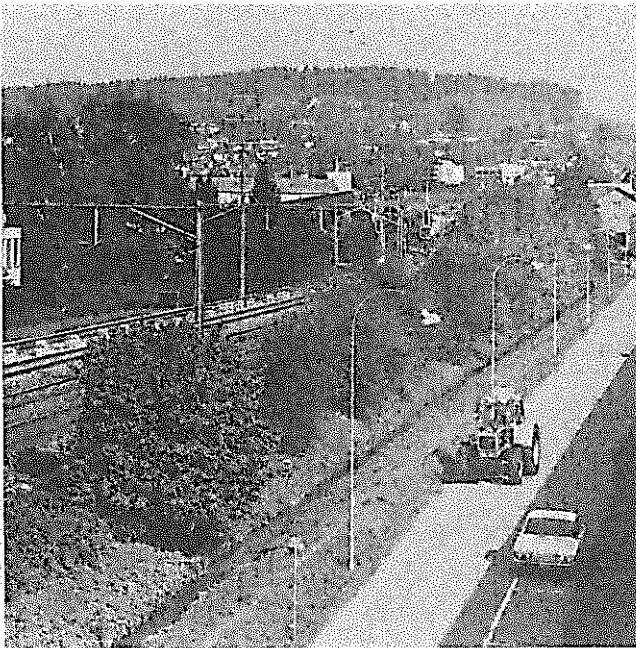
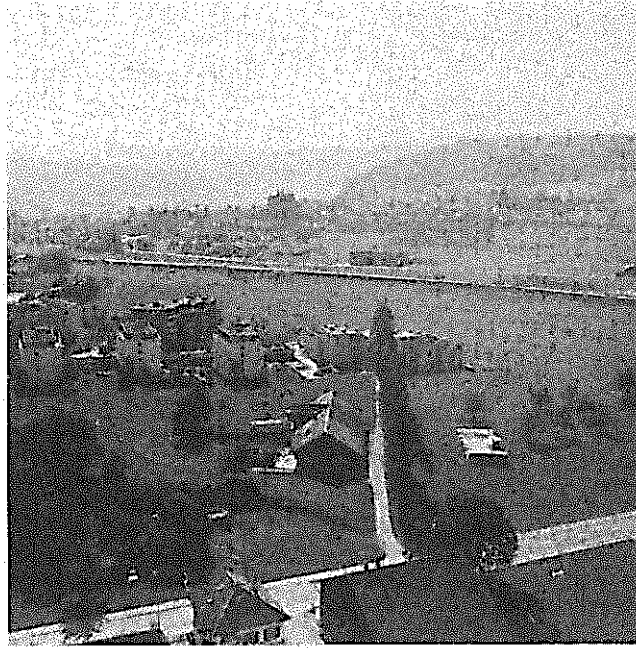




Bau einer Quartierverbindung  
Südquartier – Lindenhof



Erweiterung der Sportanlagen  
mit Spielfeldern  
und Sportpark im Bergholz



Bau des 3. Teilstückes  
der Höhenstrasse

# Wo können Sie sich über die einzelnen Abstimmungsvorlagen informieren?

## Bericht und Anträge des Gemeinderates

- Bau einer Quartierverbindung Südquartier – Lindenhof
- Erweiterung der Sportanlagen mit Spielfeldern und Sportpark im Bergholz
- Bau des 3. Teilstückes der Höhenstrasse

Bericht Seite 1

Bericht Seite 9

Bericht Seite 15

## Versammlung der Politischen Parteien

Bitte beachten Sie auch die Einladungen der Politischen Parteien zu den Orientierungsversammlungen!

## Presse

Wir verweisen Sie auch auf die Berichterstattungen unserer örtlichen Presse!

# Bericht und Antrag des Gemeinderates zum Bau einer Quartierverbindung Südquartier – Lindenhof

Sehr geehrte Mitbürgerinnen und Mitbürger

Südquartier und Lindenhof haben sich zu zwei bedeutenden Stadtquartieren mit zusammen rund 5 500 Einwohnern und ca. 2 000 Arbeitsplätzen entwickelt.

Beide Quartiere sind mit Kindergärten und je einer Primarschule ausgestattet; im Lindenhof steht ein regionales Berufsschulzentrum, und in einigen Jahren soll ein Oberstufenzentrum gebaut werden, das auch die Schüler aus dem Südquartier aufnehmen wird.

Im Südquartier liegt die Sportanlage Bergholz. Unseren Bericht und Antrag zur Erstellung eines Sportparks mit Spielfeldern im Westen der Sportanlage lesen Sie ebenfalls in diesem Heft.

Über einen Antrag des Schulrates zum Bau einer Dreifachturnhalle mit Aussensportanlagen im Lindenhof werden Sie 1982 abstimmen. Im Lindenhof wird der Kommandoposten unserer städtischen Zivilschutzorganisation gebaut, und im Südquartier wird 1982 die neue Wiler Hauptpost eröffnet.

Dieser eindrucksvollen Entwicklung ist aber die Erschliessung für Fussgänger, Velofahrer und Autos nicht gefolgt.

Wohl wird z. Z. das einzige innerstädtische Verbindungstor zum Südquartier beim «Neuhof» saniert.

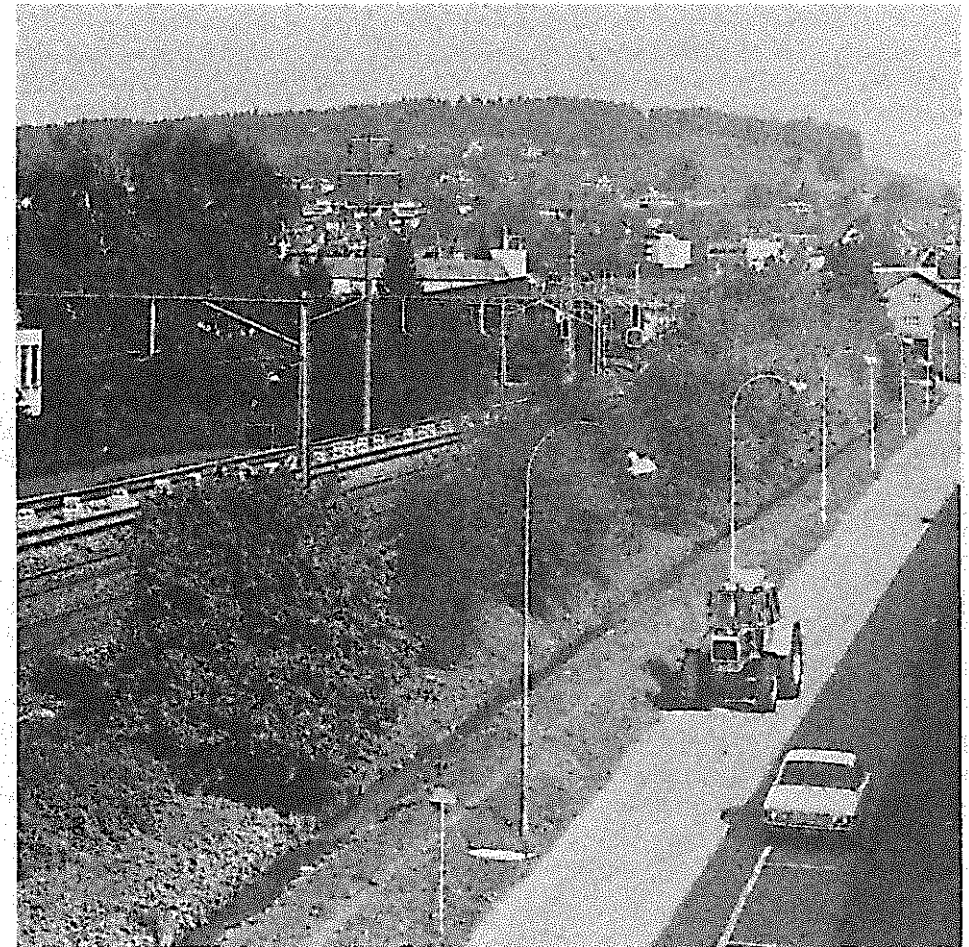
Eisenbahntrasse und Krebsbach sind aber noch immer ein doppelter Sperriegel zwischen Südquartier und Lindenhof. So führen alle Verkehrsverbindungen zwischen beiden Quartieren auf Umwegen im Norden über den Ilgen-, Jupiter- und Rössliplatz, im Süden über Rickenbach – Wilen.

Nicht nur seit Jahren, sondern seit Jahrzehnten steht das Begehren nach einer kürzeren, direkteren Verbindung zwischen den beiden südlichen Stadtteilen im Raum.

Unser Verkehrsrichtplan 1980 reiht diese Quartierverbindung denn auch bei den verkehrsplanerischen Massnahmen der ersten Priorität ein.

Aber dennoch kann eine Quartierverbindungsstrasse nicht kurzfristig realisiert werden. Wichtige Voraussetzungen stehen noch aus, worüber wir Sie im nächsten Abschnitt informieren.

Sofort möglich ist aber eine Personenunterführung für Fussgänger und Radfahrer. Wir halten dafür, dass sie insbesondere für die Sicherheit der «schwächsten» Verkehrsteilnehmer derart viele Verbesserungen bringt, dass es sich unbedingt lohnt, sie jetzt zu bauen.



# Die Vorausleistungen einer Strassenunterführung

## 1. Der Krebsbach

Der Krebsbach fliesst von der AGRAR zur Autobahn entlang dem Bahntrasse auf einem zu hohen Niveau. Er stellt sich damit einer Strassenunterführung als Hindernis entgegen.

Voraussetzung einer Strassenunterführung ist somit eine Tieferlegung des Krebsbaches im Abschnitt AGRAR bis Autobahn und eine kleinräumige Umlegung im Bereich einer möglichen Unterführung.

Die Tieferlegung des Krebsbaches und die Vergrösserung seines Schluckvermögens drängen sich heute aber auch aus Gründen der Hochwasserentlastung auf. Er hat als Vorfluter bei ausserordentlichen Regenfällen das aus den Hochwasserüberläufen des Kanalisationsnetzes anfallende Hochwasser zu übernehmen. Die wiederkehrenden, sehr unangenehmen Kanalisationsrückstaus in verschiedenen Stadtgebieten und die Überschwemmungen im Bereich der Firma Hürlimann beweisen, dass der Krebsbach seine Funktion nicht mehr erfüllt.

Bereits zum zweiten Male hat nun das Hochwasser, das im untersten Teil des Krebsbaches über die Ufer getreten ist, die Autobahnböschung beschädigt und Erdrutschungen von der Böschung in die Fahrbahn verursacht. Damit wurde eine schwerwiegende Verkehrsgefährdung heraufbeschworen.

In der Urnenabstimmung vom 20. Mai 1979 haben Sie unserem Antrag zugestimmt, den Krebsbach im Abschnitt Jupiterplatz bis AGRAR zu sanieren. Dieses Projekt, das ebenfalls Voraussetzung für den noch fehlenden Ausbau bis zur Autobahn war, wurde inzwischen ausgeführt.

Für den letzten Abschnitt AGRAR bis Autobahn haben wir die Ingenieurbüros Schmidlin + Huber, Wil und Kuster + Hager Uznach – Frauenfeld am 20. August 1981 beauftragt, Detailprojekt und Kostenvoranschlag auszuarbeiten.

Dieses anspruchsvolle Projekt, das in Zusammenarbeit mit den Instanzen für Wasserbau und Gewässerschutz von Bund und Kanton erarbeitet werden muss, erfordert eine rund einjährige Projektierungsphase. Aus heutiger Sicht rechnen wir mit Brutto-Baukosten von mindestens 5 Millionen Franken.

Wir erwarten, Ihnen Projekt und Baukredit 1983 zur Abstimmung unterbreiten zu können. Das Projekt wird anschliessend eine mehrjährige Bauzeit erfordern.

**Ihre Zustimmung zu Projekt und Baukredit dieses grossen Wasserbau- und Kanalisationsvorhabens sowie eine weitgehende Realisierung dieser Bauten sind notwendige Vorausleistungen einer Strassenunterführung.**

## 2. Verkehrsplanerische Massnahmen

Eine Strassenunterführung Südquartier – Lindenhof hat hauptsächlich dem Binnenverkehr dieser beiden Quartiere zu dienen.

Für den Ziel- und Quellverkehr des Südquartiers, insbesondere für seine Industrie- und Gewerbebetriebe, muss daher vorgängig eine Öffnung nach Westen erreicht werden: Verbindung Hubstrasse – Sirnacherstrasse.

Die beiden Kantone Thurgau und St. Gallen haben Projektstudien für einen Autobahnanschluss Wil-West in Auftrag gegeben. Die ersten Resultate dürfen wir in nächster Zeit erwarten. Wenn z. B. im Raum Gloten ein Autobahnanschluss technisch, finanziell und politisch möglich werden sollte, dann könnte die Verbindung Hubstrasse – Sirnacherstrasse direkt zu diesem Anschluss geführt werden. Damit wäre sowohl für das Südquartier als auch für den Ilgenplatz ausserordentlich viel erreicht.

Und wenn überdies der Durchgangsverkehr Nord-Süd aus dem Thurgau ins Toggenburg auf diesen Autobahnanschluss Wil-West gelenkt werden kann, brächte dies unserem Stadtzentrum spürbare Verkehrsentslastungen. Die Bronschhoferstrasse, der Schwanen- und Rudenzburgplatz sowie die Toggenburger- oder St. Gallerstrasse würden dann vom in Richtung Süden rollenden Verkehr weitgehend befreit.

Sollte dieser Autobahnanschluss Wil-West aber aus irgendwelchen Gründen zum Scheitern verurteilt sein, dann bleibt als zweitbeste Lösung für den Ziel- und Quellverkehr des Südquartiers und den Durchgangsverkehr immer noch die Regionalstrasse gemäss Verkehrsrichtplan 1980.

Dann wäre sorgfältig abzuwägen, welchen Teilstücken der Regionalstrasse welche Priorität zusteht.

Wenn z. B. dem Abschnitt A von der Glärnischstrasse zur Toggenburger-/Flawilerstrasse erste Priorität zugesprochen würde, könnte dieser eine Strassenunterführung östliche Buchenstrasse – Lindengutstrasse für lange Zeit aufschiebbar machen.

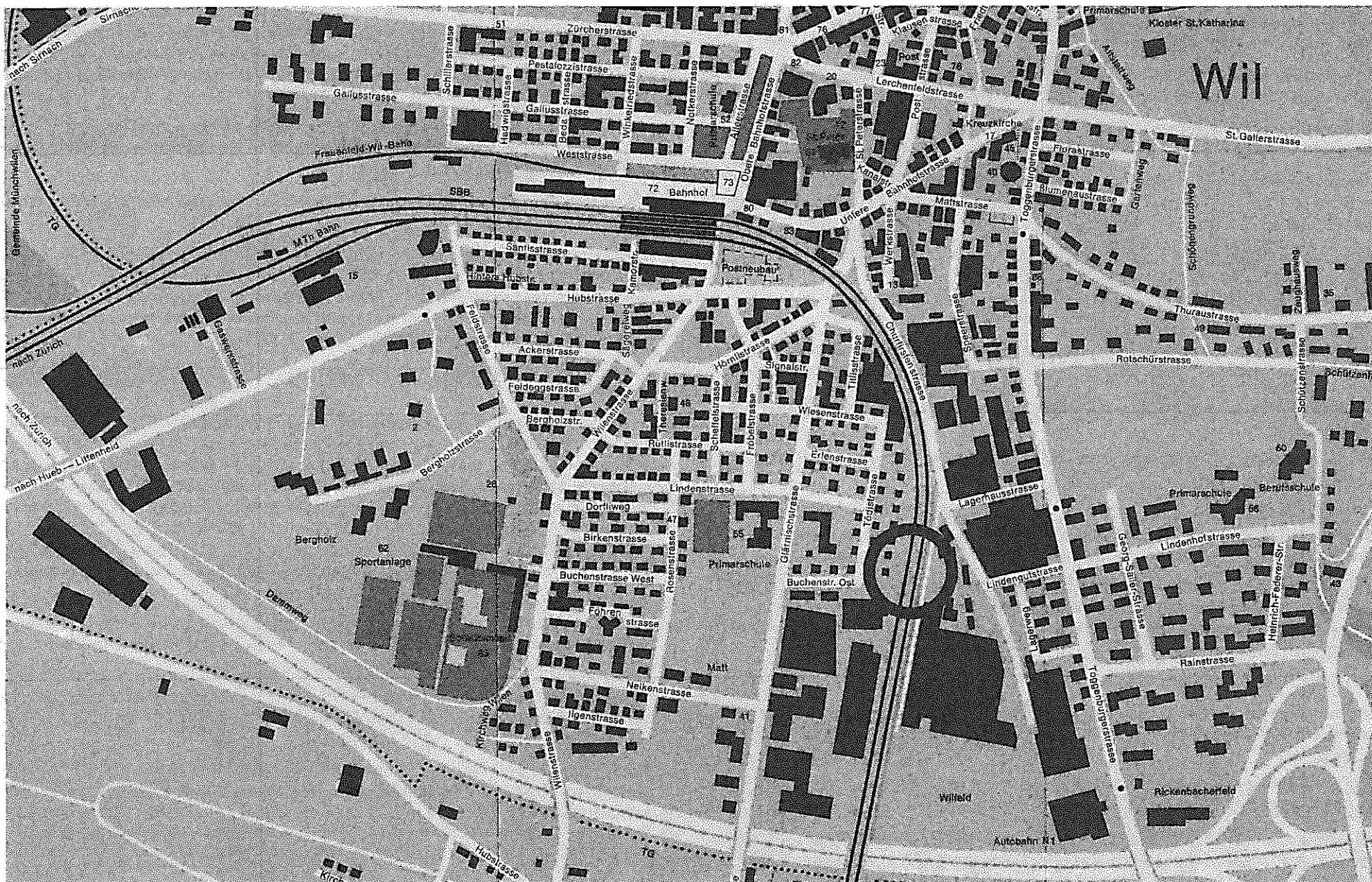
All diese Informationen wollen Ihnen aufzeigen, wie vielschichtig die Verkehrerschliessung des Südquartiers ist. Da wichtige Entscheide dazu aber nicht auf kommunaler Ebene, sondern auf kantonaler und sogar auf Bundesebene gefällt werden müssen, sind Art und Zeitpunkt dieser Entscheide für uns heute noch recht ungewiss.

Solange sind wir aber auch nicht in der Lage, Ihnen einen überzeugenden Bericht und Antrag zu einer Strassenunterführung Südquartier-/Lindenhof zu unterbreiten. Denn diese Verbindung kann und darf nur quartieverbindenden Charakter haben. Wenn sie weitergehende Funktionen zu übernehmen hätte, würde sie eine spürbare Schmälerung der Wohnqualität in beiden Quartieren bedeuten und wäre nicht mehr vertretbar.

**Die Krebsbachsanierung und die ausstehenden Grundsatzentscheide über die Verkehrerschliessung verunmöglichen uns, Ihnen innert kurzer Zeit das Projekt einer Strassenunterführung zum Entscheid vorzulegen.**

**Das Projekt einer zweckmässigen Personenunterführung ist aber entscheidungsreif.**

## Ausschnitt Stadtplan



## Projekt

Unter Berücksichtigung aller Kriterien ist für Fussgänger und Velofahrer eine **Verbindung zwischen östlicher Buchenstrasse und Lindengutstrasse die optimalste Lösung.**

Wohl liegt sie etwas weit südlich. Sie verbindet aber gut die beiden Schulanlagen, die heutigen und zukünftigen Sportanlagen, die Wohn- und Arbeitsplätze.

Östliche Buchenstrasse und Lindengutstrasse sind für Fussgänger und Velofahrer geeignete und sichere Anschlussstrassen.

Die Quartierverbindung ist mit einem recht mässigen Landerwerb möglich, der auch die privaten Grundeigentümer nicht übermässig belastet. Es muss folgender Landerwerb getätigt werden:

|                         |                        |
|-------------------------|------------------------|
| Abbt Ernst, Tödistrasse | ca. 33 m <sup>2</sup>  |
| Hürlimann Traktoren AG  | ca. 208 m <sup>2</sup> |
| Schmolz + Bickenbach AG | ca. 207 m <sup>2</sup> |
| Schweiz. Bundesbahnen   | ca. 69 m <sup>2</sup>  |

Von Grundstücken, die bereits im Eigentum der Politischen Gemeinde sind, werden 202 m<sup>2</sup> beansprucht.

**Die Verbindung zwischen unseren beiden südlichen Stadtquartieren würde wie folgt angelegt:**

Von der östlichen Buchenstrasse führt eine leicht gebogene Rampe mit 12 % Gefälle zur Unterführung.

Die Unterführung selbst ist 20 m lang, 3 m breit und 2,75 m hoch. Mit einem Lichtschacht für Tageslicht, einer guten künstlichen Beleuchtung und einer dekorativen Gestaltung soll der Durchgang möglichst angenehm gestaltet werden.

Auf der Ostseite können die Fussgänger entweder über eine kurze Treppe mit 17 Stufen oder eine Rampe, die auch den Velofahrern dient, die Höhe der Industriestrasse erreichen. Die Rampe ist mit einem Treppenweg ausgestattet, der auch für ältere Fussgänger gut begehbar ist.

Auf je einer Holzbrücke wird der Weg über den offenen Krebsbach fortgesetzt.

Der Krebsbach soll im Bauabschnitt ganz leicht nach Osten verschoben werden, um zwischen dem Bahngeleise und den beiden Aufgängen wieder eine Bepflanzung zu ermöglichen.

Über einen neu zu erstellenden Weg dem Nordrand des Areals der Traktorenfabrik Hürlimann AG entlang wird die Lindengutstrasse erreicht.

**Die Personenunterführung verunmöglicht eine allfällige spätere Strassenunterführung nicht.** Die Personenunterführung würde dann zumal in ihrer jetzigen Ausführung weitgehend erhalten mit dem grossen Vorteil, dass der Fussgänger vom Stras-

senraum getrennt bleibt und zudem eine wesentlich geringere Höhendifferenz überwinden muss. Die gleiche Lösung wird eben jetzt bei der Neuhofunterführung verwirklicht. Lediglich die 17stufige Treppe auf der Ostseite hätte der Strasse zu weichen. Die Fussgänger würden dann auf einer separaten Rampe, die in der gleichen Richtung wie die Unterführung verläuft, zur Lindengutstrasse geführt. Die Unterführung wäre nach dem Bau einer Strasse ausschliesslich den Fussgängern vorbehalten. Die Velofahrer würden auf einem separaten Radstreifen durch die Strassenunterführung fahren.

Die projektierte Personenunterführung darf mit Rücksicht auf die Fussgänger nicht fahrend durchquert werden. Eine entsprechende Signalisation und bauliche Massnahmen werden dies fordern.

Es ist zumutbar, für ca. 30 Meter vom Sattel zu steigen, wenn es um die Sicherheit des Mitmenschen geht.

Der zusätzliche Ausbau der Unterführung mit zwei richtungsgetreten Radwegen ist nicht möglich, weil bei einer Erweiterung des Bauwerkes nach Norden privates Grundeigentum in unzumutbarer Weise beansprucht werden müsste. Eine Verbreiterung nach Süden würde einer allfälligen Strasse den Weg versperren. Zudem würden die Baukosten noch wesentlich höher ausfallen.

Gegenseitige Rücksichtnahme, Anstand und Verkehrsdisziplin gehören auch zu diesem Projekt!

Wenn Sie dem Bau dieser Unterführung zustimmen, beabsichtigen wir, die östliche und westliche Buchenstrasse mit einem einfachen Fuss- und Radweg südlich des Mattschulhauses zu verbinden. Eine Strasse wird nicht erstellt. **Damit ist eine durchgehende umweglose Wegverbindung von der Lindenhofstrasse bis zum Bergholz offen.** Wir werden dem Schutz und der Sicherheit der Fussgänger und Velofahrer auf der ganzen Wegstrecke grosse Aufmerksamkeit schenken:

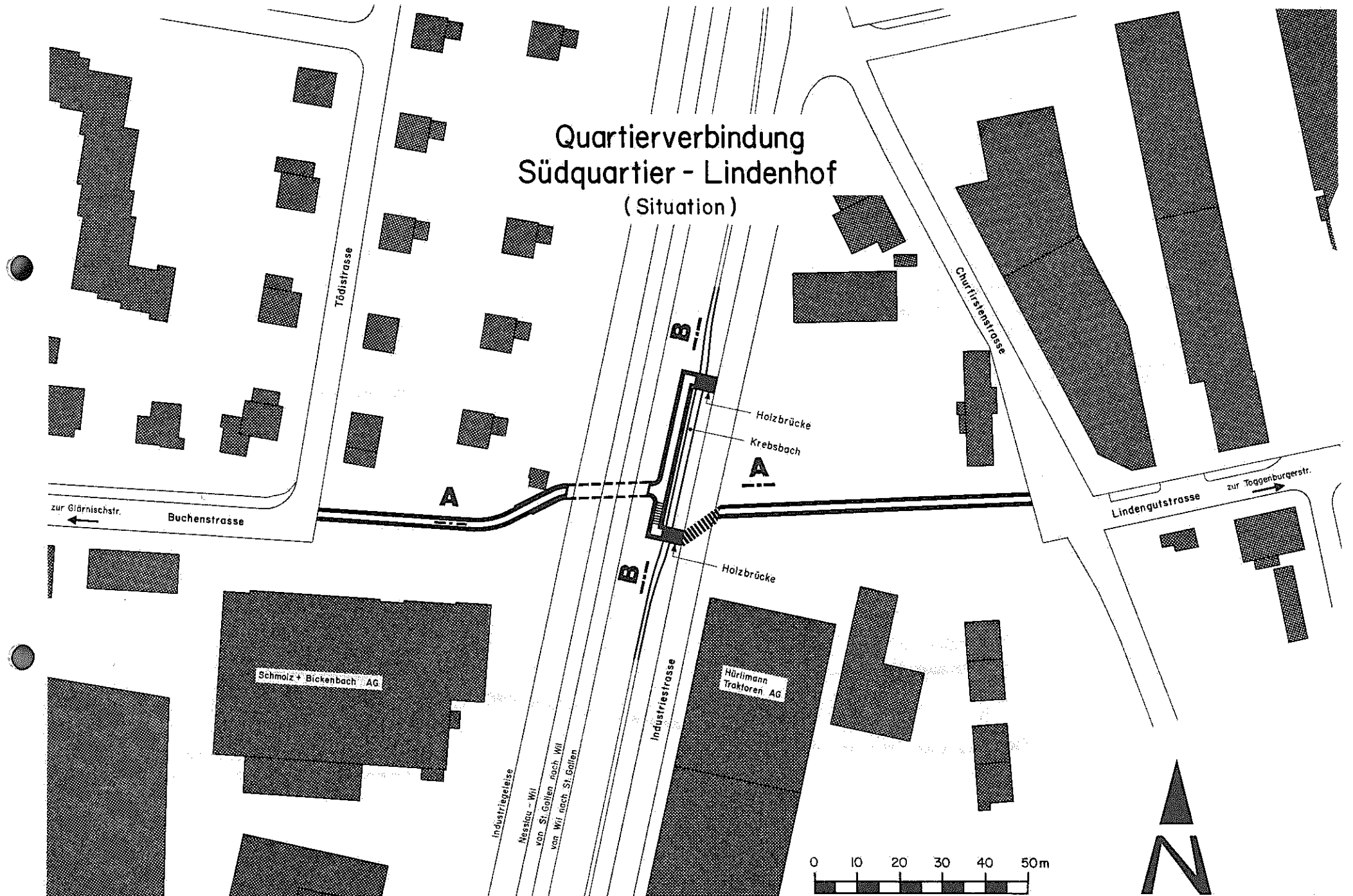
Mit einer guten Beleuchtung, mit Fussgängerstreifen, Stoppsignalen, evtl. Fussgängerampeln (z. B. bei der Toggenburgerstrasse), soll dieses Ziel erreicht werden.

Bauten unter dem Bahngeleise bedingen zur Sicherheit des Bahnverkehrs und der Baustelle eine Langsamfahrt der Züge. Um trotzdem einen pünktlichen Fahrplan zu gewährleisten, können von der SBB nur sehr wenige Baustellen gleichzeitig in einem grösseren Streckenabschnitt bewilligt werden.

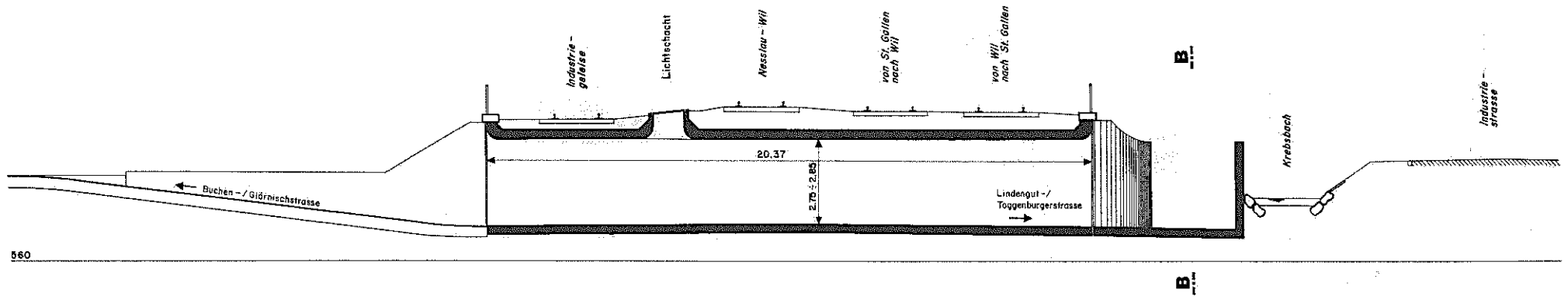
Wir sind in der glücklichen Lage, bereits auf Februar / März 1982 eine solche Bewilligung zu erhalten. Ebenso stehen die notwendigen Hilfsbrücken der SBB zur Verfügung.

Damit sind die wesentlichen Voraussetzungen erfüllt, um diesen Bau 1982 zu verwirklichen, so dass auf **Ende 1982 mit der Eröffnung dieser Verbindung gerechnet werden darf.**

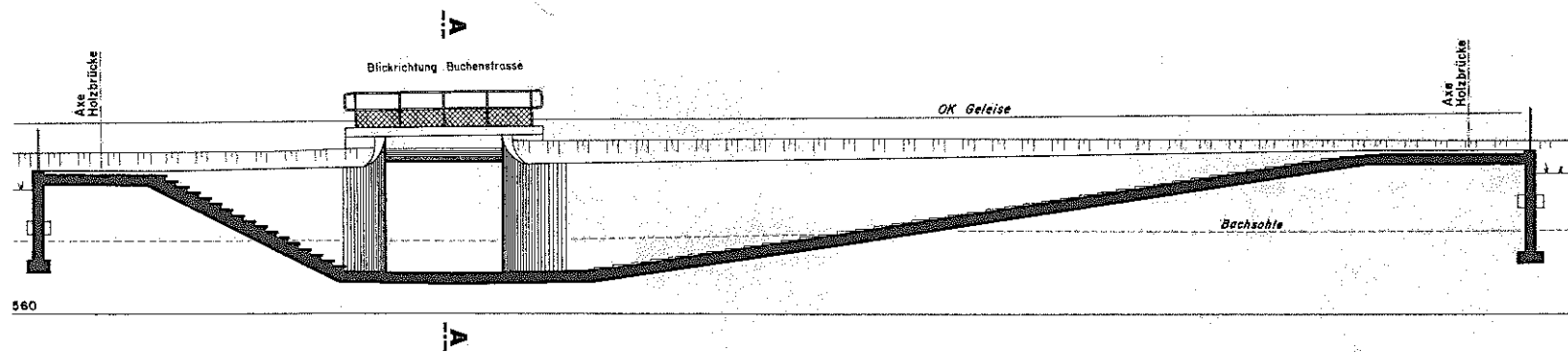
# Quartierverbindung Südquartier - Lindenhof (Situation)



# **SCHNITT A-A**



# **SCHNITT B-B**



## Anlagekosten

Der vom Ingenieurbüro Grünenfelder und Keller AG Wil, Sachbearbeiter Adolf Looser, ausgearbeitete Kostenvoranschlag mit Preisstand September 1981 gliedert sich wie folgt:

|                                                    |                        |
|----------------------------------------------------|------------------------|
| Installationen . . . . .                           | Fr. 51 000.-           |
| Erdarbeiten . . . . .                              | Fr. 221 000.-          |
| Gewässerkorrektion . . . . .                       | Fr. 50 000.-           |
| Entwässerungen . . . . .                           | Fr. 32 500.-           |
| Übergangs- und Foundationsschicht . . . . .        | Fr. 23 500.-           |
| Abschlüsse . . . . .                               | Fr. 16 200.-           |
| Belagsarbeiten . . . . .                           | Fr. 35 800.-           |
| Betonarbeiten . . . . .                            | Fr. 247 000.-          |
| Bahn-Hilfsbrücken und Geleiseanpassungen . . . . . | Fr. 430 000.-          |
| Brückenabdichtungen . . . . .                      | Fr. 30 000.-           |
| Verschiedenes . . . . .                            | Fr. 53 000.-           |
| Vermessung und Vermarkung . . . . .                | Fr. 5 000.-            |
| Projekt und Bauleitung . . . . .                   | Fr. 85 000.-           |
| Erwerb von Grund und Rechten . . . . .             | Fr. 70 000.-           |
| Anlagekosten total . . . . .                       | <u>Fr. 1 350 000.-</u> |

Die Sicherheit des Bahnverkehrs und der Baustelle während der mehrmonatigen Bauzeit kosten wie bei jeder Baustelle im Geleisebereich ihren Preis.

Die Langsamfahrentschädigung an die SBB infolge der höheren Energiekosten und die Miete für SBB-Hilfsbrücken betragen allein rund Fr. 190 000.-.

Auf den vier Geleisen über der Baustelle verkehren heute täglich rund 150 Züge (inkl. Rangierzüge).

Obwohl das Projekt betont einfach gehalten ist, sind die Kosten nicht unbedeutend. Wir sind aber überzeugt, dass der Ertrag den Aufwand um einiges überwiegt, weil die Unterführung täglich sehr vielen Menschen und insbesondere den Kindern eine kurze, ansprechende Verbindung von Quartier zu Quartier anbietet. Dabei bleibt ihnen die Begehung verkehrsträchtiger und gefährlicher Strassen, Kreuzungen und Plätze erspart.

Und wenn das Projekt dazu beiträgt, die Unfallgefahr zu vermindern und Unfälle zu vermeiden, dann hat sich der Aufwand mehr als gelohnt.

Hoffen wir, dass die neue, kürzere Verbindung viele dazu bewegen wird, den Arbeitsplatz, den Sportplatz usw. inskünftig nicht mehr anzufahren, sondern anzugehen. Auch das wird die Baukosten in mancherlei Beziehung lohnend machen.

## Finanzierung

Zur Finanzierung der Baukosten können weder Subventionen noch Perimeterbeiträge herangezogen werden.

Von den totalen **Anlagekosten von Fr. 1 350 000.-** kann der von Ihnen mit dem Voranschlag 1981 im Konto 16204.501 bewilligte **Projektierungskredit von Fr. 50 000.- abgezogen** werden. Damit ergibt sich ein noch zu bewilligender **Nettokredit von Fr. 1 300 000.-**.

Wir schlagen Ihnen vor, diese Schuld ab 1982 mit einer jährlichen Quote von Fr. 130 000.- zu amortisieren.

Es ist möglich, diese Tilgungsquote ab 1982 in unsere Voranschläge einzustellen, ohne den Gemeindehaushalt zusätzlich zu belasten und dadurch den Steuerfuss zu gefährden. Auf Ende 1981 werden wieder einige Amortisationsquoten früherer Projekte auslaufen. An ihre Stelle kann diese neue Quote treten.

Sehr geehrte Mitbürgerinnen und Mitbürger

**Südquartier und Lindenhofquartier sind eng miteinander verbunden. Bereits heute sorgen Kindergärten und Quartierprimarschulen in beiden Quartieren, aber auch das regionale Berufsschulzentrum im Lindenhof und die Sportanlagen im Bergholz für rege gegenseitige Beziehungen.**

**Der Bau einer Dreifachturnhalle mit Aussensportanlagen im Lindenhof, der neue Kommandoposten unserer städtischen Zivilschutzorganisation am selben Ort sowie die neue Wiler Hauptpost und die Erweiterung der Sportanlagen im Bergholz werden diese wechselseitigen Kontakte in Zukunft noch verstärken.**

**Die Verbindung östliche Buchenstrasse – Lindengutstrasse erfüllt für die schwächsten Verkehrsteilnehmer, Fussgänger und Velofahrer, ein jahrzehntelanges Begehren.**

**Unsere Verkehrsplanung 1980 belegt eindrücklich die Notwendigkeit dieser Öffnung.**

**Von vielen Mitbürgern in den Vernehmlassungen zur Verkehrsplanung und von Seiten der Schulgemeinde wird mit Nachdruck wenigstens eine sofortige Fussgänger-Verbindung gewünscht: Unser Antrag ist die Antwort auf dieses Begehren.**

**Das Projekt ist sorgfältig erarbeitet. Den finanziellen Anlagekosten stehen sicher ebenso hohe nicht materielle Werte gegenüber. Das Projekt lässt Ihnen den vollen Entscheidungsspielraum bezüglich Lage und Ausbaustandard einer allfälligen späteren Strassenunterführung offen.**

Wir beantragen Ihnen deshalb,

**Bauprojekt und Kostenvoranschlag von Fr. 1 350 000.– für eine Verbindung östliche Buchenstrasse – Lindengutstrasse zu genehmigen**

**einen Kredit von Fr. 1 300 000.– zuzüglich allfälliger teuerungsbedingter Mehrkosten zu gewähren**

**und diese Schuld mit jährlichen Tilgungsquoten von Fr. 130 000.– ab 1982 zu amortisieren.**

Wil, 30. September 1981

Im Namen des Gemeinderates

**Hans Wechsler**  
Stadtammann

**Hans Huber**  
Stadtschreiber