

Wil – Einfluß der Nationalstraße auf die Stadtplanung

staltet werden. Mit elf neuen landwirtschaftlichen Siedlungen konnten dem Dorf und den Bauern wesentliche Vorteile verschafft werden. Alle Landwirte sind entweder an der Peripherie des Dorfes oder in Siedlungen. Die Siedler haben statt 5 bis 17 nur noch ein Grundstück und verfügen statt wie bisher über 5 bis 7 ha über 12 ha Boden, wobei zuteilungs- und größenmäßig eine mechanische Bewirtschaftung im Einmannbetrieb ermöglicht worden ist. Der Einsatz der Gemeinde von zweimal 300 000 Franken für Land-erwerb zur Förderung der Güterzusammenlegung und zur Realisierung der Ortsplanung hat sich gelohnt; denn außer der Güterzusammenlegung, die neben Sirnach auch die Gemeinde Wiezikon und den Kranzenberg umfaßt, konnte das Land der künftigen Quartierstraßen und ein Schulzentrum mit Sportanlage zugunsten der Gemeinde ausgeschieden werden. Zudem profitierte der Kanton von dieser weiträumigen Unternehmung, indem das Land für die regionalen Verkehrsverbindungen gesichert und für die Autobahn die vorzeitige Zuteilung des Trasses ermöglicht werden konnte.

Es ist erfreulich, daß die Belange der N1 und jene der Ortsplanung sich in Sirnach nicht bloß ergänzt, sondern gegenseitig sich gefördert haben. Der beidseitige gute Wille zu einer volkswirtschaftlich und technisch rationellen Lösung der gestellten Aufgabe hat sich gelohnt, wie man rückblickend mit Genugtuung feststellen kann.

Dr. E. Bühler

Gemeindeammann, Sirnach

Auf der Fahrt von Winterthur–Wängi gegen Wil treten uns zuerst der Getreidesilo der SBB, ein Hochkamin und die Spitze eines Kirchturms ins Blickfeld. Um nicht in überbautes Gelände zu geraten, holt die N1 zu einem eleganten Bogen nach rechts aus. Wie ein Windschutz schirmen Mischwaldbestände nördlich und südlich im respektablen Abstand thurgauische und st.gallische Gebietshoheit ab. Der Wechsel vom Asphalt- zum Betonbelag bezeichnet die Kantonsgrenze. Über die N1 führt die Bahnlinie Zürich–St.Gallen.

Erst nach 200 m Fahrt auf Wiler Boden sind links, zwischen schlanken Hochhäusern und der Spiel- und Sportanlage, die Giebel, Türme und Dächer der Altstadt sichtbar, und nur auf knappe 450 m Fahrt. Vor uns steht das Säntismassiv. Rechts auf dem Hügel zeigt Wilen TG bei Wil SG neue Wohnhäuser des wachsenden Dorfes. Dann senkt sich die N1 wieder in ihre Böschungen. Die SBB verläßt das Gelände südlich ins Toggenburg, südöstlich nach St.Gallen. Ein paar Brücken erinnern, daß droben, links und rechts, lokales Leben und regionaler Verkehr weitergehen.

Von altersher schneiden sich hier zwei Achsen: Zürich–St.Gallen, Konstanz–Toggenburg. Der geographische Schnittpunkt der natürlichen Landschaft wird auch von der N1 bestätigt: das Anschlußwerk Wil.

Die N1 senkt sich auf das untere Plateau, die Wiler Tharau. Hier ist die Thur den Nagelfluh- und Tuffsteinfelsen des Toggenburgs entronnen und im Begriffe, weit nach rechts zu schwenken. Hügelzug und Wälder verdecken jede Sicht auf die Kleinstadt. Selbst auf der Rückfahrt von St.Gallen gestattet uns die neue Nationalstraße keinen Blick auf Wil. Nur bei der Senke östlich des Anschlußwerkes Uzwil–Oberbüren sind fern am Hügelrand Türme und Giebel der alten Stadt sichtbar, Wahrzeichen alter weltlicher und geistlicher Herrlichkeit.

Da droben begann vor siebenhundert Jahren die alte Stadt, deren Silhouette beinahe unangetastet geblieben ist, die vor Verunstaltung und Verbauung geschützt, deren Antlitz frisch erhalten bleiben soll. Unerreicht ist die Präzision und Strenge, die durch die Jahrhunderte sie selbst sich auferlegt hat: zwei Straßenzüge, drei Häuserzeilen geben uns den feinen Maßstab, den moderne, noch so gekonnte Überbauungen vermissen lassen, ja deren Maßstab ein mildes Lächeln über viele heutige Städtebauer ist. Sie dominiert über ihrer jungen Schwester, der neuen Stadt in der Ebene,

in deren Bauland die Nationalstraße ihren Platz hat.

Am 14. Oktober 1855 fuhr der erste, geschmückte Bahnhof Wil ein. Er prägte die Landschaft, ein erträglicher. Doch damals waren sicher keine Bahnen, denn der Bahnhof lag beinahe des Städtchens entfernt. Heute liegt die dominierende Altstadt ist der Altstadt in Wil. Der Zonenplan ist geographisch und sachlich auf ihren Schutz und Siedlungsschwerpunkt, das Landerwerb zu ihr hinführen. Die umgebende Umgebunglichen Maßstab der Altstadt unter beiden.

Im ersten Bauzonenplan von 1942 ist der Bereich der N1 ist, dreigeschossiger Zonenplan von 1955 und seitheriger Holzindustrieland vor, zwischen Kirch- und Wilenstraße zweigeschossige Straße und Glärnischstraße Gewerbe- und Toggenburgerstraße Industrie zum Galgenrain zweigeschossige <übriges Gemeindegebiet>.

In dieses Konzept griff die Projektion Holz reservierte zusätzliche Industrie-ten. Das südwestliche Terrain jenseits der Industriegeleise erschlossen werden werbezzone etabliert. Beim Bau der Industrie das nordöstliche Industrieland der Industrie berücksichtigt worden. Die Hub Wiler Boden überquert, wurde in der Stadt legt, wie die Ansprüche in den nächsten dürften, mit beidseitigen Trottoirs als Beispiel dafür, wie Bestraßungs- und Kenntnissen und dem unabänderlichen werden mußten. Der Kirchweg nach Fußgängeroute, endet an der Autobahn zur Kirche noch nach Wilen. Südlich der Straßenbrücken wurde es für die th

Wil treten uns zuerst
und die Spitze eines
tes Gelände zu ge-
nach rechts aus. Wie
nördlich und süd-
nd st.gallische Ge-
m Betonbelag be-
ührt die Bahnlinie

und links, zwischen
ortanlage, die Gie-
nd nur auf knappe
v. Rechts auf dem
user des wachsen-
ihre Böschungen.
enburg, südöstlich
ß droben, links und
weitergehen.

Zürich–St.Gallen,
chnittpunkt der na-
bestätigt: das An-

Wiler Tharau. Hier
des Toggenburgs
ts zu schwenken.
auf die Kleinstadt.
ttet uns die neue
r Senke östlich des
Hügelrand Türme
en alter weltlicher

alte Stadt, deren
die vor Verunstal-
isch erhalten blei-
nge, die durch die
Straßenzüge, drei
en moderne, noch
ja deren Maßstab
uer ist. Sie domi-
tadt in der Ebene,

in deren Bauland die Nationalstraße N1 ihre Spur tief eingeschnitten hat.

Am 14. Oktober 1855 fuhr der erste Eisenbahnzug in den festlich geschmückten Bahnhof Wil ein. Auch das war ein Einschnitt in die Landschaft, ein erträglicher. Die 1600 Einwohner des Städtchens von damals waren sicher vor den Immissionen der Eisenbahn, denn der Bahnhof lag beinahe 1000 m vom Schwerpunkt des Städtchens entfernt. Heute liegt er nahe dem Ortszentrum.

Die dominierende Altstadt ist der Ausgangspunkt der Ortsplanung in Wil. Der Zonenplan ist geographisch auf die Altstadt zentriert und sachlich auf ihren Schutz und Bestand ausgerichtet. Der Siedlungsschwerpunkt, das Laden- und Geschäftszentrum, muß zu ihr hinführen. Die umgebende Überbauung muß sich dem baulichen Maßstab der Altstadt unterordnen. Ein Grüngürtel trennt beide.

Im ersten Bauzonenplan von 1942 war alles Land, das heute im Bereich der N1 ist, dreigeschossig erklärt (Zone II und III). Der Zonenplan von 1955 und seitherige Teilrevisionen sahen im Bergholz Industrieland vor, zwischen Kirchweg Wilen (N1 km 353,320) und Wilenstraße zweigeschossige Wohnzone, zwischen Wilenstraße und Glärnischstraße Gewerbezone, zwischen Glärnisch- und Toggenburgerstraße Industriezone und vom Grenzstein bis zum Galgenrain zweigeschossige Wohnzone; die Tharau blieb «übriges Gemeindegebiet».

In dieses Konzept griff die Projektierung der N1 ein. Das im Bergholz reservierte zusätzliche Industrieland wurde entzweigeschnitten. Das südwestliche Terrain jenseits kann nicht mehr durch ein Industriegeleise erschlossen werden. Hier wurde ein Streifen Gewerbezone etabliert. Beim Bau der Hubstraße-Überführung ist für das nordöstliche Industrieland der Einbezug eines Industriegeleises berücksichtigt worden. Die Hubstraße, die als erste die N1 auf Wiler Boden überquert, wurde in der Konstruktion so breit angelegt, wie die Ansprüche in den nächsten Jahrzehnten sich stellen dürften, mit beidseitigen Trottoirs auf Kosten der Gemeinde. Ein Beispiel dafür, wie Bestraßungs- und Baulinienpläne neuen Erkenntnissen und dem unabänderlichen Band der N1 angepaßt werden mußten. Der Kirchweg nach Wilen, eine vielbegangene Fußgängeroute, endet an der Autobahn und führt heute weder zur Kirche noch nach Wilen. Südlich der Wilen- und Glärnischstraßenbrücken wurde es für die thurgauischen Nachbarn akut,

zeitgemäße Einmündungen zu erstellen. Ganz arg beschnitt die N1 das Industriegelände westlich und östlich der Bahnlinie im Süden. Nicht alle Realersatzansprüche konnten zufriedengestellt werden. Östlich der Toggenburgerstraße boten große Flächen bevorzugtes Wohnbauland. Soweit dieses nicht abgegraben und ausgebaggert wurde für das Anschlußwerk, ist hier eine allgemeine (mehrgeschossige) Wohnzone verblieben. Nachteile brachte das Güter- und Waldzusammenlegungsverfahren Rickenbach TG und Umgebung, das mit dem Nationalstraßenbau in die Wege geleitet und in das Wil territorial und finanziell einbezogen wurde. Bauland wurde jahrelang blockiert, über das Terrain des Nächsten wurde disponiert.

Ein beachtenswertes Bauwerk, der monumentalen Wirkung ent-rückt, weil in die Tiefe verlegt, wird in alle Zukunft der Abwasserkanal sein, der gemeinsam mit der N1 in der nördlichen Standspur eingelegt worden ist. Auf 2500 m Länge, bei einem Durchmesser von anfänglich 50 cm (Hubstraße/Bergholz), schließlich von 150×240 cm (Teilstrecke zum Regenwasserklärbecken), führt dieser Kanal das Meteorwasser der N1 und das Abwasser von Wil, eines Teiles von Bronschhofen (Roßrüti, Bild) und der drei thurgauischen Ortsgemeinden Hub-Bußwil, Wilen und Rickenbach zur Kläranlage Wil, erstellt 1955 bis 1957 für 12 000 Einwohner und -gleichwerte. Ein derart verstärkter Zufluß hat den Ausbau unserer Kläranlage und des Alpbaches (Vorfluter) zur unmittelbaren Folge.

In der Wiler Tharau durchschneidet die N1 Wiesen und Wälder. Sie traversiert hier das Grundwasserbecken, aus dem unsere Wasserversorgung (Pumpwerk I südlich, Pumpwerk II nördlich) gespiesen wird. Inskünftig wird der obere Teil der Tharau Ruhezone sein, Erholungsraum. Wälder und Wiesen werden Pflanzenschutzgebiet (Pflückverbot). Im untern, südlichen Teil ist 1967/68 die neue Gemeinschaftsschießanlage von Wil (40 Scheiben auf 300 m, 12 Scheiben auf 50 m) in die Landschaft gebettet worden. Autobahnbedingt wurden die Stadtschützen in der Altstadt wegkommandiert. Die Gemeinde hat mit der Stadtschützengesellschaft die neue Anlage erstellt. Der Schießknall wird durch südöstliche Abkehr von der N1 und durch Dämme abgeschirmt. Das Walddreieck, das die N1 mit dem Thurlauf eingrenzt, wird Naturschutzgebiet, dem die standortgemäßen Holzarten des Auen-Ahorn-Eschenwald-Charakters (*Acerato-Fraxinetum alluviale*)

Goßau – Linienführung und Ortsplanung

angehören. Hier sollen die typischen Auenpflanzen, die in den letzten Jahrzehnten ausgerottet wurden, sich wieder einbürgern. Das Gemeindeterritorium der Stadt Wil umfaßt nur 759,1 ha. Davon sind für den Bau der Autobahn und des Anschlußwerkes 25,41 ha, für die Umfahrungsstraße 3,7 ha, total 29,11 ha, hauptsächlich qualifiziertes Bauland, beansprucht worden. Weitere (nur) 1,35 ha Autobahnboden liegen auf thurgauischem Territorium an dieser Strecke. Die Opfer und der Aufwand Wils sichern der kleinen Stadt den direkten Anschluß an die Straße in die große, weite Welt.

Dr. L. Fähr
Stadtammann, Wil

Das erste Vernehmlassungsprojekt der N1

Im Jahre 1956 erließ der Gemeinderat ein neu konzipiertes Baureglement, das am 24. Juli 1956 vom kantonalen Baudepartement genehmigt wurde. Diese neue Bauordnung befaßte sich in zahlreichen Bestimmungen mit der Zonen- und Überbauungsplanung und bildete die Grundlage für die in Angriff genommene Ortsplanung. 1958 wurde der vom Planungsbüro Hans Aregger + Klaus Christoffel, Zürich, erarbeitete Zonenplan Goßau unter dem Motto «Ortsplanung – ein Gebot unserer Zeit» öffentlich aufgelegt. Die Begrenzung des eingezonten Gebietes bildete im Norden die projektierte Autobahn.

Die ersten Verhandlungen mit dem Baudepartement des Kantons St.Gallen bzw. dem Kantonsingenieurbüro bezüglich des Autobahntrasses gehen etwa auf das Jahr 1956 zurück. Die künftige Autobahn sollte in einem leichten nach Norden ausholenden Bogen von der Degenau über die Sommerau, das Gaswerk, die Rosenau, Wildhaus, das Andwiler Tobel, Oberdorf in das Breitfeld führen. Mit dieser Linienführung, die sich gut ins Gelände einfügte und bautechnisch keine besonderen Schwierigkeiten bot, glaubte sich auch der Gemeinderat einverstanden erklären zu können. Als im November 1960 der Kantonsingenieur das Vernehmlassungsprojekt 1:5000 unterbreitete, erschrak der Gemeinderat plötzlich über die Tatsache, daß die künftige Autobahn so nahe an der bestehenden Überbauung vorbeiführen sollte. In der Zwischenzeit hatte die Bautätigkeit in erheblichem Umfang eingesetzt und man sah voraus, daß die Überbauung schon nach relativ kurzer Zeit in den Bereich der projektierten N1 vorstoßen würde.

Gesuch um Achsverschiebung nach Norden

Diese Entwicklung veranlaßte die Gemeindebehörde, mündlich und schriftlich eine Verschiebung der Autobahnachse weiter nach Norden zu beantragen, um im Hinblick auf das künftige Wachstum der Gemeinde effektiv zu einer *Umfahrung der Ortschaft Goßau* zu gelangen und *nicht eine neue Durchfahrt* mit einer folgenschweren Zerteilung des künftigen Besiedlungsraumes zu erhalten. Nationalstraßen 1. Klasse bringen, sofern sie nahe an die bestehende Überbauung zu liegen kommen, meist eindeutige Zäsuren. Das ist vor allem dann der Fall, wenn die Autobahn durch kupiertes Gelände führt mit entsprechenden Dämmen und

Einschnitten. Man erreicht rasch bis zu 40 m und darüber. Die Ausdehnung des Siedlungsraumes aus ideellen, finanziellen und anderen Gründen werden sollte. Die jenseits der Autobahn liegende Ortschaft soll nicht von allem Ansehen abgeschnitten sein und zu einer eigenständigen Gemeinde verurteilt werden. Die Verbindung zwischen den getrennten Gebieten mit der besten Verkehrsverbindung reiche Über- und Unterführungen sicherzustellen. Dazu ist eine gezielte, wenn auch weniger gut lösbare Aufgabe. Alle diese Gründe belegen, daß die Autobahn unbedingt gebaut werden muß, und zwar so, daß bei einer Ortsplanung die N1 eine einflussreiche Achse im Raum einerseits und des Landes andererseits darstelle.

Der Entscheid über die Linienführung

Unser Begehren auf eine Achsverschiebung wurde den Organen des Nationalen Baudepartements und den auf keine große Gegenüberstellung bereits so weit fortgeschrittenen Überbauungsvarianten Degenau–Wildhaus gegenübergestellt. Es ist zu hoffen, daß schließlich der Gemeinderat, Dr. Simon Frick, die von der Baudepartementstudien studierten Varianten vergleicht.

Der Variantenvergleich ergab eine weitgehende Gleichwertigkeit. Die Überbauungsvarianten zeigten etwas größere Einschnitte. Der Materialverbrauch war gut. Dagegen erschien die Variante der autobahnbedingten Güterumfahrung auch die Verlegung des Anschlußwerkes. Günstig sprach im Hinblick auf die künftige Westumfahrung zugunsten der *endgültigen Entscheid* über die weitere nordwärts *fiel am 13.*