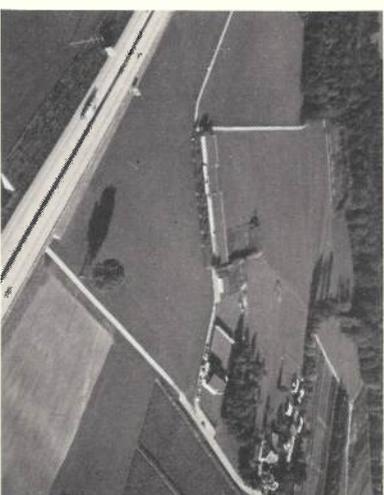




**POLITISCHE  
GEMEINDE WIL**

**Abstimmungsvorlagen  
vom 30. November 1980**

Erweiterung der  
50 m-Schiessanlage  
Thurau



Erweiterung  
des  
Spitals Wil



Ausbau der  
Verzweigung  
Glärnischstrasse/Hubstrasse



# Bericht und Antrag des Gemeinderates zum Ausbau der Verzweigung Glärnischstrasse/Hubstrasse

Sehr geehrte Mitbürgerinnen und Mitbürger

In der Verschiedenartigkeit der drei Abstimmungsvorlagen widerspiegelt sich augenfällig die Vielfalt der Aufgabenbereiche unserer Politischen Gemeinde. Damit sind aber auch Sie als stimmberechtigte Bürgerin und Bürger aufgerufen, gleichzeitig Anträge aus den Bereichen Freizeitpolitik, Gesundheits- und Sozialpolitik sowie Verkehrspolitik zu prüfen und mit Ihren Stimmzetteln darüber zu entscheiden.

Wir haben uns in den letzten zwei Jahren bemüht, Sie an unserer Zentrums- und Verkehrsplanung teilhaben zu lassen. So hoffen wir zuversichtlich, dass es Ihnen nun auch leichter fallen wird, unseren nachfolgenden Antrag zum Ausbau der Verzweigung Glärnischstrasse/Hubstrasse in seinem grösseren Zusammenhang zu verstehen und zu beurteilen.

Unser Antrag will auch Beweis dafür sein, dass dem sorgfältigen und gründlichen Planen nun ein entschlossenes Verwirklichen folgen soll.

## Das Südquartier und seine Erschliessung

SBB-Bahnlinie und Autobahn N1 umgrenzen das Südquartier im Südwesten unserer Stadt.

Es ist **Wohnquartier** von z.Z. rund 3 250 Einwohnern. Es ist **Gewerbe- und Industriequartier** mit z.Z. rund 1 100 Arbeitsplätzen.

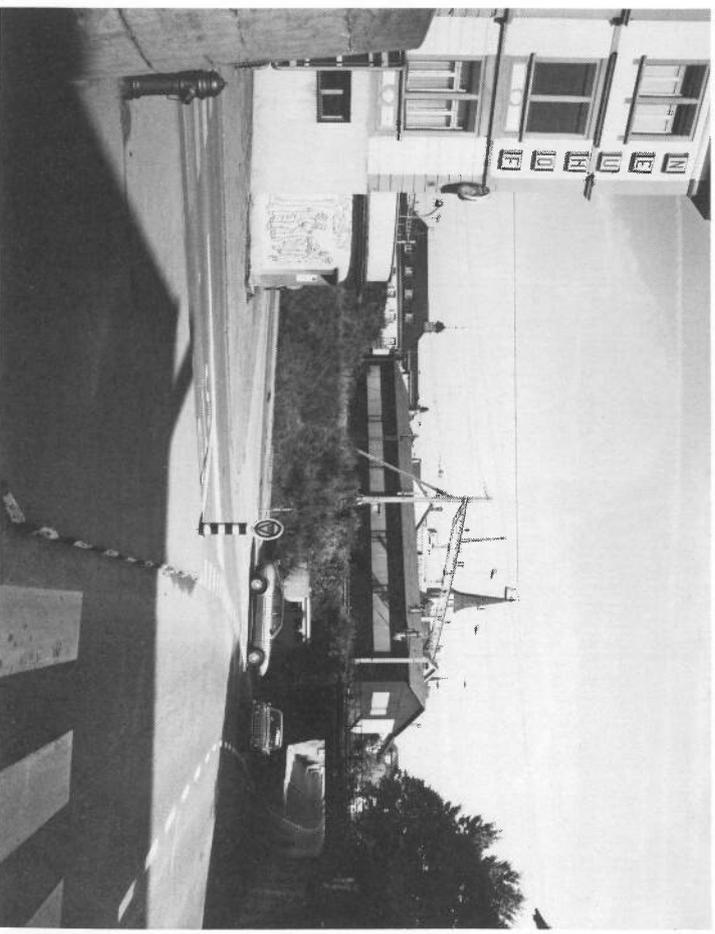
In diesem Stadtteil liegen eine **Schulanlage** und eine bedeutende gesamtstädtische **Sportanlage**.

Das Quartier verfügt immer noch über einige **Landreserven für Wohnbauten**.

Für die rund 50 000 m<sup>2</sup> **Gewerbe- und Industrieauland** zwischen dem SBB-Gelände und der Hubstrasse warten weit mehr Interessenten auf konkrete Kaufsverhandlungen als berücksichtigt werden können.

Der Ausbau der Sportanlage, insbesondere mit Rasenspielfeldern, ist dringend. Das neue Postbetriebsgebäude, die zukünftige städtische Hauptpost, wird 1982 eröffnet.

Die Verbindung zu diesem Stadtquartier aber ist auf dem Stand 1933 stecken geblieben. 1932/33 wurde die heutige Bahnunterführung südlich des Ilgenplatzes gebaut, und sie ist die einzige Fahrverbindung zwischen dem Südquartier und den anderen Stadtquartieren.



# Das Südquartier in der Verkehrsplanung

In unserer Verkehrsplanung 1980 schlagen wir im Bereich Südquartier gleich zwei verkehrsplannerische Massnahmen und eine verkehrstechnische vor.

**Verkehrsplannerische Massnahmen** sind neue Strecken im Strassennetz mit dem Zwecke, bestehende Verbindungen zu entlasten.

**Verkehrstechnische Massnahmen** sind bauliche und organisatorische Massnahmen mit dem Zwecke, an unbefriedigenden Stellen die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und den Verkehrsfluss zu verbessern.

## 1. Die Öffnung des Südquartiers nach Westen

Die Verbindung der Hubstrasse mit der Zürcherstrasse (Wil-Münchwilen) ist dringend notwendig. Sie würde die Zürcherstrasse, den Schwanenplatz, die Untere Bahnhofstrasse, den Ilgenplatz und die Ilgenunterführung von unerwünschtem Ziel- und Quellverkehr ins und vom Südquartier befreien.

(Zielverkehr = Verkehr, der ausserhalb der Stadt beginnt und in der Stadt endet  
Quellverkehr = Verkehr, der in der Stadt beginnt und ausserhalb der Stadt endet).

Von besonderer Bedeutung ist diese Verbindung auch für den Schwerverkehr der Industrien. Sie ist ein für unsere Stadt wichtiges Teilstück der **Regionalstrasse**, der Umfahrungsstrasse von Wil, die vom Thurgau ins Toggenburg führen soll.

Diese Regionalstrasse ist eine der gewichtigsten Massnahmen unserer Verkehrsplanung. Sie ist auch verankert im regionalen Verkehrsrichtplan sowie im Leitbild 1980 des Regierungsrates des Kantons Thurgau und wird unterstützt von den zuständigen Instanzen des Kantons St. Gallen. Ihre Bedeutung würde sogar noch zunehmen, wenn ein Autobahnanschluss Wil-West möglich werden sollte, was z. Z. mit Vorprojektstudien geprüft wird.

Bei der Verwirklichung dieser Strasse sind wir auf die Unterstützung der Kantone Thurgau und St. Gallen angewiesen, da sie Staatsstrasse wird.

Wir kehren unsererseits seit einiger Zeit alles vor, um das Trasse dieser Strasse zu sichern.

## 2. Die Verbindung des Südquartiers mit dem Lindenhofquartier

Der Nutzen einer solchen Verbindung ist augenfällig, die daraus folgende Entlastung des Ilgenplatzes offensichtlich. Sie ist deshalb auch eine vorrangige Massnahme unserer Verkehrsplanung.

Nach sorgfältiger Prüfung von sechs Varianten schlagen wir aus unserer Beurteilung als optimale Lösung eine Unterführung der Bahn von der östlichen Buchenstrasse zur Lindengutstrasse vor. Diese Unterführung ist ausschliesslich Quartierverbindungsstrasse und darf niemals für den Durchgangsverkehr missbraucht werden. Soeben ist als Variante eine Verbindung Hubstrasse-Speerstrasse ins Gespräch gekommen. Unser Ausbauprojekt

schliesst diesen Vorschlag nicht aus. Zur Diskussion steht z. Z. auch noch, in einer ersten Etappe lediglich eine Verbindung für Fussgänger und Velofahrer zu erstellen im Abschnitt östliche Buchenstrasse-Lindengutstrasse oder allenfalls im Bereich Lindenstrasse-Lagerhausstrasse.

Nach der Auswertung der Vernehmlassungen zur Verkehrsplanung, die Ende Oktober 1980 bei uns eingehen werden, haben wir vor, die Realisierung einer Quartierverbindung Südquartier-Lindenhof in dieser oder jener Form entscheidend voranzutreiben.

## 3. Die Sanierung der Verzweigung Glärnisch-/Hubstrasse im Bereich Neuhof

Die beiden unter Ziffern 1 und 2 skizzierten verkehrsplannerischen Massnahmen sind für eine gute Erschliessung unseres Südquartiers unerlässlich. Aus verschiedenen Gründen lassen verkehrsplannerische Massnahmen, die eine echte funktionelle Verbesserung des Strassennetzes bringen werden, oft lange auf sich warten, und zwar nicht nur in Wil. Das Postulat der Quartierverbindung Südquartier-Lindenhof ist an die 30 Jahre alt!

Neben den verkehrsplannerischen verdienen aber auch die verkehrstechnischen Massnahmen ebenso viel Aufmerksamkeit. Unsere Verkehrsplanung enthält ebenfalls eine grosse Liste solcher Massnahmen für die verschiedensten Stadtgebiete.

Die wichtigste verkehrstechnische Massnahme im Südquartier ist die Sanierung des unübersichtlichen und gefährlichen fünfästigen Knotens beim Neuhof südlich der Bahnunterführung.

Sie wissen alle, dass nördlich davon gleich wieder ein solcher Knoten uns alle beschäftigt, der Ilgenplatz.

Diese Bahnunterführung bleibt auch nach einer Verwirklichung der beiden verkehrsplannerischen Öffnungen des Südquartiers die wichtigste «Pforte» vom Südquartier zum Stadtzentrum.

Ihre umfassende und zukunftsorientierte Verbesserung ist somit zweifellos nützlich und notwendig und wird mit der weiteren Entwicklung dieses Quartiers – Postbetriebsgebäude, Gewerbe- und Industriebauten, Sportanlagen, Wohnbauten – immer dringender. Wiederrum wäre es falsch, einer theoretischen Prioritätsordnung verhaftet zu bleiben und das, was ebenfalls notwendig und heute abstimmungsreif ist, zurückzustellen.

Sie haben bereits ein erstes Mal positiv Stellung genommen zur Sanierung dieser Verzweigung. In der Urnenabstimmung vom 20. Mai 1979 haben Sie unserem Antrag, die Liegenschaft «Neuhof» zum Zwecke der Strassensanierung zu kaufen, mit starkem Mehr zugestimmt.

In der Folge wurde in mehreren Stufen das nun vorliegende Projekt erarbeitet.

Mit der Projektierung der Fussgängerunterführung beauftragten wir das Ingenieurbüro Grünentfelder + Keller AG, Wil, das im Auftrag der PTT auch die Brückenverbretterung im Zusammenhang mit dem Postneubau bearbeitet. Den Auftrag zum Ausbau der Verzweigung Glärnischstrasse/Hubstrasse erteilen wir dem Ingenieurbüro Marcel Nobel, Buchenstrasse 47, Wil.



## Bauprojekt

Das Schwergewicht jeder verkehrstechnischen Massnahme und damit auch des Ausbaus der Verzweigung Glärnischstrasse/Hubstrasse liegt in der **Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fussgänger, Velofahrer und Automobilisten.**

In welchem Ausmasse sämtliche Verkehrsteilnehmer diese «Porte» benutzen, beweist die Verkehrszählung von Freitag, 5. Oktober 1979, von 06.00 Uhr bis 20.00 Uhr:

Fussgänger:	806	PW:	7 141
Velofahrer:	2 292	Lastwagen:	442

### Was bringt das Projekt dem Fussgänger und Velofahrer?

1. Die heutige Bahnunterführung weist eine Fahrbahnbreite von 6,25 m auf. Für die Fussgänger besteht ein Gehweg (Trottoir) von 2,75 m Breite. Diese Fahrbahnmassse aus den 30er Jahren genügen der heutigen Verkehrsbelastung in keiner Weise mehr.

**Insbesondere sind die sehr zahlreichen Velofahrer in dieser Unterführung aufs höchste gefährdet.**

Eine Fahrbahnverbreiterung ist für die Sicherheit der Velofahrer zwingend und wird erreicht, indem der bisherige Gehweg zur Fahrbahn geschlagen und eine separate Personenunterführung gebaut wird.

In der Unterführung werden damit zwei Fahrspuren von je 4 m möglich, die durch eine markante Sicherheitslinie getrennt sind.

**Die Sicherheit der Velofahrer ist damit ganz wesentlich erhöht.**

**Die Fussgänger aber unterqueren die Bahn geschützt, unbelästigt vom Lärm und den Abgasen der Motorfahrzeuge und werden nicht mehr verschmutzt, wenn sich bei Regen in der vertieften Unterführung vorübergehend Wasserlachen bilden, durch welche die Autos fahren.**

Die neue Personenunterführung kann zudem auf höherem Niveau geführt werden als die Strasse, was den Fussgängern ein unnötiges Hinunter- und wieder Hinaufsteigen erspart.

**Die separate Personenunterführung ist die beste Lösung zur Sicherheit der Fussgänger. Sie ermöglicht zugleich die Verbreiterung der zu engen Fahrbahnen und bringt damit den Velofahrern den dringend notwendigen Schutz.**

2. Auf Gehwegen, die direkt an die Fahrbahn anschliessen, ist der Fussgänger nur bedingt geschützt. Mit einer grösseren Trennung von Gehweg und Strasse wird der Schutz erhöht. Das Projekt sieht deshalb vor, den postseitigen Gehweg an der Hubstrasse durch einen ca. 2 m breiten bepflanzten Grünstreifen von der Strasse zu trennen. Dies verunmöglicht zudem ein Parkieren am Strassenrand unter Mitbenützung des Gehweges, was bekanntlich wiederum den Fussgänger beeinträchtigt. Auf dem Postareal stehen genügend Parkplätze bereit.

3. Wir freuen uns, dass auch südlich der Hubstrasse zwischen Fröbelstrasse und Neuhof ein neuer Gehweg möglich wird. Entgegenkommenderweise verzichten die Firma R. Büchi und Herr E. Bürgli-Pfister auf ihre bisherige Anfahrt im Ostbereich ihrer Liegenschaften in die Hubstrasse. **Dies erlaubt dem Fussgänger, die Hubstrasse an übersichtlicher Stelle bereits bei Hauptzugang zur Post zu überqueren und geschützt südseits bis zu Neuhofplatz zu gelangen.**

4. Die Schliessung der Hörnlistrasse erlaubt, diesen Gehweg ohne Unterbruch bis zum Trottoir der Glärnischstrasse zu führen.

**Damit wird dem Fussgänger die Überquerung einer bisherigen zwispurigen Fahrbahn an übersichtlicher Stelle erspart.**

**Die Hörnlistrasse selbst erfährt damit eine bemerkenswerte Aufwertung für Fussgänger und Velofahrer.**

5. Der heutige Fussgängerstreifen über die Glärnischstrasse zur Tittlisstrasse liegt bereits im Kreuzungsbereich und ist gefährlich.

Er wird ca. 50 m südwärts verschoben. Dies ist möglich, weil neu zwischen den Liegenschaften Restaurant Signal und Glärnischstrasse 10 ein Fussweg bis zur Tittlisstrasse angelegt und auch auf der Ostseite der Glärnischstrasse ein bescheidener Gehweg von der Eimmündung Tittlisstrasse bis zum Restaurant Signal gebaut werden kann. Wir danken allen betroffenen Liegenschaftseigentümern sehr. Der neue Fussgängerstreifen über die Glärnischstrasse liegt an übersichtlicher Stelle und führt zudem über eine Schutzinsel in der Mitte der Fahrbahn.

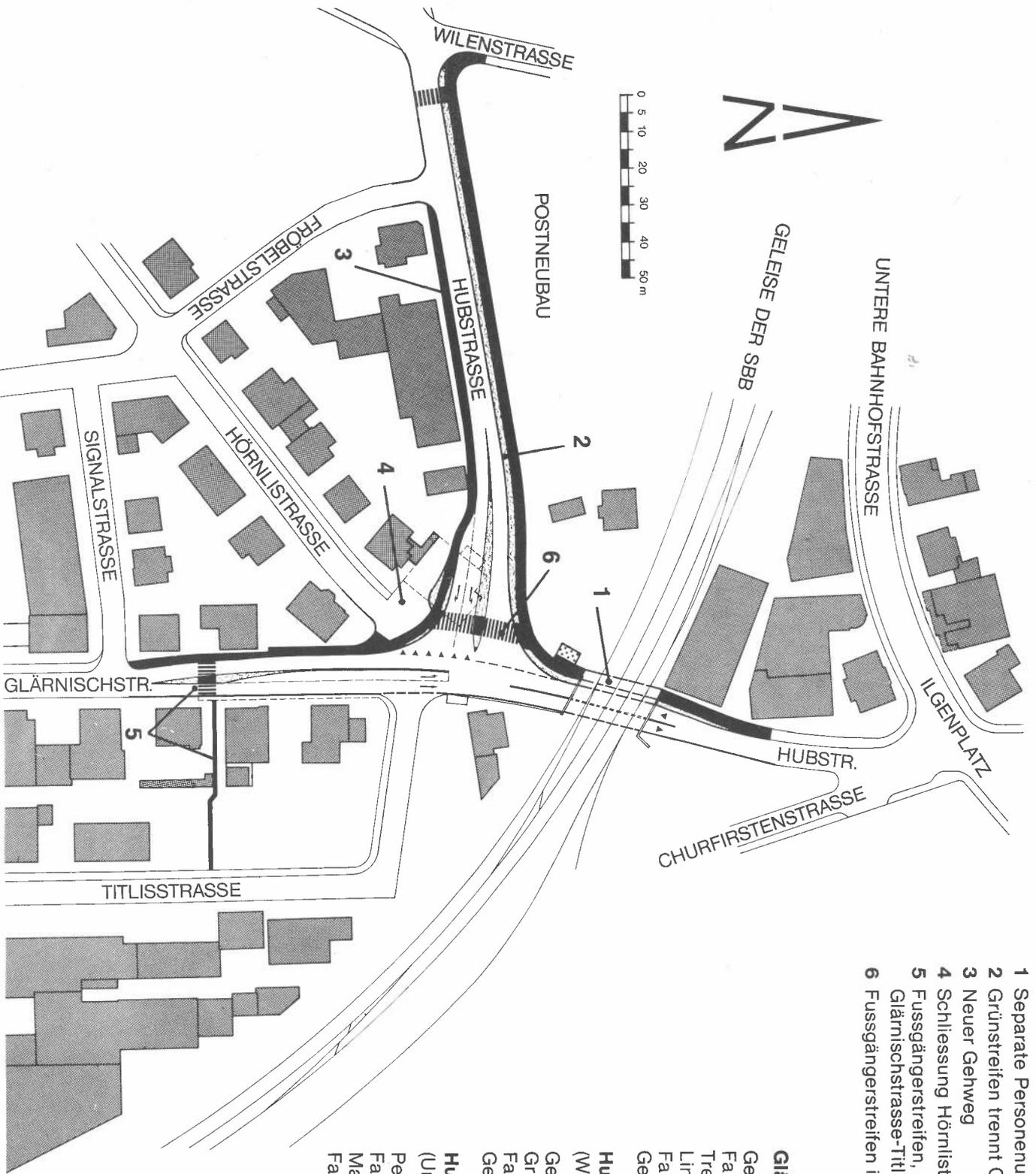
**Der Fussgänger erfährt damit einen sicheren Übergang vom westlichen Gehweg der Glärnischstrasse auf die Ostseite und zur Tittlisstrasse.**

6. Der Fussgängerübergang über die Hubstrasse im Kreuzungsbereich wie etwas nach Westen verlegt und die Distanz vom Unterführungsausgang zum Streifen gegenüber heute vergrössert. In der Strassenmitte wird ein markante Schutzinsel erstellt. Seine Begehung erfordert aber nach wie vor erhöhte Aufmerksamkeit.

**Der Schutz des Fussgängers wird auch auf diesem Übergang gegenüber heute verbessert.**

Sämtliche Massnahmen sind mit der Beratungsstelle für Unfallverhütung Bern (BfU) und der Verkehrsabteilung der Kantonspolizei St. Gallen grünlich besprochen.

**Separate Personenunterführung, neue Gehwege, Grünstreifen, Schutzinseln, ein neuer Fussweg, neue Fussgängerstreifen und zahlreiche Anpassungsarbeiten an bestehenden Liegenschaften verbessern ganz wesentlich die Sicherheit der Fussgänger. All diese Massnahmen sind kostspielig. Es liegt an uns allen, darüber zu entscheiden, wieviel uns Leben und Gesundheit von uns selbst und unseren Mitmenschen wert sind.**



- 1 Separate Personenunterführung
- 2 Grünstreifen trennt Gehweg und Fahrbahn
- 3 Neuer Gehweg
- 4 Schliessung Hörnlistrasse zugunsten des Fussgängers
- 5 Fussgängerstreifen, Schutzinsel und Fussweg Glärnischstrasse-Titlisstrasse
- 6 Fussgängerstreifen im Verzweigungsbereich

**Glärnischstrasse**

- Gehweg West b = 2.00 m
- Fahrbahn West b = 4.00 m
- Trenninsel b = 0.50 m
- Linksabbiegespur b = 2.75 m
- Fahrbahn Ost b = 3.25 m
- Gehweg Ost b = 1.20 m

**Hubstrasse**

- (Wilenstrasse-Glärnischstrasse)
- Gehweg Nord b = 2.50 m
  - Grünstreifen b = 2.00 m
  - Fahrbahn b = 7.00 m
  - Gehweg Süd b = 2.00 m

**Hubstrasse**

- (Unterführung)
- Personenunterführung b = 2.75 m
  - Fahrbahn West b = 4.00 m
  - Markierung b = 0.50 m
  - Fahrbahn Ost b = 4.00 m

### Was bringt das Projekt für den motorisierten Verkehr?

Der heutige starkbefahrene fünfästige Knoten beim Neuhof ist gekennzeichnet durch 80 mögliche Konfliktsituationen, ungenügende Sichtverhältnisse, zu enge Radien und einen zähflüssigen Verkehr (zwei Stopstrassen).

1. Vom Verkehrsablauf her wird ein fünfästiger Knoten erst sicherer und besser, wenn es gelingt, den einen oder anderen Ast abzusägen. Die Hörnilstrasse muss deshalb geschlossen werden.

Der Verkehr, der heute über die Hörnilstrasse führt, wird inskünftig die Wilenstrasse und die ausgebaute Hubstrasse benutzen.

Am Ende der Hörnilstrasse entsteht ein Kehrlplatz; damit ist die Erschliessung der Liegenschaften an dieser Strasse gesichert.

Der Wert dieser Strassenschliessung als **Wohnschutzmassnahme ist augenfällig.**

Zu- und Wegfahrt der Titlisstrasse im Kreuzungsbereich müssen ebenfalls teilweise eingeschränkt werden.

**Die vortrittsberechtigte Glärnischstrasse bildet damit mit der Hubstrasse eine T-Kreuzung, die verkehrssicherste Art einer Strasseneinmündung.**

2. Um eine optimale Sicherheit auf dieser Kreuzung zu erreichen, sind folgende Massnahmen notwendig:

– Verschiebung der Kreuzung nach Süden, um die Übersicht in alle Fahrrichtungen zu verbessern.

– Ausbau der Kurvenradien nach dem Grundsatz «sicher, aber nicht schnell»

– Bau von Vorsortierspuren zur Verflüssigung des Verkehrs, vor allem aber auch mit Blick auf die beiden verkehrsplannerischen Massnahmen in diesem Quartier (Verbindung Glärnischstrasse-Toggenburgerstrasse und Hubstrasse-Zürcherstrasse)

– Erstellung von Schutz-, Leit- und Trenninseln, Sicherheits- und Leitlinien sowie Grünstreifen.

Diese Massnahmen erfordern den Einbezug der Liegenschaft Neuhof, wobei das Gebäude abgebrochen werden muss. Wir haben Sie darüber im Bericht zum Kauf dieser Liegenschaft im Mai 1979 bereits orientiert.

3. Die Durchfahrthöhe der Unterführung mit heute ca. 3.80 m ist zu gering. Sie soll durch Absenken der Strasse auf 4.20 m erhöht werden. Gleichzeitig wird der «Buckel» in der Glärnischstrasse, der die Übersicht etwas erschwert, abgetragen werden.

Der Kreuzungsausbau berücksichtigt in allen Teilen die Kriterien, die überörtlich, flüssig, aber nicht schnell. Er trägt der heutigen und künftigen Entwicklung voll Rechnung und ist damit eine zukunftsbezogene verkehrstechnische Sanierungsmassnahme am Eingang zum Südkwartier.

**Unser Projekt ist eine problemgerechte Sanierung dieses wichtigen Bereichs für Fussgänger, Velofahrer und Automobilisten.**

Vielleicht wird eine spätere Generation einmal auch auf der östlichen Seite der Bahnunterführung eine Personenunterführung bauen, wenn ein beidseitiger durchgehender Gehweg an der Glärnischstrasse notwendig und realisierbar werden sollte. Das vorliegende Projekt lässt diese Entwicklung offen.

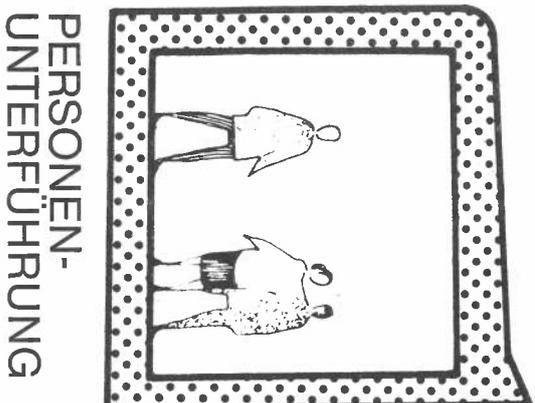
Weil in diesen und anderen Quartieren unserer Stadt weitere Verkehrsplanerische und verkehrstechnische Massnahmen der Lösung harren, die Zeit und Geld kosten, sind wir der Überzeugung, dass das vorliegende Projekt baulich und finanziell den Massstab wahrt. Es stellt weder eine ungenügende Teillösung noch eine zu umfangreiche Endlösung dar.

Die separate **Personenunterführung** trennt den Fussgänger vom Fahrverkehr und ermöglicht die Bahnunterführung auf höherem Niveau.

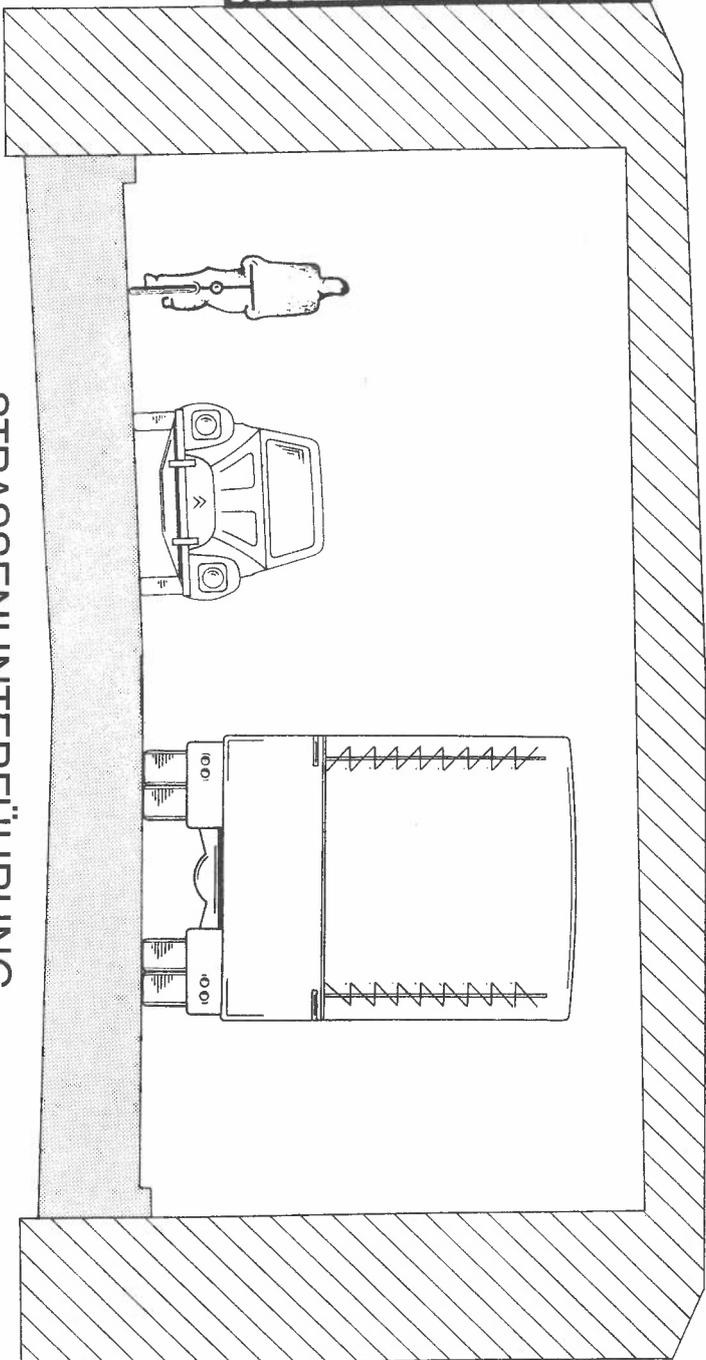
Die **Strassenunterführung** bringt mit den Fahrbahnverbreiterungen dem Velofahrer grösseren Schutz, und die neue Durchfahrts Höhe von 4.20 m verhindert ein Steckenbleiben des Lastwagens in der Unterführung.



## SBB-GELEISE



PERSONEN-  
UNTERFÜHRUNG



STRASSENUNTERFÜHRUNG

# Anlagekosten

## A. Strassenbau

Kostenvoranschlag Ingenieurbüro Marcel Nobel, Wil	
Preisstand August 1980	
Vorarbeiten	Fr. 40 000.—
– Abbruch Neuhof	Fr. 30 000.—
– Rissprotokolle	Fr. 10 000.—
Baukosten	Fr. 852 000.—
– Installationen	Fr. 47 000.—
– Erdarbeiten	Fr. 124 000.—
– Entwässerung	Fr. 84 000.—
– Übergangs- und Fundationsschicht	Fr. 114 000.—
– Betonarbeiten	Fr. 75 000.—
– Abschlüsse	Fr. 98 000.—
– Belagsarbeiten	Fr. 164 000.—
– Regiearbeiten und Unvorhergesehenes	Fr. 65 000.—
– Projekt, Bauleitung, Abrechnung	Fr. 81 000.—
	<u>Fr. 852 000.—</u>
Anpassungen Nebenstrassen und Liegenschaften	Fr. 48 000.—
Erwerb von Grund und Rechten Nebenarbeiten (Signalisation, Markierung, Bepflanzung etc.)	Fr. 130 000.—
	Fr. 45 000.—
Strassenbau total	<u>Fr. 1 115 000.—</u>

## B. Personenunterführung

Kostenvoranschlag Ingenieurbüro Grünenfelder + Keller AG, Wil	
Preisstand November 1979	
Erwerb von Grund und Rechten Bauarbeiten total	Fr. 25 000
– Installationen	Fr. 40 000.—
– Erdarbeiten	Fr. 182 000.—
– Entwässerungen	Fr. 13 000.—
– Belagsarbeiten	Fr. 24 000.—
– Betonarbeiten Unterfangen Lagerschuppen, Stützmauern und Preillbock	Fr. 120 000.—
– Betonarbeiten Unterführung	Fr. 107 000.—
– Sicherungsmassnahmen Geleise und Fahrleitung	Fr. 60 000.—
– Bahn-Hilfsbrücken Geleiseanpassungen	Fr. 137 000.—
– Brückenabdichtungen	Fr. 17 000.—
– Verschiedene Arbeiten	Fr. 90 000.—
	<u>Fr. 790 000.—</u>
Vermessung und Vermarkung Projekt, Bauleitung und Abrechnung	Fr. 5 000.
Personenunterführung total	<u>Fr. 70 000.</u>
	<u>Fr. 890 000.</u>

## C. Zusammenfassung

Anlagekosten Strassenbau	Fr. 1 115 000.
Anlagekosten Personenunterführung	Fr. 890 000.
<b>Anlagekosten total</b>	<b><u>Fr. 2 005 000.</u></b>

## Finanzierung

Glärnischstrasse und Hubstrasse sind vom Kanton als **Gemeinde-Durchgangsstrassen** anerkannt, an deren Ausbau sich der Kanton wegen ihrer überkommunalen Bedeutung finanziell beteiligt.

Der Vorsteher des kantonalen Baudepartementes, Herr Landammann Dr. W. Geiger, erachtet in seinem Brief vom 15. Oktober 1980 an den Gemeinderat die geplante Sanierung der Strassenverzweigung Hubstrasse/Glärnischstrasse mit Fussgänger-Unterführung im Interesse der Verkehrssicherheit für notwendig.

Er hat uns gleichzeitig einen **Staatsbeitrag** aus dem Konto «Ausbau von Gemeindedurchgangsstrassen» von **Fr. 478 000.—** in Aussicht gestellt, der nach unserer Urnenabstimmung vom Gesamtratsbeschluss beschlossen wird.

Wir halten es auch für gerechtfertigt, Ihnen für dieses wichtige Ausbauprojekt aus der Reserve Strassenausbauten, Konto 3564.22, Stand 31. 12. 1979 Fr. 253 359.15, einen Bezug von **Fr. 127 000.—** zu beantragen.

Daraus ergibt sich folgende noch zu amortisierende Bauschuld:

Anlagekosten total	Fr. 2 005 000.—
Staatsbeitrag	Fr. 478 000.—
zu bewilligender Nettokredit	Fr. 1 527 000.—
Reserveentnahme Kto. 3564.22	Fr. 127 000.—
<b>Zu tilgende Bauschuld</b>	<b>Fr. 1 400 000.—</b>

Zur Amortisierung dieser Schuld beantragen wir Ihnen eine jährliche Tilgungsquote ab 1981 von **Fr. 140 000.—**.

Wir sehen vor, diese Quote wie folgt zu finanzieren:

	heutige Tilgungsquote	Restschuld 31. 12. 1980
Verlängerung Bergholzstrasse	Fr. 25 000.—	Fr. 10 000.—
Ausbau Hubstrasse (3. 4. 1973)	Fr. 55 000.—	Fr. 5 000.—
Grünzone Weierwiese	Fr. 20 000.—	Fr. 20 000.—
	Fr. 100 000.—	Fr. 35 000.—

Wir halten es für sicher, die drei Restschuldbeträge von total **Fr. 35 000.—** aus einem Rechnungsüberschuss 1980 abschreiben zu können. Damit werden im Voranschlag 1981 die drei Tilgungsraten von total **Fr. 100 000.—** nicht mehr eingesetzt werden müssen.

Fr. 100 000.— werden somit frei zur Mitfinanzierung der neuen Quote von Fr. 140 000.—, so dass die effektive Mehrbelastung unseres Finanzhaushaltes daraus lediglich **Fr. 40 000.—** beträgt.

Diese Mehrbelastung beeinflusst den Steuerfuss mit Sicherheit nicht.

Der finanzielle Aufwand für dieses vielschichtige Projekt ist gross. Zum Zwecke der Kosteneinsparung wurde es zweimal überarbeitet. Es in Teilschritten zu verwirklichen, ist politisch, technisch und finanziell nicht richtig.

Die Personenumführung kann nie mehr so günstig gebaut werden wie jetzt im Zusammenhang mit dem Postneubau und der Erstellung eines neuen Postzustellgeleises. Das kostengünstigere Durchtriebsverfahren ist leider aus technischen Gründen nicht möglich.

Eine beschleunigte Sanierung des Knotens wird schon dem heutigen und erst recht dem bevorstehenden neuen Verkehrsaufkommen an diesem wichtigen Punkt unserer Stadt in keiner Weise mehr gerecht.

Die mangelnde Verkehrssicherheit an diesem Brückenkopf ins Südquartier ist nicht nur ein Problem dieses Quartiers; es betrifft schon heute und ganz sicher morgen unsere ganze Stadt.

Für eine weitere Entwicklung des Südquartiers bezüglich Wohn-, Gewerbe- und Industriebauten sowie Sportanlagen kann man ohne Sanierung mit ruhigem Gewissen nicht mehr eintreten.

Die «Eingangstür» zum Südquartier ist im Zustand von 1933 stehengeblieben und dahinter hat das Quartier eine 50jährige eindruckliche Entwicklung erlebt, die noch weiter geht.

**Wir meinen, dass es darum Zeit ist, heute endlich mit der Verkehrsschliessung zu dieser Entwicklung aufzuschliessen.**

Sehr geehrte Mitbürgerinnen und Mitbürger

Die Sanierung der Verzweigung Glärnischstrasse/Hubstrasse mit separater Personenunterführung ist notwendig.

Sie ist eine dringende verkehrstechnische Massnahme. Sie entspricht dem Ergebnis unserer Verkehrsplanung, die Ihnen ein Beurteilen der Probleme in Zusammenhängen ermöglicht.

Sie dient in erster Linie der Verkehrssicherheit von Fussgängern, Velofahrern und Automobilisten.

Sie gewährleistet zusammen mit den beiden zukünftigen Öffnungen des Südquartiers nach Osten und Norden eine zweckmässige Erschliessung dieses Stadtquartiers.

Sie ist von gesamtstädtischem und regionalem Interesse.

Sie präjudiziert den Entscheid über die künftige Sanierung des Ilgenplatzes und die Linienführung der Quartierverbindung Südquartier-Lindenhof nicht.

Sie kann ohne steuerliche Mehrbelastung finanziert werden.

Wir beantragen Ihnen deshalb,

Bauprojekt und Kostenvoranschlag von Fr. 2 005 000.— zum Ausbau der Verzweigung Glärnisch-/Hubstrasse mit Fussgängerunterführung zu genehmigen

einen Kredit von Fr. 1 527 000.— zuzüglich teuerungsbedingte Mehrkosten zu gewähren

und die Bauschuld durch eine Reserveentnahme von Fr. 127 000.— aus Konto 3564.22 und mitjährlichen Amortisationsquoten von Fr. 140 000.— ab 1981 zu tilgen.

Wil, 23. Oktober 1980

Im Namen des Gemeinderates

Hans Wechsler      Hans Huber  
Stadtkammann      Stadtschreiber