POLITISCHE GEMEINDE WIL

Gutachten und Anträge des Gemeinderates

betreffend

1. Ausbau der Säntis-, Kamor-, Feld-, Hub- und Wilenstrasse
2. Neugestaltung des Bahnhof-Platzes und Korrektion der West- und oberen Bahnhofstrasse
3. Erstellung einer Kadaver-Verbrennungsanlage

Urnenabstimmung vom 24. Juli 1960

J. MEYERHANS, WIL

Gutachten und Anträge des Gemeinderates

betreffend den

Ausbau der Säntis-, Kamor-, Feld-, Hub- und Wilenstrasse

Werte Mitbürger!

Die Korrektion der Säntisstrasse ist ein altes Postulat unseres Strassen-Ausbau-Programmes. Sie musste wiederholt aufgeschoben werden als Folge der lebhaften Bautätigkeit in andern Quartieren, welche die sofortige Erstellung neuer Strassen notwendig machte. Seit der Inbetriebnahme der westlichen Bahnhof-Unterführung haben sowohl die Säntisstrasse, wie auch ihre direkten Anschlusstrassen: die Kamor-, Feld- und Hubstrasse, eine erhöhte Bedeutung erhalten. Diese Strassen sind auch so miteinander verbunden, dass die Projektierung ihres Ausbaues gemeinsam erfolgen musste, um eine einheitliche Lösung zu erzielen. Es erschien zweckmässig, auch das noch nicht korrigierte Teilstück der Wilenstrasse (Hörnlistrasse—Säntisstrasse) in diese Projektierung einzubeziehen. Das von unserer Bauverwaltung ausgearbeitete Gesamt-Projekt wurde am 29. April 1960 vom Gemeinderat genehmigt. Das Auflageverfahren ist noch im Gange.

Mit der Ausführung der Korrektionsarbeiten kann nach Abschluss des Auflageverfahrens und erfolgter Genehmigung und Krediterteilung durch die Bürgerschaft ohne Verzug begonnen werden. In einer ersten Etappe sollen die Säntis-, Kamor- und Feldstrasse korrigiert werden und in weiteren Etappen die Wilen- und Hubstrasse nachfolgen.

Das Ausbau-Projekt

sieht folgende Arbeiten vor:

1. Säntisstrasse

(Teilstrecke Kamor—Feldstrasse)

Die vorgenommenen Sondierungen haben ergeben, dass der Unterbau auf der ganzen Korrektionsstrecke teils schlecht, teils ungenügend ist, was übrigens auch für die Anschlusstrassen zutrifft. Es muss deshalb das schlechte Material ausgehoben und durch eine geeignete Kiesschicht er-

setzt werden; ebenso sind die bestehenden Schlammsammler durch neue zu ersetzen und gleichzeitig zu vermehren. Soweit Kanalisations-Hausanschlüsse noch fehlen, sind sie bei dieser Gelegenheit zu erstellen; die bestehenden alten Wasser- und Gasleitungen werden einer Revision unterzogen.

Dringlich ist sodann die Schaffung eines Trottoirs, das in Berücksichtigung der vorliegenden Verhältnisse auf die Südseite verlegt wird. Die enge Überbauung gestattet neben einer Fahrbahnbreite von 5,5 m nur einen Trottoirstreifen von 1,25 m, der aber für die Fussgänger doch erhebliche Vorteile bringt. Diese Lösung ermöglicht es, den nördlichen Strassenanstössern ihre sehr bescheidenen, zum grössern Teil eingefriedeten Hausvorplätze zu belassen. Fahrbahn und Trottoir erhalten einen modernen Teer-Asphalt-Teppich-Belag, der auf eine solide, im Heissmischverfahren eingebaute Binderschicht aufgetragen wird.

Hand in Hand mit der Strassenkorrektion soll auch die elektrische Stromzufuhr in Kabel verlegt werden, womit die unansehnlichen Freileitungsdrähte verschwinden. Für die Beleuchtung sind moderne Kandelaber vorgesehen; die Lampenstellen werden entsprechend vermehrt.

Um eine durchgehende Führung des Trottoirs in die Hubstrasse zu ermöglichen und gleichzeitig die Übersicht am westlichen Strassenende entscheidend zu verbessern, ist der Abbruch des Hauses Kataster No. 350 (vormals Betschart) notwendig. Die in Frage stehende Liegenschaft ist bereits letztes Jahr käuflich in das Eigentum der Gemeinde übergegangen; auf der verbleibenden Restparzelle soll ein kleiner Kinderspielplatz für die Jugend des Quartiers erstehen.

Die Säntisstrasse wird sich nach dieser durchgreifenden Korrektion wesentlich freundlicher präsentieren, was umso mehr zu begrüssen ist, als das ganze Quartier seit der Eröffnung der neuen Personen-Unterführung auch von Spaziergängern vermehrt begangen wird.

2. Kamorstrasse

Dieses kurze Strassenstück verbindet die Säntisstrasse mit der Hubstrasse und stellt die kürzeste Verbindung zu den südlich gelegenen neuen Wohngebieten dar. Für den Fussgänger wird im Zusammenhang mit dem Bau der beiden Wohn-Hochhäuser eine neue, direkte Verbindung zur

Ackerstrasse geschaffen. Die Erstellung eines Trottoirs ist auch hier unerlässlich. Dasselbe erhält eine Breite von 2 m, während für die Fahrbahn noch 5 m verbleiben; die Einmündungskurven in die Säntis- und Hubstrasse werden soweit möglich verbessert. Der Ausbau erfolgt im übrigen analog demjenigen der Säntisstrasse.

3. Feldstrasse

(Teilstück Säntisstrasse—Hubstrasse)

Um den Fussgänger, der sich aus der westlichen Säntisstrasse zur Hubstrasse begibt, zu schützen, wird der Trottoirstreifen von 1,25 m Breite hier fortgesetzt; die Fahrbahnbreite beträgt 6 m. Diese Massnahmen drängen sich auch deshalb auf, weil der grosse Fahrverkehr von und zum Silogebäude der SBB in die Feldstrasse einmündet und anderseits der geplante Kinder-Spielplatz direkt an die Strasse anschliesst. Auch dieses Strassenstück bedarf einer gründlichen Verbesserung des Unterbaues, neuer Sammlerableitungen und Strassenabschlüsse und eines haltbaren Teer-Asphalt-Teppich-Belages. Die Strassen-Einmündungen werden übersichtlicher gestaltet, was verschiedene Anpassungsarbeiten an bestehenden Einfriedungen bedingt.

4. Hubstrasse

(Teilstrecke Kamor—Feldstrasse)

Hier handelt es sich um einen sehr alten Strassenzug, der Wil mit den thurgauischen Ortsgemeinden Hub-Busswil und der Heilanstalt Littenheid verbindet. Die Hubstrasse dient auch dem Gutsbetrieb Bergholz, der kantonalen Heil- und Pflegeanstalt, dem Gaswerk sowie den dort bereits vorhandenen und noch entstehenden Industrien. Diese Strasse hat ferner den Zubringerdienst zum Getreide-Silo SBB zu tragen; eine weitere Belebung erfährt sie durch die bereits im Bau begriffenen Hochhäuser. Es ist daher nicht nur eine durchgehende Korrektur der 6 m breiten Strasse, sondern auch die Erstellung eines Trottoirs von 2,25 m Breite vorgesehen. Angesichts des in steigendem Masse einsetzenden Schwerverkehrs ist ein verstärkter Unter- und Oberbau erforderlich. Das Trottoir wird gemäss Überbauungsplan auf die nördliche Strassenseite verlegt und der Fahrbahnkörper nach Süden verschoben. Abgesehen von der günstigeren Besonnung können damit die bestehenden Hausvorplätze und Gartenanlagen samt Ein-

friedungen erhalten werden. Die Bodenabtretung hat mit Ausnahme der Einmündungskurven durch die südlichen Anstösser zu erfolgen.

Die heute noch sehr mangelhafte Strassenbeleuchtung wird unter Wegfall der Freileitung durch moderne Kandelaber ersetzt, sodass auch die Hubstrasse nach durchgeführter Korrektion das ihrer Bedeutung zukommende Aussehen erhalten wird.

Da es sich hier um eine sogenannte Gemeinde-Durchgangsstrasse handelt, ist ein Staatsbeitrag von 25 % an die Strassenkosten zu erwarten.

5. Wilenstrasse

(Teilstrecken Hörnli—Hubstrasse und Hubstrasse—Säntisstrasse)

Nachdem im Verlaufe der letzten Jahre der grösste Teil der Wilenstrasse mit einem Trottoir versehen wurde, drängt sich die Weiterführung desselben von der Hörnlistrasse bis zur Bahnhof-Unterführung auf. Da der Fahrverkehr auf dieser Teilstrecke nicht erheblich ist, kann einstweilen auf eine durchgreifende Korrektion des Unter- und Oberbaues verzichtet werden. Dagegen ist die Anpassung der Fahrbahn an das Trottoir, eine ausreichende Entwässerung und ein richtiger Strassenabschluss vorgesehen.

Das Trottoir erhält eine Breite von 2,25 m; die Fahrbahn genügt in der bisherigen Breite von 6 m bzw. 5,5 m. Die Einmündungskurven in die Hubstrasse werden auch hier verbessert. Mit dem Ausbau dieses Strassenstückes, vor allem mit der Erstellung der durchgehenden Trottoir-Verbindung wird ein lang gehegter Wunsch der vielen Anwohner des Südquartiers in Erfüllung gehen, die täglich den Weg zum Bahnhof oder zur Mittelstadt zu machen haben.

Die Kosten

des projektierten Strassen-Ausbaues verteilen sich auf die einzelnen Strassenzüge wie folgt:

	Fr.
a) Säntisstrasse	94 000.—
b) Kamorstrasse	26 000.—
c) Feldstrasse	39 500.—
d) Hubstrasse	142 500.—
e) Wilenstrasse (Hörnlistrasse—Hubstrasse)	38 600.—
(Hubstrasse—Säntisstrasse)	22 000.—
Total	362 600.—

Die detaillierten Kostenvoranschläge basieren auf den heutigen Preisen. Teuerungszuschläge auf Materialien oder Lohnaufschläge, die im Verlaufe der 2—3jährigen Bauzeit eintreten können, müssen naturgemäss hinzugerechnet werden.

Finanzierung

Bei den vorgenannten Strassen handelt es sich durchwegs um bereits im Gemeinde-Unterhalt stehende Verbindungen. Soweit es den Ausbau der Fahrbahn betrifft, gehen daher die Kosten völlig zu Lasten der Gemeinde, abzüglich des Staatsbeitrages an die Hubstrasse. An die Baukosten der neuen Trottoirs haben die Strassen-Anstösser grundsätzlich 50 % beizutragen. Es wird hierüber ein spezielles Perimeter-Verfahren durchgeführt. Wo es die Verhältnisse erlauben, kann der erforderliche Landerwerb mit dem Perimeteranteil verrechnet werden. Die bezüglichen Verhandlungen mit den Anstössern werden nach erfolgter Projekt-Genehmigung, jedoch vor Arbeitsbeginn, aufgenommen.

Für die Gemeinde stellt sich die Belastung ungefähr folgendermassen:

	Fr.
Totale Ausbaukosten	362 600.—
Staatsbeitrag an die Hubstrasse	35 600.—
	327 000.—
Trottoir-Perimeterbeiträge rund	45 000.—
Netto-Belastung somit ca.	282 000.—
Diese Schuld soll getilgt werden durch	
a) Entnahme aus der Reserve No. 1586	62 000.—
b) 10 Jahresraten à Fr. 22 000.—	220 000.—
	282 000.—

Werte Mitbürger!

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen stellen wir Ihnen folgende Anträge:

1. *Dem vorliegenden Gesamt-Projekt über die Korrektion der Säntis-, Kamor-, Feld-, Hub- und Wilenstrasse im Kostenvoranschlag von total Fr. 362 600.— wird die Genehmigung erteilt.*

2. *Der Gemeinderat wird, unter Einräumung des erforderlichen Kredites ermächtigt, den Landerwerb und die Bauausführung etappenweise durchzuführen.*

3. *Zur Deckung des Kostenanteiles der Politischen Gemeinde werden der Reserve No. 1586 Fr. 62 000.— entnommen; der Rest ist auf das Konto «zu tilgende Aufwendungen» zu übertragen und in jährlichen Raten von Fr. 22 000.— zu amortisieren.*

Wil, den 1. Juli 1960

Namens des Gemeinderates

Der Gemeindammann:
A. Löhrer

Der Gemeinderatsschreiber:
J. Widmer

Gutachten und Anträge des Gemeinderates

betreffend die

Neugestaltung des Bahnhof-Platzes und die Korrektion der West- und oberen Bahnhofstrasse

Werte Mitbürger!

Als wir Ihnen im Jahre 1952 eine Beitragsleistung an die Neugestaltung des Bahnhof-Vorplatzes (Beseitigung der alten Milchküche, Rückversetzung der Geleise-Anlagen der Frauenfeld-Wil-Bahn, Errichtung eines neuen Dienstgebäudes mit Abortanlagen, Schaffung besserer Zugangsverhältnisse zu den Perrons, Errichtung von Verkehrsinseln und Fussgängerstreifen etc.) beantragten, lag das Projekt für den Neubau des Aufnahmegebäudes und die Schaffung einer zweiten, westlichen Personen-Unterführung noch nicht vor. Es war deshalb auch nicht möglich, für das ganze durch die Winkelried-, West-, untere und obere Bahnhofstrasse begrenzte Areal ein definitives Ausbau-Projekt zu erstellen. Immerhin wurde im Jahre 1957, anlässlich der Vorlage des Neubau-Projektes für das Aufnahme-Gebäude mit den Schweiz. Bundesbahnen vertraglich vereinbart, dass im Jahre 1960 das frühere Restaurant «Neuschönthal» ohne besondere Entschädigung abgebrochen und der frei werdende Platz dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung gestellt werde. Für die Neugestaltung des Grünstreifens zwischen den Geleise-Anlagen der Frauenfeld-Wil-Bahn und der Weststrasse wurde der Bürgerschaft ein besonderes Projekt in Aussicht gestellt.

Nachdem das neue Aufnahmegebäude nun vollendet und in den nächsten Tagen alle Räume betriebsbereit sind, ist es unerlässlich, auch die Zugangs- und Platzverhältnisse definitiv zu regeln. Die Ausarbeitung eines Projektes hat sich einerseits durch langwierige Verhandlungen mit den verschiedenen Instanzen und anderseits durch die Arbeitsüberlastung sämtlicher Organe, namentlich des technischen Personals, unliebsam verzögert. Es war nicht leicht, die sich zum Teil überschneidenden Interessen des öffentlichen und privaten Verkehrs zu koordinieren; so müssen auch heute noch einige Wünsche offen bleiben. Nach dem Abschluss der Vorverhandlungen wurde — da weder die zuständigen Organe der SBB, noch unsere Bauverwaltung über die erforderliche Zeit verfügten — das bestbekannte