

**Volksabstimmung vom 22. September 2024**

# **Baukredit für den Ersatzneubau der Unterführung Hubstrasse mit Fuss- und Velosteg sowie Umgestaltung Churfirstenpark**



## Kurzfassung in einfacher Sprache

Die Unterführung Hubstrasse beim Bahnhof Wil ist eine wichtige Verbindung zwischen dem Stadtzentrum und den Quartieren. Vor allem werktags ist sie stark befahren. Die Unterführung ist mittlerweile 90-jährig. Die heutigen Anforderungen erfüllt sie nicht mehr. Sie ist zu wenig hoch und die Verkehrssicherheit ist ungenügend. Zudem braucht es bessere Velowege. Der Stadtrat und das Stadtparlament wollen die Unterführung ersetzen. Gleichzeitig soll der Kreisel Hub-/Glärnischstrasse erneuert und ein neuer Fuss- und Velosteg über die Hubstrasse gebaut werden. Zudem werden der Churfirstenpark und die Churfirstenstrasse neu gestaltet. Das Projekt kostet 12 Millionen Franken.

### Das Projekt

Das Bauprojekt besteht aus vier Teilen:

#### 1. Ersatz Unterführung und Anpassung Kreisel

Die Hubstrasse wird ab dem Kreisel Ilge bis und mit Kreisel Hub-/Glärnischstrasse komplett erneuert. In der Unterführung wird die Strasse abgesenkt. Die Unterführung wird so durchgehend 4.5 Meter hoch und 6.7 Meter breit. Damit erfüllt sie die Norm. Auf jeder Strassen-seite gibt es eine erhöhte Nebenunterführung für die Fuss- und Velowege. Eine Treppe führt neu von der Unterführung auf das SBB-Perron. Der Kreisel Hub-/Glärnischstrasse südlich der Unterführung erhält Fussgänger- und Velo-

übergänge. Zudem wird die Einmündung der Hörnlistrasse neu gestaltet.

#### 2. Neuer Fuss- und Velosteg über die Hubstrasse

Ein neuer Fuss- und Velosteg führt ab der Churfirstenstrasse entlang der SBB-Gleise über die Hubstrasse. Er ist vier Meter breit und ersetzt die bisherige provisorische Fusswegverbindung über die alte Eisenbahnbrücke.

#### 3. Neugestaltung des Churfirstenparks

Grünanlagen haben eine wichtige Funktion als Erholungs- und Kulturraum. Der Churfirstenpark soll deshalb aufgewertet werden. Die Platanen bleiben bestehen und werden um einen weiteren Baum ergänzt. Eine Kiesfläche und ein Wasserspiegel ersetzen den Rasen im Zentrum. Geplant sind weiter Sitzbänke und ein "Heckenzimmer". Neu führen zwei Zu- und Weggänge in den Park. Sie sind mit dem Fuss- und Velosteg verbunden.

#### 4. Neugestaltung der Churfirstenstrasse

Die Verkehrssicherheit beim Knoten Hub-/Churfirstenstrasse soll verbessert werden. Neu dürfen Lastwagen nicht mehr ab der Unterführung in die Churfirstenstrasse einbiegen. Aus der Churfirstenstrasse dürfen sie nur noch Richtung Kreisel Ilge abbiegen. Beim Eingang zum Churfirstenpark gibt es eine sichere Querungsstelle.

## Bau in Etappen

Die Stadt Wil will die neue Unterführung und die weiteren Projekte in vier Etappen bauen. Baubeginn ist voraussichtlich im Herbst 2025. Der Bau dauert rund 2.5 Jahre. Die Unterführung bleibt für den Verkehr eingeschränkt offen, der Bahnbetrieb wird nicht beeinflusst.

## Finanzierung

Der Stadtrat beantragt einen Kredit für die Gesamtkosten von zwölf Millionen Franken. Der Bund bezahlt voraussichtlich 4.27 Millionen Franken ans Projekt, der Kanton St.Gallen 780'000 Franken. Die Nettokosten der Stadt Wil betragen damit rund sieben Millionen Franken. Bund und Kanton haben die Beträge noch nicht zugesichert.

## Die Argumente

Der Stadtrat und das Stadtparlament empfehlen Ihnen ein Ja zum Projekt. Das sind die Gründe:

- Die neue Unterführung ist eine attraktive, gut zugängliche und direk-

te Verbindung für alle Verkehrsteilnehmenden.

- Die neue Unterführung erhöht zusammen mit den Anpassungen beim Kreisel Hub-/Glärnischstrasse und beim Knoten Hub-/Churfürstenstrasse die Sicherheit.
- Der neue Fuss- und Velosteg verbessert das Fuss- und Velowegnetz vom und zum Bahnhof Wil.
- Der Churfürstenpark wird rücksichtsvoll umgestaltet.
- Der Bund und der Kanton beteiligen sich voraussichtlich an den Kosten.

## Was passiert bei einem Nein?

Bei einem Nein erhält die Stadt kein Geld vom Bund. Ein neues Projekt käme frühestens ins nächste Agglomerationsprogramm des Bundes. Zudem bauen die SBB den Bahnhof Wil aus. Sie haben als Vorinvestition bereits die Brückenplatte der Unterführung ersetzt. Derzeit tragen teilweise provisorische Tragelemente die Eisenbahnbrücke. Ersetzt die Stadt Wil die Unterführung nicht bis 2037, muss sie die provisorischen Tragelemente auf eigene Kosten ersetzen.

Die Abstimmungsfrage lautet:

**Stimmen Sie dem Baukredit von brutto 12 Mio. Franken inkl. MWST für den Ersatzneubau der Unterführung Hubstrasse mit Fuss- und Velosteg und die Umgestaltung des Churfürstenparks zu?**

## Verkehrssituation Unterführung Hubstrasse

### Modernisierung Bahninfrastruktur

Die Infrastruktur am Bahnhof Wil erfüllt die heutigen Ansprüche an eine multimodale Verkehrsdrehscheibe nicht mehr. Im Zentrum der Modernisierung steht das SBB-Infrastrukturvorhaben "Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur" (ZEB Wil). Das Projekt beinhaltet den Ausbau der beiden Perrons 1 und 2/3 für Fernverkehrszüge, die barrierefreie Anbindung der Personenunterführung Ost an die Mittelperrons sowie ein Fahrverbot für den Veloverkehr in den beiden Personenunterführungen West (wie bisher) und Ost (neu). Die Arbeiten sind bereits weitgehend abgeschlossen.

### Vorinvestition durch SBB

Die Unterführung Hubstrasse ist 90-jährig. Anstelle der ursprünglich geplanten Verstärkungsmassnahmen hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) auf Intervention des Stadtrats die SBB verpflichtet, die Brückenplatte der Unterführung zu erneuern. Die Stadt Wil ihrerseits verpflichtete sich, die Eisenbahnbrücke auf ihre Kosten statisch zu ertüchtigen, wenn sie die Unterführung unterhalb der Brückenplatte nicht innert 15 Jahren erneuert. Das Stadtparlament hat dieser vertraglichen Pflicht mit dem Projektionskredit am 30. September 2021 zugestimmt. Mit der Zustimmung zum vorliegenden Bauprojekt entfällt diese Eventualverpflichtung gegenüber den SBB.

### Wichtige städtebauliche Verbindung

Die Bahn verbindet die Stadt Wil mit der Region und den grösseren Städten der Schweiz. Gleichzeitig trennt die Bahninfrastruktur das Stadtzentrum und die städtischen Räume. Um die Entwicklung des Zentrums und der Quartiere zu fördern, müssen die Lebensräume beidseitig der Bahn optimal verbunden sein. Die Unterführung Hubstrasse ist deshalb nebst der in Planung stehenden Veloquerung Posttunnel eine städtebaulich bedeutsame Verbindungsachse.

Wegen dieser Schlüsselposition im städtischen Verkehrsnetz ist die Unterführung Hubstrasse eine stark befahrene Strasse. Für den motorisierten Individualverkehr und den Schwerverkehr ist sie die einzige Gleisquerung auf dem Stadtgebiet. Darüber hinaus wird die Unterführung auch sehr stark vom öffentlichen Verkehr frequentiert (werktags über 300 Fahrten pro Tag). Wegen des Velofahrverbots in der Personenunterführung Ost ist die Unterführung Hubstrasse aktuell die einzige Velowegverbindung zwischen dem Zentrum und dem südlichen Stadtteil.

### Projektumfang

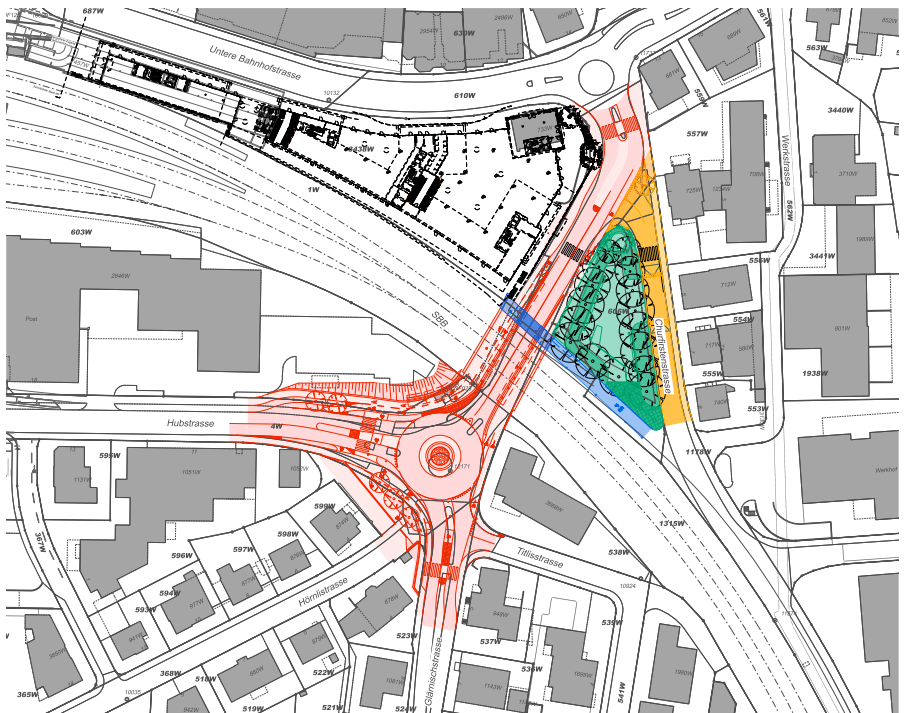
Der Projektperimeter umfasst den Ersatzbau der Unterführung Hubstrasse unterhalb der Brückenplatte sowie die Erneuerung der Hubstrasse und des Kreissels Hub-/Glärnischstrasse mit Velo- und Fussgängerübergängen. Aufgrund der

räumlich-funktional engen Verknüpfung sind auch der Neubau des Fuss- und Velostegs über die Hubstrasse, die Umgestaltung des Churfirstenparks sowie die Neugestaltung der Churfirstenstrasse entlang des Parks Projektbestandteile.

## Projektkoordination

Das Bauprojekt ist abgestimmt auf die weiteren geplanten oder sich bereits in

Realisierung befindenden öffentlichen und privaten Projekte. Dazu zählen nebst dem SBB-Projekt "Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur" die städtischen Projekte Veloquerung Posttunnel, Betriebs- und Gestaltungskonzepte Hub- und Glärnischstrasse, Umgestaltung der Churfirstenstrasse sowie die private Geschäfts- und Wohnüberbauung Untere Bahnhofstrasse 1-11.



Projektperimeter mit den vier Projektbestandteilen

- Legende:
- Unterführung Hubstrasse
  - Churfirstenpark
  - Fuss- und Velosteg
  - Churfirstenstrasse

## Unterführung Hubstrasse

### Strassenbau mit Kreisel

Die Hubstrasse wird im Abschnitt Kreisel Ilge bis und mit Kreisel Hub-/Glärnischstrasse komplett erneuert. Im Bereich der Unterführung wird das Strassenniveau tiefer gelegt, um eine normgerechte Unterführung mit einem Lichtraumprofil von mindestens 4.50 Meter Höhe (aktuell 4.10 Meter, signalisiert 3.90 Meter) und einer Breite von 6.70 Meter zu erreichen. Die beiden neuen Nebenunterführungen weisen eine Breite von mindestens 2.10 Meter (Veloweg Ost) beziehungsweise 5.40 Meter (Fuss- und Veloweg West) auf. Auf der Südseite wird der neue Kreisel Hub-/Glärnischstrasse mit einem Durchmesser von 26 Metern mit Velo- und Fussgängerübergängen erstellt. Die Einmündung der Hörnlistrasse mit

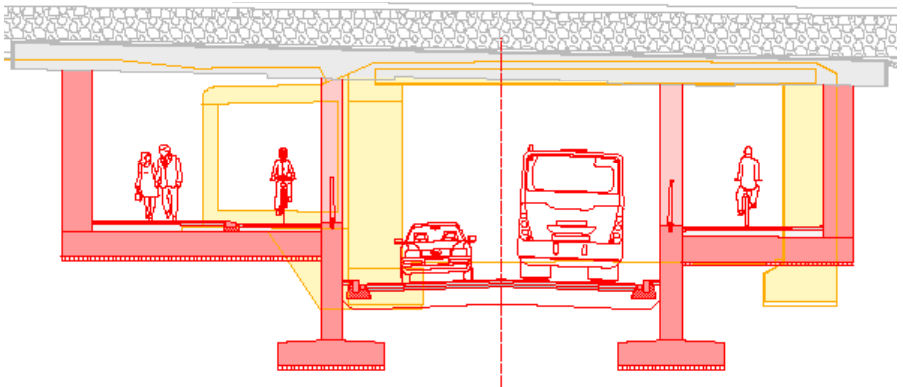
Velorampe und Stützmauern wird neugestaltet. Auf der Nordseite wird der Knoten Hub-/Churfürstenstrasse angepasst. Das Strassenprojekt schliesst nahtlos an die in Planung stehenden Betriebs- und Gestaltungskonzepte Hub- und Glärnischstrasse an.

### Geschwindigkeitsregime

Im Bereich der Unterführung Hubstrasse gilt befristet Tempo 40 Kilometer pro Stunde, auf den angrenzenden Strassenabschnitten Hub- und Glärnischstrasse sowie Untere Bahnhofstrasse Tempo 50 Kilometer pro Stunde. Nach Realisierung des Bauprojekts gilt die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 Kilometern pro Stunde (innerorts). Das Bauprojekt



Visualisierung Kreisel Hub-/Glärnischstrasse mit Unterführung Hubstrasse (Blickrichtung Ost)



Querschnitt Strassenunterführung (Blickrichtung Nord)

Legende: ■ Abbruch ■ bestehend ■ neu

ist auch für ein tieferes Tempo kompatibel. Eine Geschwindigkeitsreduktion (Tempo 30) wird übergeordnet, unter anderem mit den Betriebs- und Gestaltungskonzepten Hub- und Glärnischstrasse, geprüft, um ein einheitliches Geschwindigkeitsregime im Zentrum zu erreichen.

## Fussverkehr

Das Fusswegnetz im Bereich der Unterführung Hubstrasse wird ausgebaut: Der Fussverkehr wird wie bisher in der höher liegenden Nebenunderführung West geführt. Eine neue Treppenverbindung führt nördlich der Unterführung auf das SBB-Perronniveau. Das Angebot vom und zum Bahnhof wird mit einer attraktiven Verbindung von der Churfürstenstrasse via den neuen Fuss- und Velosteg über die Hubstrasse

ergänzt. Auch der Churfürstenpark wird ans neue Wegnetz angeschlossen und vervollständigt das engmaschige Fusswegnetz.

## Veloverkehr

Die Velofahrenden werden im Bereich der Unterführung getrennt vom motorisierten Verkehr in den zwei höher liegenden Nebenunderführungen geführt, nördlich und südlich des Unterführungsbauwerks auf Velowegen. Die Auf- und Abfahrten auf die Velowege sind komfortabel zu fahren. Damit werden die Attraktivität, der Fahrkomfort und die Sicherheit erheblich erhöht. Wie heute kann die Strassenunterführung auch künftig von geübten Velofahrenden im Mischverkehr befahren werden. Die im Projekt enthaltene Veloinfrastruktur bietet somit für alle Nut-



Visualisierung Unterführung Hubstrasse mit Stützbauwerken (Blickrichtung Nord)

zergliedert sowohl sichere als auch direkte Verbindungen in alle Richtungen nördlich und südlich der Unterführung.

### Beleuchtung

Die Verkehrsräume für den motorisierten Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr sind durch eine offene Brüstung mit Stützenreihen getrennt. Die neu gestalteten Nebenunterführungen für den Fuss- und Veloverkehr sind gegenüber heute breiter und heller. Ein Lichtkonzept unterstützt die Sicherheit in der Unterführung zusätzlich. Lichtlinien auf beiden Seiten machen die Unterführung lesbar und sorgen für eine sichtbare Führung für die zu Fuss Gehenden und Velofahrenden. Mit unterschiedlichen Lichtfarben werden die

Fahrbahnbereiche subtil getrennt und erkennbar gemacht.

### Kunstbauten

Die SBB haben im Rahmen des Bahnprojekts bereits die Brückenplatte der Unterführung Hubstrasse als Vorinvestition erneuert und eine temporäre Hilfskonstruktion der Tragelemente erstellt. Bestandteil des städtischen Bauprojekts sind somit die definitiven vertikalen Tragelemente. Nebst der Unterführung sind verschiedene Stützbauwerke entlang der Strasse notwendig. Optisch stark in Erscheinung treten vor allem die Stützmauern im Bereich des Churfürstentparks, der neuen Überbauung Untere Bahnhofstrasse 1-11 und des Postareals.



## Fuss- und Velosteg über die Hubstrasse

Die bisherige provisorische Fusswegverbindung von der Churfirstenstrasse über die alte Eisenbahnbrücke zum nordseitigen Perron Gleis 1 wurde mit dem SBB-Projekt ersatzlos aufgehoben. Diese Lücke im Fusswegnetz vom und zum Bahnhof wird mit dem Fuss- und Velosteg ab der Churfirstenstrasse entlang der SBB-Gleise über die Hubstrasse via Überbauung Untere Bahnhofstrasse 1-11 behoben.

wird mit einer in den Handlauf integrierten Lichtlinie erhellt; entlang des Churfirstenparks werden drei Lichtkandelaber platziert.

Der Fuss- und Velosteg hat eine lichte Breite von 4 Meter für zu Fuss Gehende und Velofahrende. Er wird als eigenständige, schlichte und auf die Umgebung abgestimmte Betonkonstruktion parallel zur Unterführung Hubstrasse erstellt. Die Verkehrsfläche



Visualisierung Unterführung Hubstrasse mit Fuss- und Velosteg (Blickrichtung Süd)

## Umgestaltung Churfirstenpark mit Churfirstenstrasse

### Aufwertung Parkanlage

Im zunehmend dicht bebauten Stadtzentrum hat der Churfirstenpark für die Bevölkerung eine wichtige Funktion als Grün-, Erholungs- und Kulturraum. Im städtischen Naturförderprogramm wird dem Park ein grosses Aufwertungspotenzial zugesprochen. Die verkehrstechnischen Anpassungen im Parkumfeld bieten die Chance, dieses Potenzial der historischen Parkanlage in einem neuen Gestaltungskonzept zu entfalten.

Die charakteristischen Gestaltungselemente werden erhalten und transformiert. Der geschützte Baumbestand bleibt bestehen und wird mit einem zusätzlichen Baum an der

nördlichen Spitze ergänzt. Die Heckenumfriederung wird breiter und umfassend geführt. Die Oberflächen der Parkanlage werden zugunsten einer besseren Belebung angepasst: Im Zentrum wird anstelle des Rasens eine vielfältig bespielbare Kiesfläche erstellt. Der Park wird entlang der Hubstrasse mit einer Stützmauer begrenzt; die historisch prägende Böschung bleibt erhalten.

Mit der Umgestaltung werden auch die Erschliessung und Aufenthaltsqualität verbessert und die Sicherheit erhöht: Neu werden zwei Zu- und Weggänge mit Bezug zum Fuss- und Velosteg sowie zum neuen Strassenübergang Churfirstenstrasse realisiert.



Visualisierung Churfirstenpark (Blickrichtung West)

Der Park wird mit langen Sitzbänken unter den Platanen und einem "Heckenzimmer" möbliert; ein Wasserspiegel erhöht die Aufenthaltsqualität zusätzlich. Eine attraktive Beleuchtung lädt zum Verweilen auch an den Abenden ein. Lichtinseln unter den Platanen sorgen für Helligkeit und ein Licht-/Schattenspiel.

## Neugestaltung Teilabschnitt Churfirstenstrasse

Der Knoten Hub-/Churfirstenstrasse wird baulich und verkehrstechnisch so angepasst, dass die Verkehrssicherheit gewährleistet ist. Schwere Motorwagen dürfen nicht mehr ab der Unterführung Hubstrasse in die Churfirstenstrasse einbiegen und aus der Churfirstenstrasse nur noch in Richtung Kreisel Ilge abbiegen. Das bestehende Verkehrsregime bleibt unverändert; eine Anpassung kann nicht isoliert erfolgen, sondern ist Bestandteil der übergeordneten Überprüfung des Verkehrssystems im Zentrum.

Das Trottoir auf der Ostseite bleibt bestehen und wird mit einer Grünrampe im Einmündungsbereich von der Strasse abgetrennt. Beim Haupteingang zum Churfirstenpark wird eine punktuell ausgeleuchtete, verkehrssichere Querungsstelle mit einem vertikalen Versatz gebaut.

## Kosten und Finanzierung

Die Investitionskosten für den Ersatzneubau der Unterführung Hubstrasse mit Fuss- und Velosteg und Umgestaltung Churfirstenpark betragen brutto 12 Millionen Franken<sup>1</sup> und teilen sich auf die einzelnen Projektbestandteile wie folgt auf:

Unterführung Hubstrasse, Strassenbau	Fr.	3.09 Mio.
Unterführung Hubstrasse, Kunstbaute	Fr.	5.51 Mio.
Fuss- und Velosteg über Hubstrasse	Fr.	1.55 Mio.
Umgestaltung Churfirstenpark	Fr.	0.65 Mio.
Neugestaltung Teilabschnitt Churfirstenstrasse	Fr.	0.30 Mio.
Gesamtkosten brutto exklusiv MWST	Fr.	11.10 Mio.
Zuzüglich 8.1 % MWST	Fr.	0.90 Mio.
<b>Gesamtkosten brutto inkl. MWST</b>	<b>Fr.</b>	<b>12.00 Mio.</b>

### Beiträge Dritter

An die Kosten der verschiedenen Projektbestandteile werden folgende Beiträge ausgerichtet:

#### *Beiträge Bund*

- Die Unterführung Hubstrasse (Strassenbau und Kunstbauten) ist im Agglomerationsprogramm 4. Generation als A-Priorität enthalten. Für den Strassenbau ist ein maximaler Beitrag von 1.7 Millionen Franken zugesichert, für die Kunstbauten ein Beitrag von maximal 1.87 Millionen Franken.
- Der Fuss- und Velosteg ist im Agglomerationsprogramm 2. Generation in A-Priorität enthalten. Der maximal Bundesbeitrag beträgt 40 Prozent der anrechenbaren Kosten, was rund 0.7 Millionen Franken ergibt.

#### *Beiträge Kanton*

Der Kanton St. Gallen leistet den politischen Gemeinden gemäss Stras-

sengesetz werkgebundene Beiträge an die Baukosten von Fuss-, Wander- und Radwegen von kantonaler und regionaler Bedeutung. Das kantonale Tiefbauamt hat einen Kantonsbeitrag an das Projekt von 0.78 Millionen Franken in Aussicht gestellt.

#### *Beitrag SBB*

Bei Kreuzungsbauwerken hat sich jede Partei an den Investitions- und Folgekosten zu beteiligen, wie ihr aus der Umgestaltung der Anlage Vorteile erwachsen. Die SBB haben knapp 4 Millionen Franken für den Ersatz der Brückenplatte vorinvestiert. Diese Vorleistung wird gemäss Eisenbahngesetz bei der Vorteilsanrechnung der SBB berücksichtigt. Gestützt auf die historische Bauentwicklung der Unterführung Hubstrasse, die bestehenden Verträge sowie die jeweiligen Auslöser der einzelnen Bauwerksteile ergibt sich eine Vorteilsanrechnung der SBB etwa im Betrag der geleisteten Vorinvestition.

## Nettokosten

Die mutmasslichen Nettokosten für die Stadt Wil berechnen sich wie folgt:

Gesamtkosten brutto inkl. MWST			Fr.	12.00 Mio.
abzüglich Beiträge Bund				
- Strassenbau Unterführung Hubstrasse	Fr. 1.70	Mio.		
- Kunstbauten Unterführung Hubstrasse	Fr. 1.87	Mio.		
- Fuss- und Velosteg	Fr. 0.70	Mio.	Fr.	4.27 Mio.
abzüglich Beitrag Kanton St. Gallen			Fr.	0.78 Mio.
+/- Vorteilsanrechnung SBB				p.m.
<b>Nettokosten inkl. MWST</b>			<b>Fr.</b>	<b>6.95 Mio.</b>

Weil die Beiträge des Bundes und des Kantons zwar in Aussicht gestellt, aber noch nicht verbindlich zugesichert sind, hat die Stimmbürgerschaft über die Gesamtkosten von 12 Millionen Franken abzustimmen (Bruttokreditprinzip).

Gemäss der Vorteilsanrechnung nach Eisenbahngesetz hat die Stadt Wil die Investitionsfolgekosten für die Strassenanlagen zu 100 Prozent und an diejenigen für die Tragkonstruktion der Unterführung einen Anteil von 65 Prozent zu bezahlen, 35 Prozent gehen zulasten der SBB.

## Folgekosten

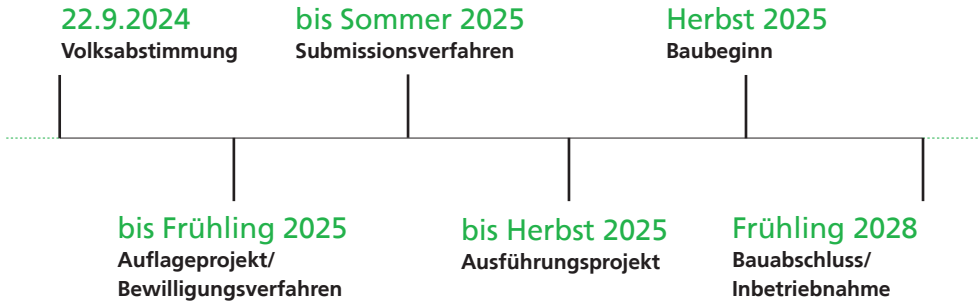
Die Investition wird über eine Nutzungsdauer von 40 Jahren abgeschrieben. Die wiederkehrenden Kapitalfolgekosten betragen bei einem Zinssatz von 2 Prozent jährlich 313'000 Franken.

<sup>1</sup>Die Kosten basieren auf der Betrachtung inklusive Mehrwertsteuer mit einer Genauigkeit von +/- 10 Prozent. Nicht enthalten sind die Kosten für die Erneuerung der Werkleitungen (Genehmigung via Budget der Werke), die Vorleistung der SBB in die Erneuerung der Brückenplatte sowie die Eventualverpflichtung der Stadt Wil gegenüber den SBB.

## Terminplan und Bauausführung

### Meilensteine der Realisierung

Damit die Bundesbeiträge aus den Agglomerationsprogrammen erhältlich sind, muss der Baubeginn spätestens Ende 2027 erfolgen. Für die Realisierung des Bauprojekts werden folgende Meilensteine gesetzt:



### Etappierte Bauausführung

Der Ausbau der Unterführung Hubstrasse kann weitgehend unabhängig vom Bahnbetrieb erfolgen. Die Bauzeit dauert rund 2.5 Jahre und wird in vier Phasen unterteilt. Während der Bauzeit wird die Befahrbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr mittels getrennter Spur gewährleistet. Der öffentliche Verkehr und die Blaulichtorganisationen werden mittels Lichtsignalsteuerung in beiden Fahrtrichtungen geführt. Dem motorisierten Individualverkehr wird vorwiegend ein Einbahnverkehr, stadteinwärts, angeboten.

### Genehmigungen

Die zuständigen kantonalen Stellen haben das Bauprojekt und den Teilsstrassenplan vorgeprüft und vorbehaltlich des Rechtsmittelverfahrens eine

Genehmigung in Aussicht gestellt. Die eisenbahnrechtliche Zustimmung der SBB wurde im September 2023 erteilt.

### Folgen bei einem Nein

Lehnen die Stimmberechtigten das Projekt ab, verliert die Stadt Wil die in Aussicht gestellten Agglomerationsbeiträge des Bundes von 4.27 Millionen Franken. Ein überarbeitetes Projekt müsste zuerst wieder in das Agglomerationsprogramm der nächsten Generation aufgenommen und bewilligt werden, womit wertvolle Zeit verstreicht. Dies mit Blick auf die mit den SBB eingegangene Eventualverpflichtung: Wird die Unterführung Hubstrasse nicht bis 2037 erneuert, hat die Stadt Wil die Eisenbahnbrücke Hubstrasse auf ihre Kosten statisch zu ertüchtigen. Die Kosten belaufen sich auf rund 350'000 Franken.

## Beratung im Stadtparlament

Das Stadtparlament hat den Bericht und Antrag des Stadtrates vom 7. November 2023 betreffend Baukredit für den Ersatzbau der Unterführung Hubstrasse mit Fuss- und Velosteg und Umgestaltung des Churfirstenparks an den Sitzungen vom 4. April 2024 und 23. Mai 2024 in zwei Lesungen beraten.

Die vorberatende Bau- und Verkehrskommission beantragte dem Stadtparlament einstimmig, dem Kredit von zwölf Millionen Franken zuzustimmen. Die Unterführung Hubstrasse zähle zu den wichtigsten Verbindungen innerhalb der Stadt Wil, sagte der Kommissionspräsident. Die Unterführung entspreche seit Jahren nicht mehr den heutigen Anforderungen an Sicherheit und Durchlässigkeit. Velos, Autos und Lastwagen müssten heute die gleiche Fahrbahn benutzen. Eine separate Wegführung existiere nicht.

In der ersten Lesung äusserten sich sämtliche Fraktionen positiv zur Vorlage und würdigten das zukunftsgerichtete Bauprojekt. Sie waren sich einig, dass es sich beim Ersatzneubau der Unterführung um ein wichtiges und notwendiges Projekt handle, auch wenn die

Kosten hoch seien. Die GRÜNEN prowil wollten den Stadtrat mit Empfehlungen beauftragen, bis zur zweiten Lesung die Machbarkeit und Kosten für drei Projektoptimierungen zu diversen Themen abzuklären. Die Mehrheit des Stadtparlaments lehnte dies ab. Dem Baukredit für den Ersatzneubau der Unterführung Hubstrasse stimmte das Stadtparlament in erster Lesung einstimmig zu.

In der zweiten Lesung am 23. Mai 2024 beantragte die Fraktion GRÜNE prowil, den Kredit für das Projekt um 50'000 Franken zu erhöhen, um zusätzliche Grünflächen zu schaffen. Mit dieser zusätzlichen Begründung sollte die Temperatur an Hitzetagen reduziert werden. Das Stadtparlament lehnte diesen Antrag (16 Ja zu 18 Nein) ab. Eine Empfehlung der GRÜNEN prowil, wonach im Perimeter Untere Bahnhofstrasse-Ilgenkreisel-Kreisel Hubstrasse die Prüfung einer Tempo-30-Zone anzustreben sei, lehnten die Mitglieder des Stadtparlaments ebenfalls ab (13 Ja zu 21 Nein). Dem Baukredit für die Unterführung Hubstrasse stimmte das Stadtparlament schliesslich auch in zweiter Lesung einstimmig (bei einer Enthaltung) zu.

Der vollständige Bericht und Antrag des Stadtrats an das Stadtparlament vom 7. November 2023 inklusive der Pläne ist auf der Website [www.stadtwil.ch](http://www.stadtwil.ch) aufgeschaltet oder kann bei der Stadtkanzlei Wil in Papierform oder elektronisch bezogen werden.



## Geschätzte Stimmberechtigte

Das Stadtparlament und der Stadtrat empfehlen Ihnen, der Vorlage aus folgenden Gründen zuzustimmen:

- Die neue Unterführung Hubstrasse mit getrennten Bereichen für den Fahr-, Fuss- und Veloverkehr erhöht die Attraktivität, den Fahrkomfort und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.
- Der Kreisel Hub-/Glärnischstrasse und der Knoten Hub-/Churfirstenstrasse werden an die neuen Gegebenheiten verkehrssicher angepasst.
- Die neue Veloinfrastruktur bietet für alle Nutzergruppen sowohl sichere als auch direkte Verbindungen in alle Richtungen nördlich und südlich der Unterführung.
- Mit einem attraktiven Fuss- und Velosteg von der Churfirstenstrasse über die Hubstrasse wird das Fuss- und Velowegnetz vom und zum Bahnhof Wil verbessert.
- Eine Treppe nördlich der Unterführung schafft eine zusätzliche Fusswegverbindung direkt ab der Hubstrasse zum Bahnhof.
- Der öffentliche Grün- und Erholungsraum Churfirstenpark wird rücksichtsvoll umgestaltet; Zugänglichkeit, Aufenthaltsqualität und Sicherheit werden verbessert.
- Die SBB haben bereits knapp 4 Millionen Franken für die Erneuerung der Brückenplatte der Unterführung Hubstrasse vorinvestiert. Bund und Kanton leisten voraussichtlich zusammen Beiträge von rund 5 Millionen Franken.
- Die Nettokosten der Stadt Wil belaufen sich noch auf knapp 7 Millionen Franken oder 58 Prozent der Gesamtkosten ohne Berücksichtigung der Vorinvestition der SBB.
- Der Zeitpunkt für den Ersatzbau der Unterführung Hubstrasse ist ideal: Die Bundesbeiträge können geltend gemacht werden und die Eventualverpflichtung gegenüber den SBB zur Ertüchtigung der Eisenbahnbrücke entfällt.

Die Abstimmungsfrage lautet:

**Stimmen Sie dem Baukredit von brutto 12 Mio. Franken inkl. MWST für den Ersatzneubau der Unterführung Hubstrasse mit Fuss- und Velosteg und die Umgestaltung des Churfirstenparks zu?**

11. Juni 2024

**Stadt Wil**

**Hans Mäder**  
Stadtpräsident

**Janine Rutz**  
Stadtschreiberin



Volksabstimmung vom 22. September 2024

## **Baukredit für den Ersatzneubau der Unterführung Hubstrasse mit Fuss- und Velosteg sowie Umgestaltung Churfirstenpark**

Die Abstimmungsfrage lautet:

Stimmen Sie dem Baukredit von brutto 12 Mio. Franken inkl. MWST für den Ersatzneubau der Unterführung Hubstrasse mit Fuss- und Velosteg und die Umgestaltung des Churfirstenparks zu?

**Antwort:**