

7. November 2023

## **Bericht und Antrag an das Stadtparlament**

### **Ersatzneubau Unterführung Hubstrasse mit Fuss- und Velosteg und Umgestaltung Churfirstenpark: Baukredit**

#### **Anträge**

Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen folgende Anträge:

1. Für den Ersatzneubau der Unterführung Hubstrasse mit Fuss- und Velosteg und die Umgestaltung des Churfirstenparks sei ein Kredit von brutto Fr. 12 Mio. inkl. MwSt. zu bewilligen.
2. Es sei festzustellen, dass der zustimmende Beschluss des Stadtparlaments gemäss Art. 6 lit. b Gemeindeordnung i.V. mit Ziffer 1.1 des Anhangs Gemeindeordnung dem obligatorischen Referendum untersteht.

#### **Zusammenfassung**

Parallel zum Ausbau des Bahnhofs und der Bahninfrastruktur durch die SBB soll das Zentrum räumlich und verkehrlich mit verschiedenen öffentlichen und privaten Projekten aufgewertet werden. Mit dem Gesamtkonzept "Wil Vivendo" wird die Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Wil gestärkt. Die Unterführung Hubstrasse ist nebst der in Planung stehenden Veloquerung Posttunnel ein zentrales und städtebaulich bedeutsames Verbindungselement.

Die rund 90-jährige Unterführung Hubstrasse ist eine der wichtigsten Verbindungen innerhalb der Stadt Wil: Sie verbindet die Stadtteile nördlich und südlich des Bahntrassees und vermag in verschiedener Hinsicht den heutigen Anforderungen nicht mehr zu genügen. So ist die Unterführung Hubstrasse heute mit einer nicht normgerechten Höhenbeschränkung versehen. Velos, Autos und Lastwagen nutzen dieselbe Fahrbahn; eine separate Wegführung existiert nicht.

Die Unterführung Hubstrasse und die anliegende Personenunterführung sollen deshalb abgebrochen und durch eine neue Strassenunterführung mit separater Fuss- und Veloführung ersetzt werden. Das Projekt schliesst nahtlos an die von den SBB im Jahr 2023 in Betrieb genommene Erneuerung der Brückenplatte (Vorinvestition) an. Diese Erneuerung der Brückenplatte ermöglicht es der Stadt Wil, den Ersatzneubau der Unterführung nachträglich und weitgehend unabhängig des Bahnbetriebs zu realisieren.

Das Bauprojekt beinhaltet ein neues Unterführungsbauwerk mit einer Strassenunterführung und zwei separaten, höher liegenden Nebenunterführungen für den Fuss- und Veloverkehr. Zur Sicherstellung der normgerechten Höhe der Strassenunterführung wird die Hubstrasse örtlich tiefer gelegt. Auf der Südseite werden der Kreisel Hub-/Glärnischstrasse mit den neuen Velo- und Fussgängerübergängen auf der Hub- sowie Glärnischstrasse erstellt und die Anbindung des Fuss- und Veloverkehrs an die Hörnlistrasse neu gestaltet. Auf der Nordseite wird der Knoten Churfürsten-/Hubstrasse angepasst und die Churfürstenstrasse entlang des Churfürstenparks saniert und neu gestaltet. Das Projekt knüpft an die laufenden Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) Hub- und Glärnischstrasse sowie die Umgestaltung der Churfürstenstrasse an. Ein neuer Fussweg- und Velosteg ab der Churfürstenstrasse entlang der SBB-Gleise über die Hubstrasse verbindet das Lindenhofquartier mit dem Bahnhof. Der direkt angrenzende Churfürstenpark wird rücksichtsvoll umgestaltet, sodass er seine historische Prägung zurückerlangt. Gleichzeitig wird dessen Zugänglichkeit sowie die Aufenthaltsqualität und Sicherheit mit gestalterischen Elementen und einer attraktiven Beleuchtung verbessert. Die im Rahmen des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens gemachten Anregungen zum Projekt wurden soweit möglich und zweckmässig berücksichtigt.

Die Gesamtkosten betragen Fr. 12 Mio. Aus den Agglomerationsprogrammen sind Beiträge vom Bund in der Höhe von knapp Fr. 4.27 Mio. zu erwarten. Der Kanton leistet werkgebundene Beiträge an die Fuss- und Veloweginfrastruktur von rund Fr. 0.78 Mio. Franken. Die Nettokosten für die Stadt Wil betragen somit rund Fr. 6.95 Mio. Die Realisierung erfolgt in vier Bauphasen unter Verkehr; es wird mit einer Bauzeit von rund 2½ Jahren gerechnet.

Mit dem vorliegenden Projekt werden der motorisierte Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr entflechtet, eine Angebotserweiterung für den Veloverkehr geschaffen, eine normgerechte Strassenunterführung realisiert, eine direkte und sichere Fuss- und Veloverbindung von der Churfürstenstrasse zum Bahnhof bereitgestellt, die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht und letztlich auch der innerstädtische öffentliche Freiraum Churfürstenpark aufgewertet. Die Volksabstimmung über den Baukredit ist für den Herbst 2024 geplant.

## 1. Ausgangslage

### 1.1. Modernisierung der Infrastrukturen am Bahnhof Wil

Die Infrastrukturen am Bahnhof Wil sind in die Jahre gekommen und vermögen die heutigen Ansprüche der verschiedenen Zielgruppen an eine multimodale Verkehrsdrehschleife nicht mehr zu erfüllen. Im Zentrum steht das SBB-Infrastrukturvorhaben "Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur" (ZEB Wil) zur Leistungssteigerung und barrierefreien Zugänglichkeit der Bahnanlagen gemäss Behinderten-Gleichstellungsgesetz (BehiG). Das Projekt beinhaltet den Ausbau der Perrons 1 und 2/3 für Fernverkehrszüge auf einer Länge von 420 m, die barrierefreie Anbindung der Personenunterführung (PU) Ost an die Mittelperrons sowie ein Fahrverbot für den Veloverkehr in den beiden PU West (wie bisher) und Ost (neu). Die Arbeiten dazu wurden 2021 aufgenommen und werden noch 2023 weitestgehend abgeschlossen.

Im Zuge der Projektauflage des ZEB Wil konnte die Stadt Wil erreichen, dass das Bundesamt für Verkehr (BAV) die SBB verpflichtete, die Ertüchtigungsarbeiten der beiden Unterführungen Hubstrasse und Personenunterführung

(PU) Ost "aufwärtskompatibel" zu gestalten und teilweise als Vorinvestitionen zu finanzieren. Die baulichen Eingriffe an der Unterführung Hubstrasse wurden so vorgenommen, dass der spätere Ausbau der Unterführung durch die Stadt Wil zu einer normgerechten Gleisquerung möglich ist.

### **1.2. SBB-Vorinvestition Eisenbahnbrücke Hubstrasse**

Die Unterführung Hubstrasse ist 90-jährig. Anstelle der ursprünglich geplanten Verstärkungsmassnahmen hat die SBB auf ihre Kosten als Vorinvestition die Brückenplatte der Unterführung erneuert, um der Stadt Wil innert nützlicher Frist den Ersatzneubau der Unterführung unterhalb der Brückenplatte zu ermöglichen. Sollte die Stadt Wil die Unterführung Hubstrasse nicht innert 15 Jahren erneuern, so hat sie die Eisenbahnbrücke auf ihre Kosten statisch zu ertüchtigen. Realisiert die Stadt Wil indes den Ersatzneubau der Unterführung Hubstrasse mit den statisch relevanten vertikalen Bauteilen fristgerecht, so entfällt die vertraglich eingegangene Eventualverpflichtung. Das Stadtparlament hat diesem Vorgehen zugestimmt und zusammen mit dem Projektierungskredit auch die Eventualverpflichtung am 30. September 2021 ohne Gegenstimme genehmigt.

### **1.3. Ziele und Planungsperimeter des Bauprojekts**

#### Bedeutung und Ziele

Die Bahn verbindet die Stadt Wil mit der Region und den grösseren Städten der Schweiz. Gleichzeitig aber durchschneidet die Bahninfrastruktur das Stadtzentrum und die städtischen Räume. Mit verschiedenen Massnahmen sollen die Lebensräume beidseitig der Bahn optimal verbunden werden, um die Entwicklung des Zentrums und der Quartiere zu fördern. Die Unterführung Hubstrasse ist ein zentrales und städtebaulich bedeutsames Verbindungselement.

Mit dem vorliegenden Projekt sollen der motorisierte Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr entflechtet, eine Angebotserweiterung für den Veloverkehr geschaffen, eine normgerechte Strassenunterführung realisiert, eine direkte und sichere Fuss- und Veloverbindung von der Churfirstenstrasse zum Bahnhof bereitgestellt, die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht und letztlich auch der innerstädtische öffentliche Freiraum Churfirstenpark aufgewertet werden.

#### Projektplanung

Der Planungsperimeter für das vorliegende Bauprojekt ergibt sich aus den Projektzielen und umfasst im Wesentlichen vier Bestandteile, nämlich das Hauptprojekt

- a) Erneuerung der Hubstrasse und des Kreisels Hub-/Glärnischstrasse mit neuen Veloführungen südlich des Kreisels Ilge inklusive Ersatzbau der Unterführung Hubstrasse unterhalb der Brückenplatte

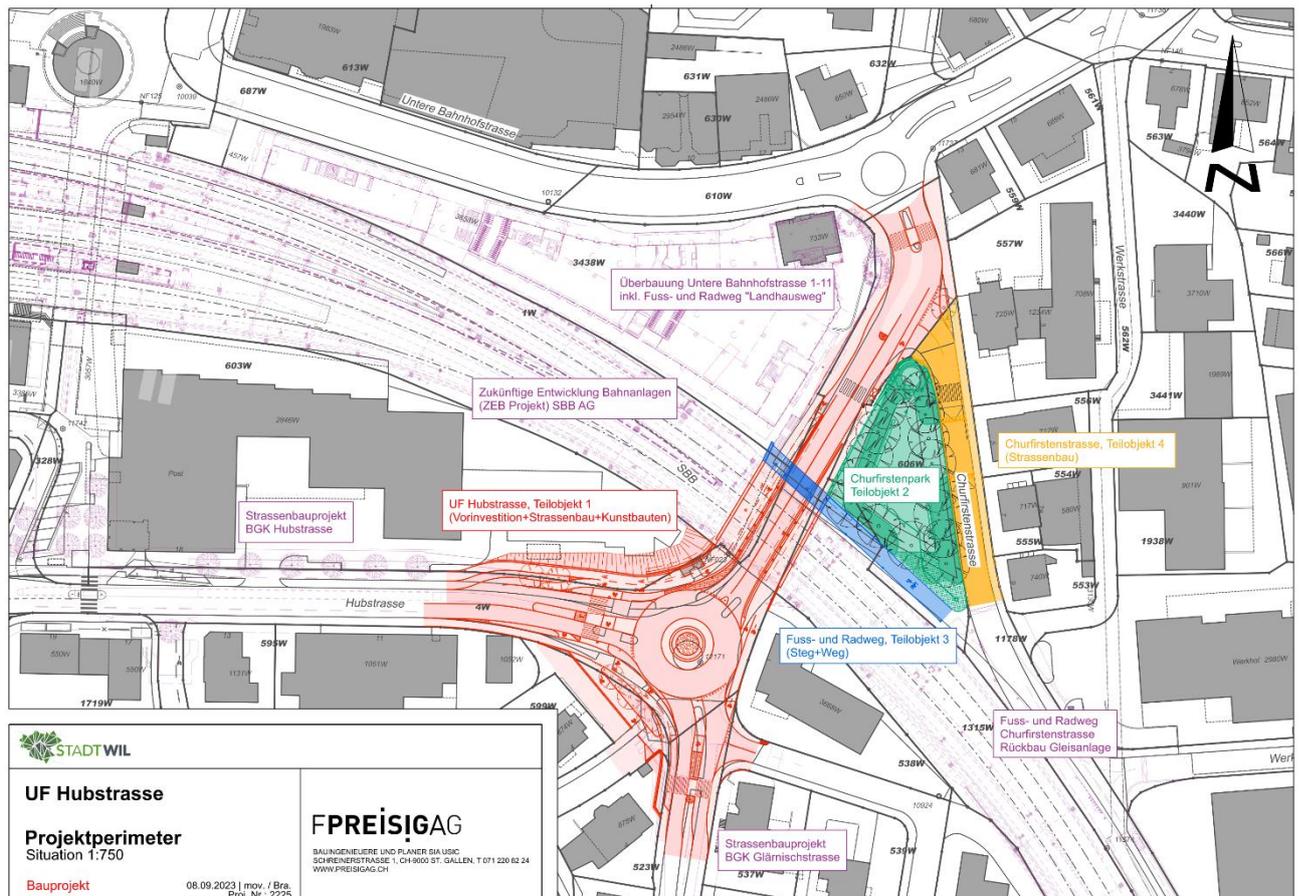
sowie die damit räumlich-funktional eng verknüpften Teilprojekte

- b) Neubau des Stegs über die Hubstrasse für den Fuss- und Veloverkehr;
- c) Umgestaltung und Aufwertung des Churfirstenparks als öffentlicher Freiraum im Zentrum sowie
- d) Sanierung und Neugestaltung des Bereichs der Churfirstenstrasse entlang des Churfirstenparks.

### **1.4. Koordination mit weiteren Bauprojekten**

Die Unterführung Hubstrasse ist für den motorisierten Verkehr die Hauptquerung des SBB-Trassees zwischen dem nördlichen und südlichen Stadtteil. Dies führt dazu, dass das Bauprojekt nicht isoliert, sondern abgestimmt auf die weiteren geplanten oder sich bereits in Realisierung befindenden Projekten zu erfolgen hat. Dazu zählen nebst dem ZEB Wil (SBB) namentlich die beiden Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) Hub- und Glärnischstrasse, die Umgestaltung der Churfirstenstrasse, die Veloquerung Posttunnel sowie die private Geschäfts- und Wohnüberbauung Untere Bahnhofstrasse 1-11. Weitere in Planung stehende öffentliche und private Projekte im

Bahnhofsbereich haben keinen direkten Einfluss auf die Ausgestaltung des Bauprojekts Ersatzneubau Unterführung Hubstrasse.



Projektperimeter und weitere Bauprojekte im Umfeld

### 1.5. Öffentliche Mitwirkung

Nach Abschluss des Vorprojektes fand das öffentliche Mitwirkungsverfahren statt. Dieses dauerte vom 14. Februar bis zum 15. März 2022. Von acht Teilnehmenden sind insgesamt 53 Rückmeldungen eingegangen. Die Rückmeldungen zum Projekt sind in einem Mitwirkungsbericht zusammengefasst. Inhaltlich bezogen sich die Rückmeldungen im Wesentlichen auf die Optimierung der Veloverbindungen, Reduktion der Geschwindigkeit (Tempo 30), Anpassung des Verkehrsregimes auf der Churfirstenstrasse, die architektonische Gestaltung der Unterführung sowie die gartendenkmalpflegerische Gestaltung des Churfirstenparks.

Die Anregungen der Mitwirkenden sind in die Erarbeitung des Bauprojekts eingeflossen. Dies betrifft im Besonderen die Verbesserung der Veloinfrastruktur wie auch die gartendenkmalpflegerische Interpretation des Churfirstenparks. In den einzelnen Kapiteln wird auf die wesentlichen Verbesserungen, Projektanpassungen sowie nicht berücksichtigte Anliegen jeweils summarisch Bezug genommen.

## 2. Erneuerung Unterführung Hubstrasse

Das Hauptprojekt Unterführung Hubstrasse umfasst den Tiefbau/Strassenbau und die Kunstbauten. Der Tiefbau/Strassenbau beinhaltet die komplette Erneuerung der Strasse im Abschnitt Kreisel Ilge bis und mit Kreisel Hub-/Glärnischstrasse mit der neu beidseitigen separaten Veloführung. Die Kunstbauten umfassen den Ersatzbau der Unterführung unterhalb der Brückenplatte basierend auf der Strassenerneuerung.



*Visualisierung Unterführung Hubstrasse mit Churfirstenstrasse und Churfirstenpark (Blickrichtung Süd)*

### 2.1. Bedeutung der Unterführung Hubstrasse

Die Unterführung Hubstrasse ist wegen ihrer Schlüsselposition im städtischen Verkehrsnetz eine stark befahrene Strasse. Sie verbindet das Stadtgebiet südwestlich der Bahngleise und die angrenzenden Gemeinden im Hinterthurgau mit dem Stadtzentrum Wil. Für den motorisierten Individualverkehr und den Schwerverkehr ist sie die einzige Gleisquerung auf Stadtgebiet. Die Unterführung Hubstrasse wird darüber hinaus auch sehr stark durch den öffentlichen Verkehr frequentiert (werktags über 300 Fahrten pro Tag). Im kommunalen Fuss- und Veloverkehrsnetz ist die Unterführung Hubstrasse als Radweg klassiert und in der Velostrategie 2016 wird die Unterführung Hubstrasse als Hauptverbindung für geübte Velofahrende bezeichnet ("Fokus Direkt").

### 2.2. Strassenbau

Die Hubstrasse wird im Abschnitt Kreisel Ilge bis und mit Kreisel Hub-/Glärnischstrasse erneuert und im Bereich der Unterführung tiefer gelegt um eine normgerechte Unterführung mit einem Lichtraumprofil von mindestens 4.50 m Höhe (aktuell 4.10 m, signalisiert 3.90 m) und 6.70 m Breite zu erreichen. Die beiden Nebenunterführungen des neuen Unterführungsbauwerks weisen eine Breite von mindestens 2.10 m (Veloweg Ost) beziehungsweise 5.40 m (Fuss- und Veloweg West) auf. Die Verkehrsräume der Haupt- und Nebenunterführungen sind transparent und durch eine offene Brüstung mit Stützenreihen getrennt. Die neu konzipierte Beleuchtung berücksichtigt in der gestalterischen und technischen Umsetzung die unterschiedlichen Nutzungen und Bedeutungen der Bauwerke.

Auf der Südseite wird der neue Kreislauf Hub-/Glärnischstrasse (Kleinkreislauf mit Durchmesser von 26 m) mit den neuen Velo- und Fussgängerübergängen auf der Hub- und Glärnischstrasse erstellt; die Einmündung der Hörnlistrasse mit Velorampe und Stützmauern wird neu gestaltet. Auf der Nordseite wird der Knoten Churfirsten-/Hubstrasse angepasst und die Churfirstenstrasse mit den Werkleitungen saniert. Das Projekt schliesst mit den vorgesehenen Stützmauern nahtlos an die in Planung befindlichen BGK Hub- und Glärnischstrasse sowie die Umgestaltung Churfirstenstrasse an.

#### Fussverkehr

Der Fussverkehr wird in der Nebenunterführung West geführt. Ein beidseitiges Angebot wurde geprüft, wegen des Erhalts der geschützten Bäume im Churfirstenpark, den örtlichen Gegebenheiten sowie Kosten/Nutzen indes nicht weiterverfolgt. Dank der neuen attraktiven Verbindung über den neuen Fussweg- und Velosteg über die Hubstrasse und einer neuen Treppenverbindung nördlich der Unterführung auf das SBB-Perronniveau ist das Fusswegnetz engmaschig. Auch der Churfirstenpark wird teilweise geöffnet und ins Wegnetz integriert.

#### Veloverkehr

Der Veloverkehr wird im Bereich der Unterführung getrennt vom motorisierten Verkehr geführt, nördlich und südlich des Unterführungsbauwerks auf Radwegen und Radstreifen, punktuell auf der Fahrbahn. Aufgrund der beschränkten Raumverhältnisse und der vielfältigen Abbiege- und Einbiegebeziehungen ist eine durchgehende räumliche Trennung des Veloverkehrs nicht möglich.



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

Beim vorliegenden Bauprojekt wurde eine Veloinfrastruktur auch für die weniger geübten Velofahrenden geplant. Der Stadtrat geht somit weiter als es die Velostrategie vorsieht, indem im Projektperimeter die Anforderungen sowohl an die Klassifikation "Fokus Direkt" als auch "Fokus Sicher" erfüllt sind. Damit trägt er einerseits der

Empfehlung des Stadtparlaments vom 30. September 2021, wonach der Langsamverkehr gebührend zu berücksichtigen sei, andererseits den Rückmeldungen aus dem Mitwirkungsverfahren entsprechend Rechnung.

Dank der neuen erhöhten und beidseitig richtungsgetrenten Führung der Velofahrenden in der Unterführung Hubstrasse werden gegenüber dem heutigen Mischverkehr sowohl die Attraktivität und der Fahrkomfort als auch die Sicherheit erheblich gesteigert. In der Fortführung sind die Velo-/Fusswege praktisch durchgehend durch Rabatten vom motorisierten Verkehr abgetrennt. Die Auf- und Abfahrten auf die Radwege sind komfortabel zu fahren. Die Breiten der Geh- und Radwege ermöglichen eine gemeinsame Benutzung durch Velofahrende und zu Fuss Gehende. Darüber hinaus wird eine redundante Veloinfrastruktur angeboten, welche bei Stausituationen die durchgängige Benutzung des Verkehrsraums durch Velofahrende gewährleistet. Die im Projekt enthaltene Veloinfrastruktur bietet somit für alle Nutzergruppen sowohl sichere als auch direkte Verbindungen in alle Richtungen nördlich und südlich der Unterführung.

#### Geschwindigkeitsregime

Im Bereich der Unterführung Hubstrasse gilt gegenwärtig und für den temporären Zwischenzustand bis zur Inbetriebnahme des vorliegenden Bauprojekts Tempo 40 km/h. Auf der Hub- sowie der Glärnischstrasse ist gemäss den Drittprojekten (BGK Hub-/Glärnischstrasse) Tempo 30 km/h geplant. Eine Geschwindigkeitsreduktion ist auch auf der Unteren Bahnhofstrasse im Zusammenhang mit dem Umbau des Bahnhofplatzes in Prüfung. Der Stadtrat legt Wert auf eine koordinierte Gesamtschau des Geschwindigkeitsregimes im Zentrum und namentlich im Bereich des Bahnhofs.

Die Anregung aus der öffentlichen Mitwirkung, auch für die Unterführung Hubstrasse sowie die Churfürstenstrasse Tempo 30 km/h vorzusehen, wurde aufgenommen und ist Bestandteil der übergeordneten Überprüfung des Verkehrssystems Zentrum. Eine dauerhafte punktuelle Veränderung des Geschwindigkeitsniveaus im Projektperimeter Unterführung Hubstrasse wird auch seitens der Kantonspolizei St. Gallen nicht unterstützt. Das vorliegende Projekt ist kompatibel für ein allfällig tieferes Geschwindigkeitsniveau.

#### Werkleitungen

Im Zusammenhang mit dem Bauprojekt werden in Absprache mit den Technischen Betrieben Wil die Werkleitungen für Elektrizität, Wasser und Gas angepasst. Mit Blick auf die künftige Versorgung mit Fernwärme werden im Planungsperimeter bereits die notwendigen Vorinvestitionen getätigt. Auch die Swisscom wird ihre Trassen im Perimeter erneuern.

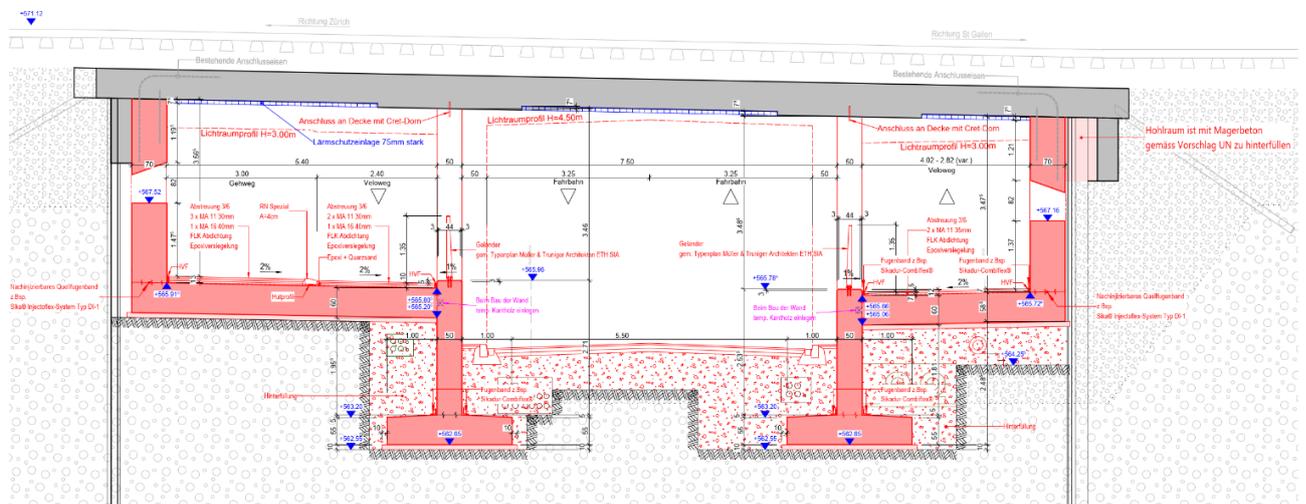
#### Landerwerb

Für die Realisierung des Projekts sind von vier Grundeigentümern Landerwerbe im Umfang von rund 600 m<sup>2</sup> notwendig; zirka 60 m<sup>2</sup> werden durch Realersatz kompensiert. Die Rechtsverhältnisse mit den SBB AG über einen Landabtausch sowie die Kostenregelung für den Unterhalt und die Erneuerung der Unterführung Hubstrasse werden in einem separaten Objektvertrag festgehalten.

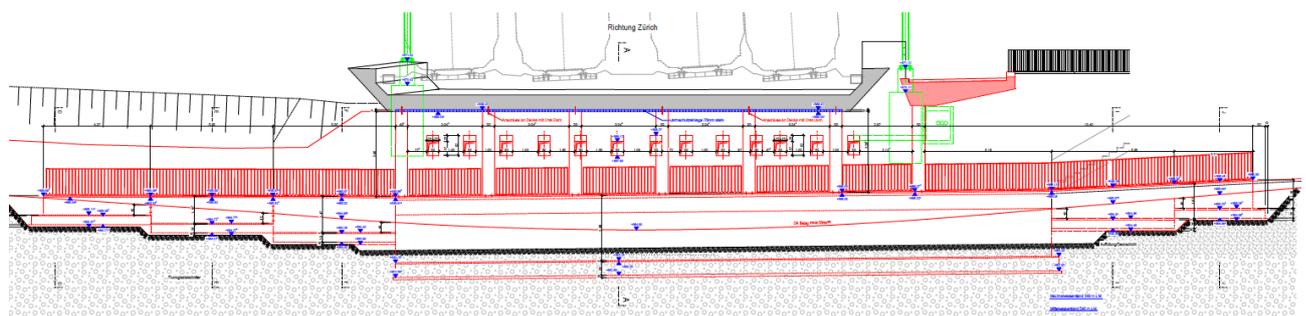
## 2.3. Kunstbauten

### Unterführung Hubstrasse

Die SBB haben die Brückenplatte der Eisenbahnbrücke Hubstrasse als Vorinvestition auf ihre Kosten bereits erneuert und eine temporäre Hilfskonstruktion der Tragelemente erstellt. Dieser Zwischenzustand stellt die Ausgangslage für den Bau der städtischen Teile der Unterführung dar. Bestandteil des städtischen Bauprojekts sind somit die endgültigen vertikalen Tragelemente der neuen Unterführung (Fundamente, Stützen, Widerlager). Die Ausbaurbeiten unter der bestehenden Brückenplatte können weitestgehend unabhängig vom Bahnverkehr von der Strassenebene aus erfolgen.



Querschnitt Unterführung im Endzustand (Blickrichtung Nord). Grau dargestellt sind die Massnahmen der Vorinvestition SBB. Rot dargestellt ist das städtische Projekt.



Längsschnitt Unterführung im Endzustand (Blickrichtung West)

### Stützbauwerke

Mit dem Ersatz der Unterführung Hubstrasse und dem Strassenausbau sind verschiedene Stützbauwerke notwendig. Optisch stark in Erscheinung treten vor allem die Stützmauern im Bereich des Churfürstenturms, der neuen Überbauung Untere Bahnhofstrasse 1-11 und des Postareals. Die Stützkonstruktionen südlich der Unterführung werden aus Sichtbetonfläche mit Tafelstruktur ausgeführt, während die Konstruktion entlang des Churfürstenturms optisch mit Natursteinen verblendet wird, sodass ein natürlicher Bezug zum Park hergestellt wird. Die bestehende Stützmauer Kraftwerk bleibt erhalten.



*Visualisierung Unterführung Hubstrasse mit Stützbauwerk gegenüber Post (Blickrichtung Nord)*

#### Beleuchtungskonzept

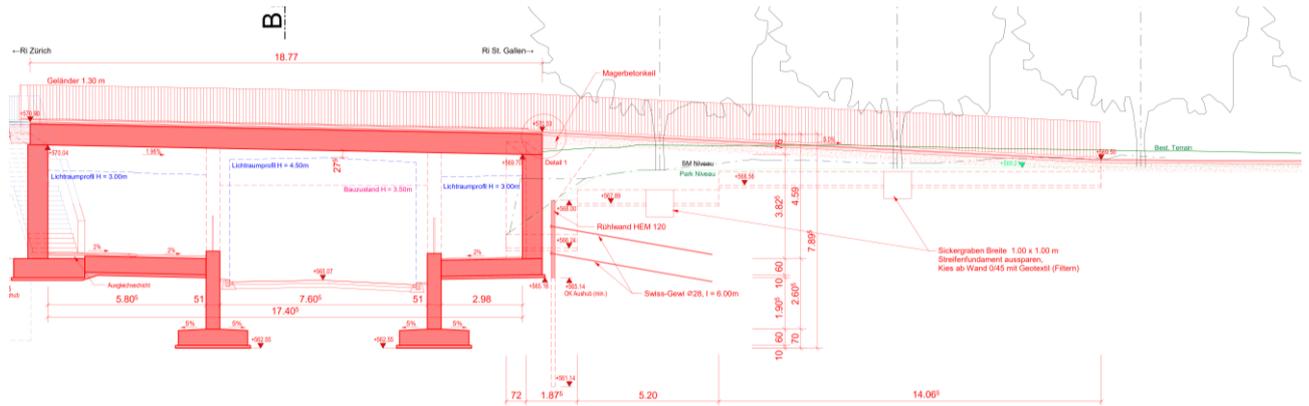
Die neu gestalteten Unterführungsteile für den Fuss- und Veloverkehr sind gegenüber heute breiter und dank der einzelnen Stützen zwischen den Verkehrsräumen anstelle der heutigen durchgehend trennenden Stützmauer auch luftiger und wesentlich heller. Mit diesem baulichen Konzept wird die Sicherheit in der Unterführung erhöht. Das Lichtkonzept für die Unterführung Hubstrasse unterstützt dies zusätzlich.

Lichtlinien in warmweissem Licht auf beiden Seiten, welche die Wände der Unterführung aufhellen und die Baukörper betonen, machen die Unterführung in ihren Abmessungen lesbar und stärken den galerieartigen Charakter. Gleichzeitig sorgen diese für eine klar sichtbare Führung für die zu Fuss Gehenden und Velofahrenden. Die tiefer liegende Strassenfahrbahn wird demgegenüber mit bernstein-farbigem Licht beleuchtet. Weil ein Grossteil der Nachtinsekten dieses nicht wahrnehmen kann, gilt es auch als umweltfreundliches Licht. Der Einsatz von unterschiedlichen Farbtemperaturen trennt subtil den Fahrbahnbereich vom Fuss- und Velobereich und macht sie erkennbarer. Die auf die Säulenordnung ausgerichtete rhythmische Anordnung der Deckenaufbauleuchten beleuchtet breitstrahlend und asymmetrisch zusätzlich die Unterführungsbereiche. Alle Leuchten sind dimmbar und können in Gruppen aufgeteilt und mittels eines übergeordneten Steuersystems angesteuert werden.

### **3. Neubau Fuss- und Velosteg über Hubstrasse**

Der Fussweg führte bisher entlang der Gleise über die alte Eisenbahnbrücke. Wegen der neuen Gleisgeometrie im Rahmen des SBB-Projekts ZEB Wil wurde die bisherige provisorische Fusswegverbindung von der Churfirstenstrasse zum Perron 1 der SBB ersatzlos aufgehoben. Damit entstand eine wesentliche Netzlücke, was unattraktive längere Fusswege notwendig macht. Dieser Mangel soll mit dem Fussweg- und Velosteg ab der Churfirstenstrasse entlang

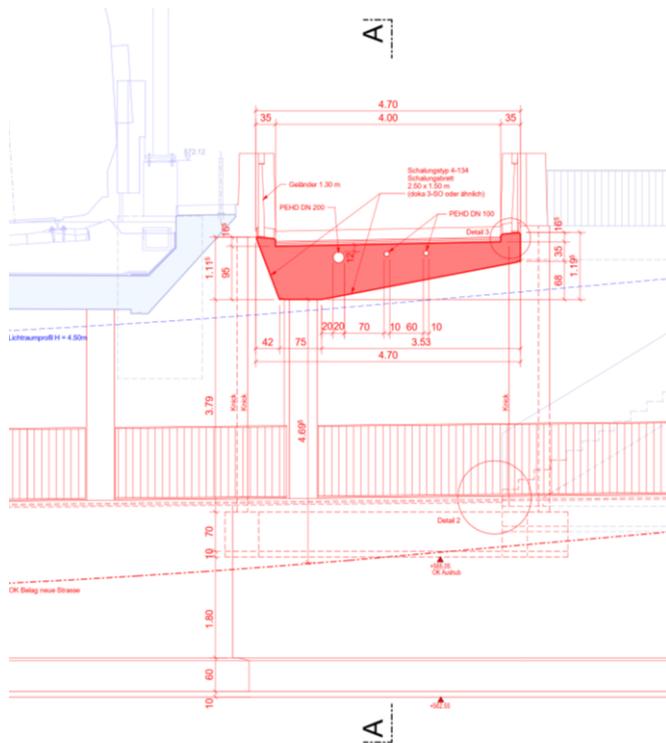
der SBB-Gleise über die Hubstrasse zum Areal Überbauung Untere Bahnhofstrasse 1-11 beziehungsweise Bahnhof Wil behoben werden. Eine neue Treppenverbindung nördlich der Unterführung Hubstrasse auf das Niveau des Areals Überbauung Untere Bahnhofstrasse 1-11 ergänzt das Fusswegnetz zum Bahnhof.



Längsschnitt Fuss- und Velosteg (Blickrichtung Nord)

### Bauprojekt

Der Fuss- und Velosteg wird als singuläres Bauwerk von der SBB-Unterführung Hubstrasse entkoppelt erstellt und überspannt die Hubstrasse vom Churfirstenpark zum Areal mit der Überbauung Untere Bahnhofstrasse 1-11.



Querschnitt Fuss- und Velosteg (Blickrichtung West)

Der Steg ist eine eigenständige, schlichte und auf die Umgebung und Nachbarprojekte abgestimmte Betonkonstruktion. Er weist eine lichte Breite von 4.0 m auf, was den Begegnungsfall für zwei zu Fuss Gehende und ein Velo abdeckt. Die Ausgestaltung des Fuss- und Velostegs hinsichtlich Materialisierung, Beleuchtung und Absturzsicherung orientiert sich am Gestaltungskonzept der Unterführung Hubstrasse.

Der Fuss- und Velosteg kommt auf die Höhe des Areals Untere Bahnhofstrasse 1-11 zu liegen, was die Anbindung des Fuss- und Velowegs an das Bahnhofsareal beziehungsweise die öffentliche Veloabstellanlage ermöglicht. Zusätzlich spannt sich eine wichtige Sichtachse vom Churfirstenpark zum Bahnhof auf. Die weiterführende hindernisfreie Erschliessung des Perrons ist Bestandteil des SBB-Projekts ZEB Wil und erfolgt über eine Rampenanlage am Perronende des Gleis 1. Der von der Unterführung abgetrennte Steg erzeugt durch die Tiefenstaffelung eine Differenzierung der Bauwerke und reduziert dank des Lichteinfalls die Tunnelwirkung des Unterführungsbauwerks.



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

### Beleuchtung

Entlang des Churfirstenparks werden drei Masten in leicht konischer Form mit aufgesetzten Mastleuchten platziert. Der neue Fuss- und Velosteg bleibt indes frei von störenden Kandelabern. Dafür wird eine Handlaufbeleuchtung montiert, die für Übersicht und eine klare Lichtführung sorgt. Diese in den Handlauf integrierte Lichtlinie mit warmweisser Lichtfarbe und gerichtetem, blendfreiem Licht hellt die Verkehrsfläche des Stegs auf.

#### 4. Umgestaltung und Aufwertung Churfirstenpark

Der Churfirstenpark hat - mitten im zunehmend dicht bebauten Stadtzentrum - für die Bevölkerung eine bedeutende Funktion als Grün-, Erholungs- und Kulturraum. Der Raum besitzt atmosphärisch den Charakter eines privaten Raums, ist und soll aber auch künftig öffentlich zugänglich und nutzbar sein. Die verkehrstechnischen Anpassungen im Umfeld des Parks bieten gleichsam die Chance, das Potenzial der historischen Parkanlage zur Entfaltung zu bringen und fragwürdige vergangene Eingriffe zu bereinigen. Die Umgestaltung erlaubt es im Weiteren, die Erschliessung zu verbessern sowie die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit zu erhöhen.

##### Gestaltungskonzept

Die charakteristischen Gestaltungselemente der historischen Parkanlage werden erhalten und transformiert. Der geschützte Baumbestand bleibt bestehen und wird mit einem neuen Baum an der nördlichen Spitze, wo ursprünglich eine Platane stand, vervollständigt. Die Heckenumfriedung wird breiter und als umfassendes Element geführt. Die Oberflächen der Parkanlage werden zu Gunsten einer besseren Belebung umgekehrt: Der bestehende Rasen im Zentrum wird entfernt. Die vielfältiger bespielbare Kiesfläche bildet neu die Hauptfläche und grenzt sich durch Hecken zur Churfirstenstrasse, zum Fuss- und Veloweg und zur Hubstrasse ab.



*Visualisierung Churfirstenpark (Blickrichtung West)*

Der Park wird im Westen zum Schutz gegen die verkehrsentensive Hubstrasse mit einer Stützmauer begrenzt. Das gewachsene Terrain der historischen Böschung bleibt als Wiesenfläche bestehen. Die Ausgestaltung der Stützmauer sieht eine Kalksteinverkleidung vor. Aufgrund des Niveaueversatzes wird ein Zaun innerhalb des Heckenkörpers als Absturzsicherung vorgesehen.

### Erschliessung und Aufenthaltsqualität

Heute erfolgt der Haupteingang zum Churfirstenpark über das Trottoir bei der Hubstrasse. Infolge der neuen Bezugspunkte und der Ausrichtung zum Fuss- und Veloweg und zur Churfirstenstrasse werden neue Parkeingänge realisiert. Diese werden auf zwei Eingänge konzentriert, welche die Fuss- und Veloroute mit dem Quartier verbinden. Der Parkraum wird in der Diagonale gequert; daraus ergibt sich ein kurzer Weg als schnelle Verbindung und an den Platzrändern bieten sich ruhige Räume, um sich zu erholen. Lange Sitzbänke unter den Platanen dienen als Sitzgelegenheit für den sozialen Austausch. Ein "Heckenzimmer" um die nördliche, neue Platane herum bietet einen ruhigen Raum. Ein Wasserspiegel wird die Aufenthaltsqualität wegen der kühlenden Wirkung erhöhen. An der südlichen Ecke zum Fuss- und Veloweg befindet sich ein Trinkbrunnen. Das Brauchwasser von beiden Wasserelementen versickert in der Parkanlage.

### Beleuchtung

Mit der geplanten Beleuchtung gewinnt der Churfirstenpark gegenüber heute auch an Aufenthaltsqualität an den Abenden und trägt zum Sicherheitsempfinden bei. Drei Masten mit leicht konischer Form und einer Höhe von rund 8 m tragen jeweils drei Strahler in leicht versetzter Höhe. Ihr abgeblendetes, nach unten strahlendes Licht sorgt für zielgerichtete Lichtinseln. Diese Lichtinseln mit natürlichem Schattenspiel unter den bestehenden Platanen sorgen für Helligkeit ohne Ausstellungscharakter. Das Licht-/Schattenspiel verändert sich so natürlich mit den Jahreszeiten.

## **5. Sanierung und Neugestaltung Teilabschnitt Churfirstenstrasse**

Aufgrund der angepassten Anbindung an die Hubstrasse und der Umgestaltung des Churfirstenparks mit den neuen Zugängen in die Parkanlage wird die Churfirstenstrasse im Abschnitt Hub- bis Werkstrasse erneuert und die Oberfläche neugestaltet. Auch die Strassenentwässerung, die Werkleitungen und die Beleuchtung werden erneuert.

### Fahrverkehr

Die Einmündung der Churfirstenstrasse in die Hubstrasse wird so angepasst, dass sie die verkehrssicherheitstechnischen Anforderungen erfüllt. Zudem sind gemäss Kantonspolizei St. Gallen neu Anpassungen bei den Abbiegemöglichkeiten notwendig: Die spitzwinklige Einfahrt ab der Unterführung Hubstrasse in die Churfirstenstrasse ist für schwere Motorwagen aus Verkehrssicherheitsüberlegungen nicht mehr gestattet. Aus der Churfirstenstrasse dürfen die LKW zudem nur nach rechts abbiegen.

### Fuss- und Veloverkehr

Beim Haupteingang zum Churfirstenpark wird ein vertikaler Versatz als verkehrssichere Querungsstelle und verkehrsberuhigende Massnahme erstellt. Für optimale Lichtverhältnisse an dieser Querungsstelle sorgt eine neue punktuelle Ausleuchtung. Das Trottoir auf der Ostseite bleibt bis zum Kreisel Ilge bestehen und wird im Einmündungsbereich zur Hubstrasse mit einer Grünrabatte von der Strasse abgetrennt. Der Veloverkehr wird im betroffenen Teilabschnitt im Mischverkehr auf der Churfirstenstrasse geführt.

### Projekt Umgestaltung Churfirstenstrasse

Das Departement Bau, Umwelt und Verkehr erarbeitet derzeit für den südlichen Abschnitt der Churfirstenstrasse ab Werkstrasse ein Projekt zum Rückbau der Industriegleise und zur Umgestaltung der Strasse. Die im Mitwirkungsverfahren angeregte Anpassung des Verkehrsregimes (Tempo 30, Einbahnregelung, Sperrung für den MIV

etc.) bedarf einer Gesamtbetrachtung der Auswirkungen auf die Verkehrsflüsse und ist deshalb Bestandteil der übergeordneten Überprüfung des Verkehrssystems Zentrum.

## **6. Kosten und Finanzierung**

### **6.1. Gesamtkosten**

Die Gesamtkosten ab Kreditgenehmigung betragen total Fr. 12 Mio. inkl. MwSt. Die Kostengenauigkeit liegt bei +/- 10 Prozent. Nicht enthalten sind die Aufwendungen für Werkleitungen (Genehmigung via Budget der Werke), die Vorinvestition Eisenbahnbrücke (Vorleistung SBB) sowie die Eventualverpflichtung über Fr. 350'000.-- der Stadt Wil gegenüber den SBB. Letztere entfällt, wenn die Stadt Wil die Unterführung Hubstrasse innert 15 Jahren baut. Das Vorprojekt (Kostengenauigkeit +/- 20 %) rechnete noch mit Gesamtkosten von rund Fr. 12.5 Mio. inkl. MwSt. Die Gesamtkosten sind somit gegenüber dem Vorprojekt stabil.

Die Gesamtkosten teilen sich wie folgt auf die einzelnen Teilprojekte auf:

Gesamtkosten Ersatzneubau Unterführung Hubstrasse mit Fuss- und Velosteg und Umgestaltung Churfirstenpark (Kostengenauigkeit +/- 10%)							
Arbeitsgattung	Teilprojekte	Unterführung Hubstrasse, Strassenbau	Unterführung Hubstrasse, Kunstbaute	Neubau Fuss- und Velosteg über Hubstrasse	Umgestaltung und Aufwertung Churfirstenpark	Sanierung und Neugestaltung Abschnitt Churfirstenstrasse	Gesamtprojekt
000 Kosten für Grundstück (Landerwerb)		232'000.--				5'000.--	237'000.--
111 Regiearbeiten		77'000.--	175'000.--	48'000.--	20'000.--	10'000.--	330'000.--
112 Prüfungen		16'000.--	51'000.--	16'000.--		2'000.--	85'000.--
113 Baustelleneinrichtung		554'000.--	407'000.--	232'000.--		20'000.--	1'213'000.--
116 Abholzen und Roden		14'000.--					14'000.--
117 Abbrüche und Demontagen		228'000.--	217'000.--	93'000.--		21'000.--	559'000.--
162 Baugrubenabschlüsse und Aussteifungen			401'000.--	76'000.--			477'000.--
171 Pfähle			392'000.--				392'000.--
172 Abdichtungen für Bauwerke unter Terrain und für Brücken		12'000.--	84'000.--	23'000.--			119'000.--
181 Gartenbauarbeiten		64'000.--			403'000.--		467'000.--
183 Zäune und Arealeingänge				9'000.--			9'000.--
211 Baugruben und Erdbau		28'000.--	476'000.--	164'000.--			668'000.--
221 Übergangs- und Foundationsschichten für Verkehrsanlagen		182'000.--		5'000.--		38'000.--	225'000.--
222 Pflästerungen und Abschlüsse		113'000.--				31'000.--	144'000.--
223 Belagsarbeiten		488'000.--	34'000.--	15'000.--		39'000.--	576'000.--
225 Gleisüberwachung, Vermessung			294'000.--				294'000.--
237 Strassenentwässerung ohne Kanalisation		82'000.--				28'000.--	110'000.--
241 Ortbetonbauten		161'000.--	901'000.--	262'000.--			1'324'000.--
247 Lehr-, Schutz- und Montagegerüst			208'000.--	131'000.--			339'000.--
281 Fahrzeugrückhaltesysteme und Geländer		6'000.--	87'000.--	145'000.--			238'000.--
282 Signalisation		14'000.--		18'000.--		6'000.--	38'000.--
286 Markierungen		6'000.--				2'000.--	8'000.--
345 Natursteinarbeiten			349'000.--				349'000.--
500 Beleuchtung		145'000.--			17'000.--	20'000.--	182'000.--
820 Bewilligungen und Gebühren		1'000.--	1'000.--	1'000.--	1'000.--	1'000.--	5'000.--
830 Baunebenkosten		16'000.--	35'000.--	12'000.--	10'000.--	2'000.--	75'000.--
850 Bauherrenleistungen		13'000.--	25'000.--	7'000.--	3'000.--	2'000.--	50'000.--
870 Honorare Phase 41-53		365'000.--	870'000.--	146'000.--	140'000.--	45'000.--	1'566'000.--
880 Unvorhergesehenes (10%)		275'000.--	501'000.--	140'000.--	59'000.--	28'000.--	1'003'000.--
<b>Gesamtkosten exkl. MwSt.</b>		<b>3'092'000.--</b>	<b>5'508'000.--</b>	<b>1'543'000.--</b>	<b>653'000.--</b>	<b>300'000.--</b>	<b>11'096'000.--</b>
Mehrwertsteuer 8.1%		250'500.--	446'100.--	125'000.--	52'900.--	24'300.--	898'800.--
Rundung		2'500.--	900.--	2'000.--	- 900.--	700.--	5'200.--
<b>Gesamtkosten inkl. MwSt.</b>		<b>3'345'000.--</b>	<b>5'955'000.--</b>	<b>1'670'000.--</b>	<b>705'000.--</b>	<b>325'000.--</b>	<b>12'000'000.--</b>

## **6.2. Finanzierung**

### Beiträge Dritter

Für die vier Teilprojekte des Gesamtprojekts werden unterschiedliche Kostenbeteiligungen ausgerichtet.

#### *Beiträge Bund*

- Die Unterführung Hubstrasse (Strassenbau und Kunstbaute) ist im Agglomerationsprogramm 4. Generation in A-Priorität enthalten und wird vom Bund mitfinanziert. Für den Teilbereich Strassenbau (LV 1.6 / Massnahme 74.33.RF) ist ein maximaler Bundesbeitrag von Fr. 1.57 Mio. exkl. MwSt. und inkl. Teuerung zugesichert. Für den Teilbereich Kunstbaute (LV 1.7 / Massnahme 74.73RF) ist ein Bundesbeitrag von maximal Fr. 1.73 Mio. exkl. MwSt. und exkl. Teuerung bewilligt.
- Der Fuss- und Velosteg ist im Agglomerationsprogramm 2. Generation in A-Priorität (LV / Massnahme 74.38.R) enthalten. Der maximale Bundesbeitrag beträgt nach Rücksprache mit der Regio Wil 40% der anrechenbaren Kosten. Dies entspricht einem Bundesbeitrag von rund Fr. 0.65 Mio. exkl. MwSt. und exkl. Teuerung.
- Die Umgestaltung Churfirstenpark ist im Agglomerationsprogramm 4. Generation als Eigenleistung der Stadt Wil enthalten. Entsprechend werden keine Bundesbeiträge ausgerichtet.
- Die Sanierung und Neugestaltung Teilabschnitt Churfirstenstrasse ist ebenfalls eine Eigenleistung der Stadt Wil und nicht in einem Agglomerationsprogramm enthalten.

#### *Beiträge Kanton*

Der Kanton St. Gallen leistet gemäss Art. 95 Strassengesetz (StrG) den politischen Gemeinden werkgebundene Beiträge an die Baukosten von Fuss-, Wander- und Radwegen von kantonaler und regionaler Bedeutung. Deren Höhe beträgt nach Art. 97 lit. b StrG 65% der anrechenbaren Kosten. Die Auszahlung der werkgebundenen Beiträge erfolgt nach sachlicher und zeitlicher Dringlichkeit sowie nach Verfügbarkeit der Mittel (Art. 99 StrG). Das kantonale Tiefbauamt hat einen Kantonsbeitrag von rund Fr. 0.78 Mio. inkl. MwSt. im Sinne einer Vorauskunft in Aussicht gestellt.

#### *Beitrag SBB*

Die SBB haben knapp Fr. 4 Mio. für den Ersatz der Brückenplatte vorinvestiert. Im Vertrag zwischen der SBB und der Stadt Wil wurde festgehalten, dass die SBB die Kosten für die Vorinvestition im Rahmen des Projekts ZEB Wil trägt und eine allfällige Vorteilsanrechnung der SBB nach Art. 27 Eisenbahngesetz (EBG) geprüft wird. Dabei wird auch die Vorinvestition der SBB in die Brückenplatte berücksichtigt.

Gestützt auf die rechtlichen Grundlagen für Kreuzungsbauwerke im Eisenbahngesetz hat sich jede Partei im jeweiligen Umfang an den Investitions- und Investitionsfolgekosten zu beteiligen, wie ihr aus der Umgestaltung der Anlage Vorteile erwachsen. Mehrkosten für besondere Begehren einer Partei sind allein durch diese zu tragen.

Gestützt auf die historische Bauentwicklung der Bahnunterführung, die bestehenden Verträge zwischen der Stadt Wil und den SBB sowie die jeweiligen Auslöser der einzelnen Bauwerksteile der Unterführung wurde der Kostenteiler errechnet. Bei den Investitionskosten ergibt sich basierend auf einer dynamischen Wirtschaftlichkeitsrechnung der SBB eine noch unverhandelte Vorteilsanrechnung etwa im Betrag der von den SBB mit der Vorinvestition geleisteten Finanzierung.

### Bruttokredit

Da die Beiträge des Bundes und des Kantons in ihrer Höhe nicht verbindlich zugesichert sind, gilt für die Festlegung der Kredithöhe das finanzrechtliche Bruttoprinzip. Die Stadt Wil ist somit verpflichtet, die Finanzierung der Gesamtkosten auch ohne verbindliche Zusicherung von Beiträgen Dritter sicherzustellen. Dem Stadtparlament wird deshalb ein Bruttokredit beantragt.

### Nettokosten

Die mutmasslichen Nettokosten für die Stadt Wil berechnen sich gemäss den aktuellen Informationen wie folgt:

Brutto-Gesamtkosten inkl. MwSt.		Fr.	12'000'000.--
abzgl. Bundesbeiträge aus Agglomerationsprogrammen			
- Strassenbau Unterführung Hubstrasse	Fr.	1'700'000.--	
- Kunstbaute Unterführung Hubstrasse	Fr.	1'870'000.--	
- Fuss- und Velosteg über Hubstrasse	Fr.	700'000.--	Fr.
			4'270'000.--
abzgl. werkgebundene Beiträge Kanton		Fr.	780'000.--
+/- Vorteilsanrechnung SBB Unterführung Hubstrasse		Fr.	p.m.
<b>Nettokosten Stadt Wil inkl. MwSt.</b>		<b>Fr.</b>	<b>6'950'000.--</b>

Im Finanzplan sind für den Ersatzneubau der Unterführung Hubstrasse total Fr. 7 Mio. über die Jahre 2025-2029 eingestellt.

### Folgekosten

Die jährlich wiederkehrenden Folgekosten für die Stadt Wil teilen sich in Kapital- und Betriebsfolgekosten:

#### *Kapitalfolgekosten (Nettokosten Stadt Wil)*

	Anschaffungswert	Nutzungsdauer	in %	Kosten
Abschreibungen	6'950'000.--	40 Jahre	2.5	Fr. 174'000.--
Verzinsung (geschätzt 2%)	6'950'000.--		2.0	Fr. 139'000.--
<i>Total Kapitalfolgekosten</i>				<i>Fr. 313'000.--</i>

Da es sich um einen Ersatzneubau handelt, wird die Investition über eine Nutzungsdauer von 40 Jahren abgeschrieben. Die jährlich wiederkehrenden Kapitalfolgekosten belaufen sich im ersten Jahr der Inbetriebnahme somit auf Fr. 313'000.--. Dies entspricht aktuell knapp 0.5 Steuerfussprozent (1% = Fr. 655'000.--).

#### *Betriebsfolgekosten*

Bei den Betriebsfolgekosten fallen geringe jährliche Mehrkosten einerseits beim künftigen betrieblichen und baulichen Unterhalt der Hubstrasse und des Fuss- und Velostegs und andererseits beim Churfirstenpark an. Stärker ins Gewicht fallen indes die Investitionsfolgekosten beim Unterführungsbauwerk, wobei bereits heute die Stadt Wil aufgrund der bestehenden Vertragswerke finanzielle Verpflichtungen an Unterhalt und Erneuerung hat.

Gemäss der Vorteilsanrechnung nach Art. 27 EBG hat die Stadt Wil die Investitionsfolgekosten für die Strassenanlagen zu 100% und an diejenigen für die Tragkonstruktion der Unterführung einen Anteil von 65% zu bezahlen; 35% gehen zulasten der SBB. Berechnungsgrundlage für den Kostenschlüssel bildet die jeweilige Interessenlage an der Brücke und damit die Frage, welche Partei Auslöser für welche Bauwerksteile der seit 1932 bestehenden Bahnunterführung war. Die betroffenen Flächen der Stadt Wil (337.80m<sup>2</sup>) und der SBB (185.70m<sup>2</sup>) werden ins Verhältnis gesetzt.

## 7. Terminplan und Bauausführung

### 7.1. Genehmigungen

#### *Kanton St. Gallen*

Die zuständigen kantonalen Stellen (Tiefbauamt, Amt für Umwelt, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation sowie die Kantonspolizei) haben das Strassenprojekt und den Teilstrassenplan für den Ersatzneubau der Unterführung Hubstrasse mit Fuss- und Velosteg vorgeprüft. Die entsprechenden Anmerkungen sind im Projekt berücksichtigt. Vorbehaltlich eines allfälligen Rechtsmittelverfahrens hat das Tiefbauamt des Kantons St. Gallen am 18. August 2023 die Genehmigung des Teilstrassenplans in Aussicht gestellt.

#### *Schweizerische Bundesbahnen SBB*

Bauten und Anlagen Dritter, die Bahngrundstücke beanspruchen oder an solche angrenzen, benötigen gemäss Art. 18m EBG eine Spezialbewilligung der SBB. Die eisenbahnrechtliche Zustimmung der SBB wurde am 22. September 2023 erteilt. Eine wesentliche Auflage bildet der Abschluss eines Kreuzungsbauwerkvertrags zwischen der Stadt Wil und den SBB, in welchem die Eigentumsverhältnisse und die Zuständigkeiten für Unterhalt und Erneuerung festgelegt werden (vgl. Ausführungen zu Kostenverlegung unter Ziffer 6.2).

Parallel zum parlamentarischen Genehmigungsverfahren erfolgt noch die sicherheitsorientierte Prüfung (SIOP A) durch die SBB. Allfällige daraus resultierende Auflagen der beteiligten Fachstellen der SBB fliessen in das Ausführungsprojekt ein.

### 7.2. Meilensteine der Realisierung

Abgestimmt auf die zeitlichen Vorgaben des Agglomerationsprogramms sind für die Umsetzung des Bauprojekts folgende Meilensteine definiert:

Erarbeitung Bauprojekt	bis August 2023
Bewilligung SBB nach Eisenbahngesetz	bis September 2023
Projektgenehmigung Stadtrat	November 2023
Kreditgenehmigung Stadtparlament	bis Juni 2024
Volkabstimmung Stimmbürgerschaft	September 2024
Auflageprojekt/Bewilligungsverfahren	bis Frühling 2025
Submissionsverfahren	bis Sommer 2025
Ausführungsprojekt / Ausführungsplanung	bis Herbst 2025
Realisierung	ab Herbst 2025 bis Frühling 2028

### 7.3. Etappierte Bauausführung

Aufgrund der Vorinvestition der SBB (Brückenplatte) kann der restliche Ausbau der Unterführung weitgehend unabhängig vom Bahnbetrieb erfolgen. Damit ist die Gewährleistung der Verkehrsführung eine der wichtigsten Rahmenbedingung für den Bauablauf. Die gesamte Bauzeit dauert rund 2½ Jahre und wird in vier Bauphasen unterteilt. Der Fuss- und Velosteg wird in der letzten Bauphase erstellt. Die Neugestaltung des Churfirstenparks erfolgt nach Bauvollendung der Unterführung.

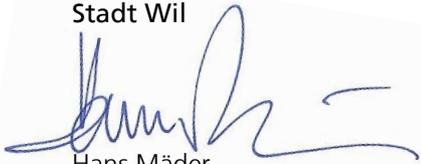
Der Fuss- und Veloverkehr wird jederzeit auf einer getrennten Spur durch die Unterführung geführt. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) wird während der gesamten Bauzeit stadteinwärts im Einbahnverkehr durch die Unterführung Hubstrasse geleitet. Mit einer Lichtsignalanlage wird sichergestellt, dass die Busse des öffentlichen Verkehrs sowie Blaulichtorganisationen die Unterführung in beiden Fahrtrichtungen befahren können; der MIV

wird dazu bei Bedarf vor dem Kreisel Hub-/Glärnischstrasse angehalten. Während der gesamten Bauzeit beträgt die signalisierte Durchfahrtshöhe der Unterführung 3.90 m. Einzig während dem Bau des neuen Fuss- und Velostegs über die Hubstrasse beträgt die Durchfahrtshöhe während zirka acht Wochen 3.50 m. Für gewisse Arbeiten wie die Absenkung der Fahrbahn oder den Belagseinbau sind zwingend Vollsperrungen der Unterführung für alle Verkehrsteilnehmenden erforderlich. Das im Rahmen der Erneuerung der Brückenplatte UF Hubstrasse (Vorinvestition SBB) erarbeitete Verkehrskonzept für die Wochenendsperrungen hat sich bewährt und wird dannzumal überprüft und gegebenenfalls konkretisiert.

## 8. Zuständigkeit

Aufgrund der Bruttokredithöhe liegt die Kompetenz für den Baukredit des Ersatzneubaus der Unterführung Hubstrasse zusammen mit den räumlich-funktionalen Teilprojekten gemäss Art. 6 lit. b Gemeindeordnung i.V. mit Ziffer 1.1 des Anhangs zur Gemeindeordnung obligatorisch bei der Stimmbürgerschaft.

Stadt Wil



Hans Mäder  
Stadtpräsident



Janine Rutz  
Stadtschreiberin