

26. Mai 2026

Bericht und Antrag an das Stadtparlament

Baukredit für die Umgestaltung der Hubstrasse

Anträge

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen die folgenden Anträge:

1. Für die Umgestaltung der Hubstrasse sei ein Kredit von brutto Fr. 3'000'000.-- inkl. MWST zu bewilligen.
2. Es sei festzustellen, dass der zustimmende Beschluss des Stadtparlaments zu Ziff. 1 gemäss Art. 7¹ lit. d Gemeindeordnung dem fakultativen Referendum untersteht.

Zusammenfassung

Die Hubstrasse ist eine wichtige städtische Verbindungsstrasse zwischen dem Stadtzentrum und der Gemeinde Sirnach (Ort: Busswil) bzw. dem Kanton Thurgau. Gleichzeitig bestehen Defizite hinsichtlich Verkehrssicherheit, Fuss- und Veloverkehr, Hindernisfreiheit und Lärmschutz.

Mit dem Bauprojekt wird der Abschnitt zwischen Knoten Wilen-/Hubstrasse und Kantonsschule erneuert und an die heutigen Anforderungen angepasst. Vorgesehen sind eine Kernfahrbahn mit beidseitigen Velostreifen, die hindernisfreie Ausgestaltung der Bushaltestelle Kantonsschule sowie Verbesserungen bei den Querungsstellen. Im Abschnitt ab Gaswerkstrasse bis zum Kreisel Hub-/Glärnischstrasse ist Tempo 30 vorgesehen.

Die Gesamtkosten betragen brutto Fr. 3.0 Mio. inkl. MWST. Für das Projekt wird ein Bundesbeitrag aus dem Agglomerationsprogramm erwartet. Da dieser noch nicht rechtskräftig zugesichert ist, wird ein Bruttokredit beantragt. Kantonale Beiträge sind nicht vorgesehen. Der Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum.

¹ [Gemeindeordnung SRS 1.1-1](#)

1. Ausgangslage

1.1 Ist-Situation

Die Hubstrasse erfüllt zentrale Verbindungsfunktionen, weist jedoch Defizite hinsichtlich Verkehrssicherheit, Fuss- und Veloverkehr sowie Lärmschutz auf.

Verkehrsbelastung

Die Hubstrasse ist eine städtische Verbindungsstrasse zwischen dem Kreisel Hub-/Glärnischstrasse und der Gemeindegrenze Sirnach bzw. der Kantonsgrenze Thurgau. Die Strasse ist durchgehend mit 50 km/h signalisiert.

Gemäss der letzten Verkehrserhebung aus dem Jahr 2022 beträgt die Verkehrsbelastung im östlichen Abschnitt rund 5'500 Motorfahrzeuge pro Tag (DTV), im westlichen Abschnitt rund 8'500. Der Schwerverkehrsanteil liegt tagsüber bei rund 8%; nachts bei rund 4%. Der Anteil des Veloverkehrs beträgt zwischen 5% und 7% des Gesamtverkehrs. Die Geschwindigkeitsmessungen ergaben ein Geschwindigkeitsniveau V_{85} zwischen 43 und 46 km/h.

Fuss- und Veloverkehr

Der Fuss- und Veloverkehr ist auf der Hubstrasse bedeutend. Die Strasse übernimmt wichtige Funktionen im kantonalen und kommunalen Fuss-, Wander- und Velowegnetz sowie für die Verbindung zwischen Wil und Sirnach (Buswil). Ebenfalls liegt die Kantonsschule direkt an der Hubstrasse. Die heutige Führung im Mischverkehr sowie teilweise fehlende beziehungsweise eingeschränkte Fussverkehrsanlagen führen zu Defiziten bei der Verkehrssicherheit und bei den Querungsmöglichkeiten.

Öffentlicher Verkehr

Die Hubstrasse wird durch die Buslinien 733 und 735 bedient und stellt eine wichtige Erschliessungsachse für den öffentlichen Verkehr dar. Im Projektperimeter befinden sich die Bushaltestellen "Bahnhof Süd" und "Kantonsschule".

Immissionsbelastung

Gemäss Lärmgutachten vom 27. Februar 2019 bestehen im östlichen Abschnitt der Hubstrasse Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte. Betroffen sind insbesondere Liegenschaften auf der südlichen Strassenseite. Im westlichen Abschnitt (ab Gaswerkstrasse) bestehen keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte.

Die bestehende Infrastruktur entspricht insgesamt den heutigen Anforderungen an Verkehrssicherheit, Fuss- und Veloverkehr, Hindernisfreiheit und Lärmschutz nur teilweise.

1.2. Standortentwicklung Wil West

Die geplante Standortentwicklung Wil West und der Autobahnanschluss werden die Verkehrsströme im Südquartier beeinflussen. Die Hubstrasse ist davon direkt betroffen. Das Projekt trägt sowohl dem bestehenden Anpassungsbedarf als auch diesen zukünftigen Entwicklungen Rechnung.

1.3 Strategische Plangrundlagen

Richtplan

Der kommunale Richtplan weist die Hubstrasse als Verbindungsstrasse im Siedlungsgebiet aus und sieht eine Aufwertung für den Fuss- und Veloverkehr vor. Die Hubstrasse übernimmt dabei eine wichtige Verbindungs- und Erschliessungsfunktion zwischen dem Stadtzentrum und der Kantonsgrenze Thurgau. Daraus ergibt sich der

Auftrag, die Funktion der Strasse zu sichern und gleichzeitig die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr sowie die Verknüpfung der Fuss- und Velowegbeziehungen zu verbessern.

Strategie Strasse

Die städtische "Strategie Strasse" zeigt, dass flankierende Massnahmen im bestehenden Strassennetz erforderlich sind, um das Stadtzentrum zu entlasten. Die Umgestaltung der Hubstrasse ist Bestandteil dieser Massnahmen.

Agglomerationsprogramm

Die Umgestaltung der Hubstrasse ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms und als flankierende Massnahme vorgesehen. Die Realisierung ist im Agglomerationsprogramm der 5. Generation vorgesehen. Damit besteht grundsätzlich die Voraussetzung für eine Mitfinanzierung durch den Bund.

ÖV-Strategie 2030/35

Die ÖV-Strategie sieht auf der Hubstrasse weiterhin eine Erschliessung durch die Buslinien 733 und 735 vor. Die bestehenden Bushaltestellen "Bahnhof Süd" und "Kantonsschule" bleiben erhalten. Die bauliche Anpassung der Haltestelle "Kantonsschule" erfolgt im Rahmen des vorliegenden Projekts. Die Haltestelle "Bahnhof Süd" wird im Zusammenhang mit der Entwicklung des Post-Areals sowie der Gestaltung des Bahnhofplatzes Süd separat weiterbearbeitet (vgl. Kapitel 2).

Velostrategie

Die Hubstrasse ist in der Velostrategie als Hauptverbindung mit Fokus "Direkt" definiert. Daraus ergibt sich der Anspruch auf eine sichere und möglichst direkte Führung des Veloverkehrs.

Insgesamt ist die Umgestaltung der Hubstrasse in den massgebenden Planungsinstrumenten abgestützt und entspricht den strategischen Zielsetzungen der Stadt Wil. Die konkrete Ausgestaltung wurde im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts erarbeitet (vgl. Kapitel 1.4).

1.4 Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK)

Grundlage für das vorliegende Strassenprojekt bildet das Betriebs- und Gestaltungskonzept, welches durch ein externes Planungsbüro in Zusammenarbeit mit Stadt und Kanton (Begleitung in Projektgruppe) erarbeitet wurde. Ziel des BGK ist es, die Hubstrasse an die unterschiedlichen Funktionen und angrenzenden Nutzungen anzupassen.

Im Rahmen der Erarbeitung des BGK wurden insbesondere folgende Ziele verfolgt:

- die Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr;
- die Verbesserung der Querungs- und Schulwegsicherheit;
- ein ruhiger und angepasster Verkehrsablauf;
- die Sicherstellung der Erschliessung der angrenzenden Nutzungen;
- sowie die Aufwertung des Strassenraums und der Aufenthaltsqualität.

Das BGK sieht entlang der Hubstrasse eine durchgehende Kernfahrbahn mit beidseitigen Velostreifen sowie Anpassungen für den Fuss- und öffentlichen Verkehr vor. Im siedlungsorientierten Abschnitt ist zudem eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit vorgesehen. Ergänzend wird der Strassenraum durch zusätzliche Grünstrukturen und neue Baumstandorte aufgewertet.

Das Konzept ist mit weiteren städtischen und regionalen Projekten abgestimmt, insbesondere mit der Entwicklung des Post-Areals, der Gestaltung des Bahnhofplatzes Süd sowie der geplanten Standortentwicklung Wil West. Die im BGK definierten Grundsätze bilden die Grundlage für das vorliegende Strassenprojekt.

1.5 Mitwirkungsverfahren

Nach Abschluss des Vorprojekts wurde vom 2. Februar bis 5. März 2023 ein öffentliches Mitwirkungsverfahren durchgeführt. Dabei gingen insgesamt 86 Rückmeldungen von 24 Teilnehmenden ein. Die Eingaben betrafen insbesondere die vorgesehene Temporegelung, mögliche Verkehrsverlagerungen in angrenzende Quartiere, Auswirkungen auf das Gewerbe sowie die Führung des Fuss- und Veloverkehrs. Weitere Themen waren die Gestaltung des Strassenraums, die Parkplatzsituation sowie einzelne Anliegen zu Querungsstellen und Grünstrukturen.

Die Rückmeldungen wurden ausgewertet und in einem Mitwirkungsbericht zusammengefasst. Sie wurden bei der weiteren Projektbearbeitung berücksichtigt, soweit sie für das vorliegende Projekt relevant waren. Nicht alle Anliegen konnten berücksichtigt werden. Teilweise standen sie im Widerspruch zu Anforderungen der Verkehrssicherheit, der Verkehrsführung oder zu rechtlichen Rahmenbedingungen. In den nachfolgenden Kapiteln wird auf einzelne Aspekte aus der Mitwirkung zusammenfassend eingegangen.

2. Strassenraumgestaltung Hubstrasse

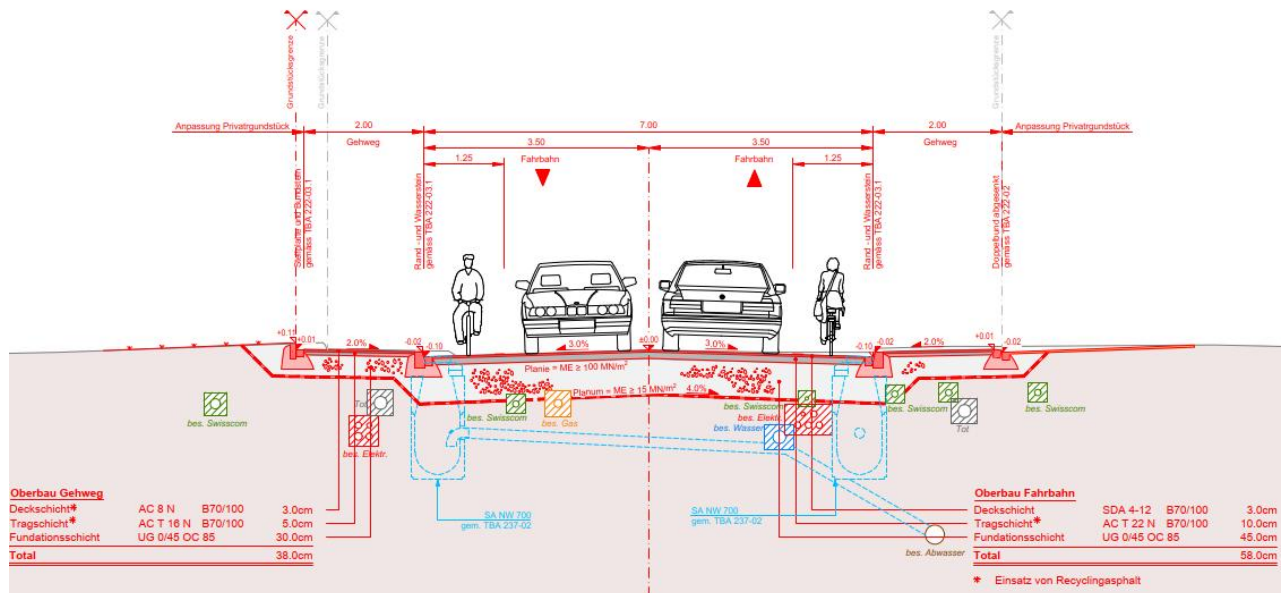
2.1 Verkehrskonzept

Das Verkehrskonzept basiert auf den im Betriebs- und Gestaltungskonzept definierten Grundsätzen und orientiert sich an den unterschiedlichen Funktionen und Nutzungen entlang der Hubstrasse. Zudem orientiert es sich konzeptionell an der bestehenden Strassenraumaufteilung im westlichsten Abschnitt (Kantonsschule bis A1-Brücke).



Übersichtsplan mit Abschnittsbezeichnungen

Auf der gesamten Strecke wird eine durchgehende Kernfahrbahn mit einem Fahrbahnquerschnitt von 7.0 m sowie beidseitigen Velostreifen von 1.25 m Breite umgesetzt. Damit kann eine sichere und möglichst direkte Führung des Veloverkehrs gewährleistet werden. Gleichzeitig bleibt die Erschließungsfunktion der Hubstrasse für den motorisierten Verkehr erhalten. Der dafür erforderliche Verkehrsraum innerhalb der Strassenparzelle steht weitgehend zur Verfügung. Dadurch kann der Landerwerb minimal gehalten und der örtlich bestehende Baumbestand erhalten werden.



Normalprofil Kernfahrbahn, westlicher Abschnitt "Matt" (Blickrichtung West)

Im Rahmen der Mitwirkung wurde teilweise eine Verbreiterung der Velostreifen angeregt. Breitere Velostreifen würden jedoch zusätzliche Eingriffe in angrenzende Grundstücke und Grünstrukturen erfordern. Das vorliegende Projekt berücksichtigt die bestehenden räumlichen Verhältnisse und stellt insgesamt einen ausgewogenen Kompromiss zwischen Verkehrssicherheit, Flächenbedarf und Strassenraumgestaltung dar. Im später geplanten Abschnitt zwischen der Verzweigung Wilen-/Hub-/Säntisstrasse und dem Kreis Hub-/Glärnischstrasse sind im Zusammenhang mit der Entwicklung des Post-Areals und Bahnhofplatz Süd breitere Velostreifen vorgesehen.

ie Signalisation erfolgt in einem separaten, koordinierten Verfahren nach Strassenverkehrsrecht.

Die Hubstrasse ist als Gemeindestrasse 1. Klasse eine verkehrsorientierte Strasse. Auf solchen Strassen gilt grundsätzlich die bundesrechtlich festgelegte allgemeine Höchstgeschwindigkeit. Abweichende Höchstgeschwindigkeiten sind nach Bundesrecht nur streckenbezogen und gestützt auf einen entsprechenden Nachweis zulässig, wenn sie notwendig, zweck- und verhältnismässig sind und der angestrebte Zweck nicht mit anderen Massnahmen erreicht werden kann.

Mit dem IX. Nachtrag zum Strassengesetz wird diese Rechtslage auf kantonaler Ebene aufgenommen und präzisiert. Der Nachtrag befindet sich zum Zeitpunkt der Beschlussfassung im Gesetzgebungsverfahren und ist noch nicht rechtskräftig. Die weitere Projektbearbeitung berücksichtigt diese Entwicklung. Die für eine allfällige Tempo-30-Signalisation erforderlichen Nachweise werden im weiteren Verfahren aktualisiert und den zuständigen Stellen unterbreitet.

Für den Fussverkehr wird entlang der Hubstrasse ein weitgehend durchgehendes Angebot mit Trottoirs geschaffen beziehungsweise ergänzt (Ausnahme Abschnitt Feld- bis Wilenstrasse). Ergänzend werden sichere Querungstellen angeordnet, um die Verbindung zwischen den Quartieren sowie die Schulwegsicherheit zu verbessern.

Die Hubstrasse ist Teil der städtischen Hauptverbindung für den Veloverkehr. Mit der vorgesehenen Kernfahrbahn und den beidseitigen Velostreifen wird die Sicherheit und Attraktivität des Veloverkehrs verbessert. Die Projektierung ist zudem mit weiteren geplanten Veloverbindungen (u.a. Fuss- und Veloverbindung Wil West mit Bahnquerung) abgestimmt.

Der öffentliche Verkehr wird weiterhin gewährleistet. Die Bushaltestelle "Kantonsschule" wird hindernisfrei und Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)-konform ausgestaltet. Die Haltestelle "Bahnhof Süd" bleibt bestehen und wird im Zusammenhang mit der Entwicklung des Post-Areals sowie der Gestaltung des Bahnhofplatzes Süd separat weiterbearbeitet.

Mögliche Auswirkungen auf die umliegenden Quartierstrassen wurden untersucht. Die Modellberechnungen zeigen, dass Verkehrsverlagerungen auftreten können. Ziel ist es, unerwünschten Ausweichverkehr in angrenzenden Wohnquartieren möglichst zu vermeiden und den Verkehr soweit möglich auf dem übergeordneten Strassennetz zu führen. Die Auswirkungen werden insgesamt als begrenzt beurteilt.

Im Zuge der Umgestaltung werden Zufahrten und Anschlüsse punktuell angepasst, soweit dies aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich ist.

Signalisation und rechtliche Einordnung

Da es sich bei der Hubstrasse um eine verkehrsorientierte Gemeindestrasse 1. Klasse handelt, erfolgt die vorgesehene Geschwindigkeitsreduktion als streckenbezogene Signalisation. Eine Tempo-30-Zone im Sinne einer Zonensignalisation ist auf verkehrsorientierten Strassen rechtlich nicht vorgesehen.

Die angrenzenden Quartiere weisen bereits heute Tempo-30-Zonen auf. Die Hubstrasse kann signalisationstechnisch in dieses Umfeld eingebunden werden; rechtlich bleibt die Geschwindigkeitsreduktion jedoch eine streckenbezogene Anordnung. Zonentypische bauliche Elemente oder zusätzliche verkehrsberuhigende Einrichtungen sind auf der Hubstrasse deshalb nicht vorgesehen.

2.2 Ausgestaltung Hubstrasse

Der Strassenraum der Hubstrasse wird im gesamten Projektperimeter baulich erneuert und an die vorgesehenen Nutzungen angepasst. Die Ausgestaltung orientiert sich an den bestehenden Rahmenbedingungen sowie den unterschiedlichen Anforderungen entlang der Hubstrasse. Ziel ist eine funktionale, sichere und langfristig beständige Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmenden.

Fahrbahn und Trottoir

Der Strassenoberbau wird im gesamten Projektperimeter erneuert. Dabei wird – soweit technisch möglich und sinnvoll – Recyclingasphalt eingesetzt. Die bestehende Foundationsschicht bleibt erhalten, sofern sie den technischen Anforderungen entspricht.

Die bestehende Kernfahrbahn mit beidseitigen Velostreifen wird über die gesamte Projektlänge weitergeführt. Für den Fussverkehr besteht auf der Nordseite ein durchgehendes Trottoir; auf der Südseite wird dieses soweit möglich ergänzt beziehungsweise angepasst. Die Querungsstellen werden mit Mittelinseln oder angehobenen Querungsbereichen sicher ausgestaltet und auf die Bushaltestellen sowie die angrenzenden Fusswegverbindungen abgestimmt.

Die Verzweigung Wilen-/Hub-/Säntisstrasse wurde gegenüber dem Vorprojekt punktuell überarbeitet und hinsichtlich der Verkehrsführung optimiert.

Im Bereich der Knoten Hub-/Feldstrasse und Hub-/Kamorstrasse werden bauliche Anpassungen vorgenommen, um die Querungssicherheit für den Fussverkehr zu verbessern und die Verkehrsführung klarer zu gestalten.



Visualisierung Knotenbereich Kamor- / Hubstrasse mit Querungsmöglichkeit (Blickrichtung Ost)

Bushaltestellen

Die Bushaltestelle "Kantonsschule" wird hindernisfrei und BehiG-konform ausgestaltet. Vorgesehen ist eine Haltekantenhöhe von 22 cm gemäss den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG). Die Haltestelle wird als Fahrbahnhaltestelle ausgeführt und mit einer Wartehalle gemäss dem Normtyp der Stadt Wil ausgestattet. Die Haltestelle "Bahnhof Süd" bleibt bestehen. Eine bauliche Anpassung erfolgt jedoch im Zusammenhang mit der Entwicklung des Post-Areals sowie der Gestaltung des Bahnhofplatzes Süd.



Visualisierung Haltestelle Kantonsschule mit Querungsmöglichkeit (Blickrichtung West)

Strassenbeleuchtung

Die bestehende Strassenbeleuchtung wird an die neue Situation angepasst und teilweise erneuert. Besondere Aufmerksamkeit gibt dabei den Querungsstellen und Bushaltestellen.

Anpassung Privatgrundstücke

Anpassungen an angrenzenden Privatgrundstücken erfolgen nur soweit, wie dies für die Umsetzung des Projekts erforderlich ist. Ziel ist es, die Eingriffe auf das notwendige Minimum zu beschränken und bestehende Nutzungen soweit möglich zu erhalten.

Strassenentwässerung

Die Entwässerung der Hubstrasse erfolgt weiterhin über die bestehende Mischwasserkanalisation. Anpassungen am Entwässerungssystem sind nach heutigem Stand nicht erforderlich.

Werkleitungen

Im Ausbaubereich der Hubstrasse sind derzeit weder seitens der Technischen Betriebe Wil noch privater Werke grössere Netzerweiterungen für Wasser, Gas, Strom oder Kommunikationsleitungen vorgesehen. Kleinere Anpassungen und Koordinationsarbeiten im Zusammenhang mit dem Strassenbau bleiben vorbehalten.

Für die Fernwärme Wil ist im Projektperimeter ein neues Leitungstrasse vorgesehen, das mit den Strassenbauarbeiten koordiniert umgesetzt werden soll.

2.3 Umwelt- und Naturschutz

Gewässerschutz

Der Projektperimeter liegt im Gewässerschutzbereich Au. Die vorgesehenen Bauarbeiten erfolgen oberhalb des Grundwasserspiegels, weshalb keine Beeinträchtigung des Grundwassers zu erwarten ist. Das anfallende Strassenabwasser wird weiterhin über die bestehende Kanalisation abgeleitet und in der Abwasserreinigungsanlage behandelt. Anpassungen am bestehenden Entwässerungssystem sind nicht erforderlich.

Materialien und Recycling

Die anfallenden Materialien werden gemäss den geltenden gesetzlichen Vorgaben behandelt und entsorgt beziehungsweise verwertet. Die durchgeführten Untersuchungen zeigen, dass keine erhöhten Schadstoffbelastungen vorliegen. Soweit technisch und wirtschaftlich sinnvoll, werden bestehende Materialien wiederverwendet oder recycelt. Beim Neubau des Strassenoberbaus ist der Einsatz von Recyclingasphalt vorgesehen.

Grünanlagen und Baumschutz

Im Zuge der Umgestaltung werden die bestehenden Grünstrukturen soweit möglich erhalten und punktuell ergänzt. Entlang der Hubstrasse sind zusätzliche Baumpflanzungen vorgesehen, insbesondere im Bereich der Bushaltestelle Kantonsschule.

Für den Schutz der bestehenden Baumallee im Bereich Hubstrasse Nr. 33 - 39 wurde ein Baumschutzkonzept erarbeitet. Die Bauarbeiten im Wurzelbereich erfolgen unter besonderer fachlicher Begleitung und mit geeigneten Schutzmassnahmen, um die bestehenden Bäume langfristig zu erhalten.

Lärmschutz

Im östlichen Abschnitt der Hubstrasse bestehen gemäss Lärmgutachten Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte. Zur Reduktion der Lärmbelastung ist der Einbau eines lärmindernden Belags vorgesehen. Zusätzlich ist im siedlungsorientierten Abschnitt eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit vorgesehen. Gemäss den vorliegenden Abklärungen kann damit die Lärmsituation verbessert und die Einhaltung der massgebenden Immissionsgrenzwerte unterstützt werden.

2.4 Strassenrechtliche Verfahren

Klassierung und Teilstrassenplan

Die Hubstrasse ist im Gemeindestrassenplan als Gemeindestrasse 1. Klasse klassiert. Eine Änderung der Strassenklassierung ist im Rahmen des Projekts nicht erforderlich. Aufgrund geringfügiger Anpassungen des Strassenraums ist jedoch ein Teilstrassenplan notwendig. Dieser wird zusammen mit dem Bauprojekt gemäss den Vorgaben des kantonalen Strassengesetzes öffentlich aufgelegt. Der Teilstrassenplan bedarf der Genehmigung durch das kantonale Tiefbauamt.

Fuss-, Wander- und Radwegnetz

Im Zusammenhang mit dem Projekt werden keine Änderungen am kommunalen Fuss-, Wander- und Radwegnetz erforderlich.

Signalisationen und Markierungen

Die vorgesehenen Signalisationen und Markierungen sind im Signalisationsplan dargestellt und wurden mit der Kantonspolizei vorbesprochen. Die vorgesehene Geschwindigkeitsreduktion im östlichen Abschnitt der Hubstrasse erfolgt als streckenbezogene Signalisation. Die Signalisation wird auf die angrenzenden Tempo-30-Zonen abgestimmt, sodass die Verkehrsführung insgesamt möglichst einheitlich und verständlich ausgestaltet werden kann. Die Signalisationen und Markierungen werden in einem separaten Verfahren verfügt und öffentlich publiziert. Das Verfahren wird mit den übrigen strassenrechtlichen Verfahren koordiniert.

2.5 Eigentum und Landerwerb

Landerwerb

Für die Umsetzung des Projekts sind punktuell Landabtretungen sowie vorübergehende Beanspruchungen von Grundstücken erforderlich. Betroffen sind insbesondere Flächen für Trottoirs, Strassenränder und Arbeitsbereiche entlang der Baustelle. Insgesamt müssen rund 305 m² Land von 15 Grundeigentümerschaften dauerhaft erworben werden. Zusätzlich werden während der Bauzeit temporäre Beanspruchungen von rund 2'760 m² Land von insgesamt 29 Grundeigentümerschaften erforderlich. Die Details sind im Landerwerbs- und Enteignungsplan dargestellt.

Parkplätze

Im Zuge der Umgestaltung müssen einzelne private Parkplätze aufgehoben werden, insbesondere zur Gewährleistung der Sichtverhältnisse und der Verkehrssicherheit. Teilweise können Ersatzlösungen auf den betroffenen Grundstücken geschaffen werden. Im Übrigen erfolgen Anpassungen nur soweit, wie sie für die Umsetzung des Projekts erforderlich sind.

3. Kosten und Finanzierung

3.1 Gesamtkosten

Gemäss Kostenvoranschlag vom 30. April 2026 werden für das Bauprojekt Gesamtkosten von Fr. 3'000'000.-- inkl. MWST veranschlagt (Preisstand April 2026, Genauigkeit +/- 10%). Das Projekt wurde in der Finanzplanung unter der Nr. 1000151 eingestellt und mit Fr. 6.2 Mio. angezeigt. Die Reduktion der Kosten ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass der Projektperimeter des vorliegenden Bauprojekts gegenüber dem ursprünglichen Betriebs- und Gestaltungskonzept reduziert wurde. Nicht Bestandteil des vorliegenden Projekts sind der Bereich Kreisel Hub-/Glärnischstrasse (in Projekt Ersatzneubau Unterführung Hubstrasse enthalten) sowie der Abschnitt entlang der geplanten Arealentwicklung Post / Bahnhofplatz Süd. Der Kostenvoranschlag setzt sich wie folgt zusammen:

Projektteile	Gesamtkosten
Grundstückkosten (Landerwerb, Entschädigungen)	Fr. 257'000.--
Vorbereitung, Instandsetzung, Umgebung	Fr. 731'000.--
Tief- und Untertagebauarbeiten	Fr. 1'225'000.--
Rohbauarbeiten	Fr. 36'000.--
Elektro- und Telekommunikation	Fr. 23'000.--
Honorare, Übrige Aufwendungen	Fr. 243'000.--

Unvorhergesehenes	Fr.	252'000.--
Total exkl. MWST.	Fr.	2'767'000.--
MWST 8.1% (exkl. ausgewiesene Positionen für Grundstücke)	Fr.	204'000.--
Rundung	Fr.	29'000.--
Total inkl. MWST	Fr.	3'000'000.--

3.2. Finanzierung

Die Kosten für den Bau von Gemeindestrassen 1. Klasse werden grundsätzlich von der politischen Gemeinde getragen, soweit keine Beiträge Dritter zur Verfügung stehen.

Beiträge Agglomerationsprogramm

Das Projekt ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 5. Generation und als Massnahme in A-Priorität beantragt. Die anrechenbaren Kosten betragen rund Fr. 2.7 Mio. exkl. MWST, was bei einem Beitragssatz von 30% rund Fr. 810'000.-- exkl. MWST entspricht. Der Beitrag ist zum Zeitpunkt der Beschlussfassung noch nicht rechtskräftig zugesichert. Voraussetzung ist insbesondere ein fristgerechter Baubeginn.

Werkgebundene Beiträge Kanton

Beiträge des Kantons sind nicht zu erwarten.

Beiträge Werkleitungen

Die Technischen Betriebe Wil (TBW) sind über das Projekt informiert und haben die relevanten Inhalte zur Kenntnis genommen. Allfällige projektbedingte Aufwendungen werden – sofern erforderlich – im ordentlichen Budget berücksichtigt. Nach aktuellem Kenntnisstand sind keine grösseren zusätzlichen Werkleitungsarbeiten erforderlich, da diese entweder bereits ausgeführt wurden oder im regulären Budget (Erfolgsrechnung) der TBW enthalten sind. Ausgenommen davon sind die Arbeiten im Zusammenhang mit der Fernwärme.

Bruttokredit

Da der Beitrag des Bundes nicht verbindlich zugesichert ist, 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.	3'000'000.--
Abzgl. Bundesbeitrag aus Agglomerationsprogramm inkl. MWST (Fr. 0.81 Mio. exkl. MWST)*	Fr.	880'000.--
Nettokosten der Stadt Wil inkl. MWST	Fr.	2'120'000.--

* gerundet

3.3 Folgekosten

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

Kapitalfolgekosten (Nettokosten Stadt Wil)

	Anschaffungswert	Nutzungsdauer	in %	(Kosten in Franken)
Abschreibungen	2'120'000.--	40 Jahre	2.5	53'000.--
Verzinsung (aktuell 1.5%)	2'120'000.--		1.5	31'800.--
Total Kapitalfolgekosten				84'800.--

Betriebsfolgekosten

Bei den Betriebsfolgekosten fallen jährliche Mehrkosten beim künftigen betrieblichen und baulichen Unterhalt des Strassenraumes (Trottoir und Strassenfläche) an.

Der Mehraufwand für die städtischen Unterhaltsbetriebe (Werkhof, Stadtgärtnerei) ergibt sich insbesondere durch zusätzliche Grünflächen. Der Werkhof rechnet mit einem jährlichen Mehraufwand von rund Fr. 500.-- für den Unterhalt der minimal neuen Trottoirflächen inklusive Winterdienst und Strassenreinigung.

Bei der Stadtgärtnerei wird für den Unterhalt der Grünanlagen sowie für die Pflege des Baumbestands ein zusätzlicher jährlicher Aufwand von rund Fr. 5'500.-- erwartet.

Die jährlich wiederkehrenden Folgekosten belaufen sich folglich auf geschätzt Fr. 90'800.-- bzw. rund 0.13 Steuerfussprozent (1% = Fr. 660'000.--).

4. Terminplan und Bauausführung

4.1 Verfahrensschritte

Nach der Kreditgenehmigung durch das Stadtparlament (vorbehältlich fakultativen Referendums) erfolgt die öffentliche Auflage des Strassenprojekts. Mit den Bauarbeiten kann begonnen werden, sobald das Projekt rechtskräftig bewilligt ist und die erforderlichen privaten Rechte geregelt wurden. Vor Baubeginn ist zudem die Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund abzuschliessen. Voraussetzung hierfür ist ein rechtskräftiges Projekt.

4.2 Meilensteine der Realisierung

Abgestimmt auf die zeitlichen Vorgaben des Agglomerationsprogramms 5. Generation sind für die Umsetzung des Projekts folgende Meilensteine vorgesehen:

- | | |
|--|---|
| - Projektgenehmigung Stadtrat | Mai 2026 |
| - Genehmigung Baukredit durch Stadtparlament | Herbst 2026 |
| - Auflageprojekt / Bewilligungsverfahren | bis Frühling 2027 |
| - Finanzierungsvereinbarung mit Bund | bis Sommer 2028 |
| - Submissionsverfahren / Ausführungsprojekt | bis Herbst / Winter 2028 |
| - Realisierung | ab Frühjahr 2029 (Bauzeit 10 Monate, ohne Werkleitungsarbeiten) |

4.3 Bauablauf

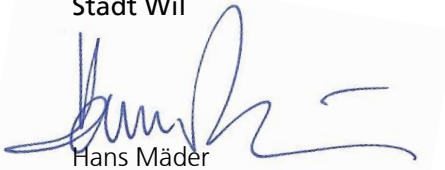
Die Bauarbeiten erfolgen etappenweise unter Aufrechterhaltung des Verkehrs. Die Verkehrsführung während der Bauzeit wird so ausgestaltet, dass die Erreichbarkeit gewährleistet bleibt und die Auswirkungen auf den Verkehr möglichst gering gehalten werden. Dabei wird angestrebt, den Verkehr nicht durch angrenzende Quartiere zu führen. Wo erforderlich, erfolgen Umleitungen über das übergeordnete Strassennetz. Der Verkehr wird in der Regel einspurig geführt und mittels Lichtsignalanlagen geregelt.

Die konkrete Bauabwicklung und Verkehrsführung werden im Rahmen der Ausführungsplanung abschliessend festgelegt und auf die jeweiligen Bauphasen sowie auf angrenzende Projekte abgestimmt.

5. Zuständigkeit

Der Stadtrat beantragt dem Stadtparlament einen Bruttokredit von Fr. 3.0 Mio. für die Umgestaltung der Hubstrasse. Der zu erwartende Beitrag vom Bund ist zwar in Aussicht gestellt, aber noch nicht rechtskräftig zugesichert. Deshalb kann das Nettokreditprinzip nicht angewendet werden. Der zustimmende Beschluss zum Baukredit untersteht somit gemäss Art. 7² lit. d Gemeindeordnung i.V. mit Ziffer 1.1 des Anhangs zur Gemeindeordnung dem fakultativen Referendum.

Stadt Wil



Hans Mäder
Stadtpräsident



Janine Rutz
Stadtschreiberin

Beilagen

- Situationsplan Teil 1 vom 30. April 2026
- Situationsplan Teil 2 vom 30. April 2026

² [Gemeindeordnung SRS 1.1-1](#)