

26. Mai 2026

Bericht und Antrag an das Stadtparlament

Baukredit für die Umgestaltung der Glärnischstrasse

Anträge

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen die folgenden Anträge:

1. Für die Umgestaltung der Glärnischstrasse sei ein Kredit von brutto Fr. 4'900'000.-- inkl. MWST zu bewilligen.
2. Es sei festzustellen, dass der zustimmende Beschluss des Stadtparlaments zu Ziff. 1 gemäss Art. 7 lit. d¹ Gemeindeordnung dem fakultativen Referendum untersteht.

Zusammenfassung

Die Glärnischstrasse ist eine wichtige städtische Verbindungsstrasse für den motorisierten Verkehr, den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr. Gleichzeitig bestehen Defizite hinsichtlich Verkehrssicherheit, Schulwegsicherheit, Hindernisfreiheit und Lärmschutz.

Mit dem Bauprojekt wird die Glärnischstrasse erneuert und abschnittsweise betrieblich angepasst sowie gestalterisch aufgewertet. Im südlichen Abschnitt "Gewerbe Matt" bleibt Tempo 50 bestehen; es wird eine Kernfahrbahn mit beidseitigen Velostreifen erstellt. Im nördlichen Abschnitt "Matt" ist eine Schmalfahrbahn mit Tempo 30 vorgesehen. Entlang der gesamten Strecke werden durchgehend beidseitige Trottoirs sowie gesicherte Querungsmöglichkeiten geschaffen. Dadurch werden insbesondere die Schulwegsicherheit und die Hindernisfreiheit verbessert. Gleichzeitig wird die Lärmbelastung im nördlichen Abschnitt reduziert.

¹ [Gemeindeordnung SRS 1.1-1](#)

Die Gesamtkosten betragen brutto Fr. 4.9 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. Ausgangslage

1.1 Ist-Situation

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

Verkehrsbelastung

Die Glärnischstrasse ist eine städtische Verbindungsstrasse zwischen der Unterführung Hubstrasse und der Gemeindegrenze Wilen bzw. der Kantonsgrenze Thurgau. Die Strasse ist durchgehend mit 50 km/h signalisiert.

Gemäss der letzten Verkehrserhebung aus dem Jahr 2022 beträgt die Verkehrsbelastung 4'800 bis 5'100 Motorfahrzeuge pro Tag (DTV). Der Schwerverkehrsanteil liegt bei 3.5%, der Anteil des Veloverkehrs beträgt 7% des Gesamtverkehrs. Die Verkehrsbelastung liegt damit im Bereich einer mittleren städtischen Verbindungsstrasse. Die Geschwindigkeitsmessungen ergaben ein Geschwindigkeitsniveau V_{85} von maximal 48 km/h.

Fuss- und Veloverkehr

Der Fuss- und Veloverkehr ist bedeutend, insbesondere im Zusammenhang mit Schulwegen (Primarschulhaus Matt) und Freizeitanlagen (z.B. Sportanlage Bergholz). Die heutige Führung im Mischverkehr sowie fehlende durchgehende Trottoirs führen zu Defiziten bei der Verkehrssicherheit.

Öffentlicher Verkehr

Die Glärnischstrasse wird durch den öffentlichen Verkehr (Linie 732 Bahnhof Wil - Kirchberg/Gähwil) bedient und stellt eine wichtige Erschliessungsachse dar. Im Projektperimeter befindet sich die Bushaltestelle "Allmend".

Immissionsbelastung

Gemäss dem Lärmgutachten vom 27. Februar 2019 liegt im nördlichen Abschnitt der Glärnischstrasse zwischen Wiesenstrasse und Buchenstrasse eine übermässige Lärmbelastung vor. In den angrenzenden Wohnzonen mit Empfindlichkeitsstufe II werden die Immissionsgrenzwerte überschritten. Im Abschnitt zwischen dem Kreisell Hubstrasse und der Wiesenstrasse liegen die Lärmimmissionen ebenfalls auf hohem Niveau. Aufgrund der dort geltenden Empfindlichkeitsstufe III werden die Immissionsgrenzwerte jedoch eingehalten, die Planungswerte teilweise aber deutlich überschritten.

Die bestehende Infrastruktur entspricht insgesamt den heutigen Anforderungen an Verkehrssicherheit, Schulweg-sicherheit, 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 Glärnischstrasse 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 Glärnischstrasse als Verbindungsstrasse im Siedlungsgebiet aus und sieht eine Aufwertung für den Fuss- und Veloverkehr vor. Daraus ergibt sich der Auftrag, die Funktion der Strasse zu sichern und gleichzeitig die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr 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 Glärnischstrasse ist Bestandteil dieser Massnahmen.

Agglomerationsprogramm

Die Umgestaltung der Glärnischstrasse ist im Agglomerationsprogramm der 4. Generation als A-Priorität enthalten und Bestandteil der flankierenden Massnahmen. Damit besteht die Voraussetzung für eine Mitfinanzierung durch den Bund.

ÖV-Strategie 2030/35

Die ÖV-Strategie sieht grundsätzlich eine dichtere Erschliessung mit zwei Haltestellen vor. Im vorliegenden Projekt wird eine optimierte Lösung mit einer zentralen Haltestelle umgesetzt, welche die Erschliessung weiterhin sicherstellt (vgl. Kapitel 2).

Velostrategie

Die Glärnischstrasse 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 Glärnischstrasse 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 Glärnischstrasse 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 unterscheidet zwei Abschnitte:

- südlicher Abschnitt "Gewerbe Matt" mit vorwiegend gewerblichen Nutzungen
- nördlicher Abschnitt "Matt" mit überwiegender Wohnnutzung



Übersichtsplan mit Abschnittsbezeichnungen

Daraus ergeben sich unterschiedliche Anforderungen an die Verkehrsführung und die Strassenraumgestaltung. Im südlichen Abschnitt ist eine Verkehrsführung mit Velostreifen vorgesehen; die bestehende Höchstgeschwindigkeit bleibt bestehen. Im nördlichen Abschnitt wird eine verkehrsberuhigte Gestaltung mit reduzierter Geschwindigkeit (Tempo 30) umgesetzt. Entlang der gesamten Strecke ist ein durchgehendes Angebot für den Fussverkehr vorgesehen.

Ergänzend wird der Strassenraum gestalterisch aufgewertet, unter anderem durch zusätzliche Grün- und Baumstrukturen. Das Konzept ist mit weiteren städtischen und regionalen Projekten abgestimmt, insbesondere mit der Umgestaltung der Hubstrasse sowie geplanten Entwicklungen (z.B. Areal Kindlimann) entlang der Glärnischstrasse.

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 46 Rückmeldungen von 15 Teilnehmenden ein. Die Eingaben betrafen insbesondere die vorgesehene Temporegelung, mögliche Verkehrsverlagerungen in angrenzende Quartiere sowie Auswirkungen auf das Gewerbe. Weitere Themen waren die Führung des Veloverkehrs, die Gestaltung des Strassenraums und die Parkplatzsituation.

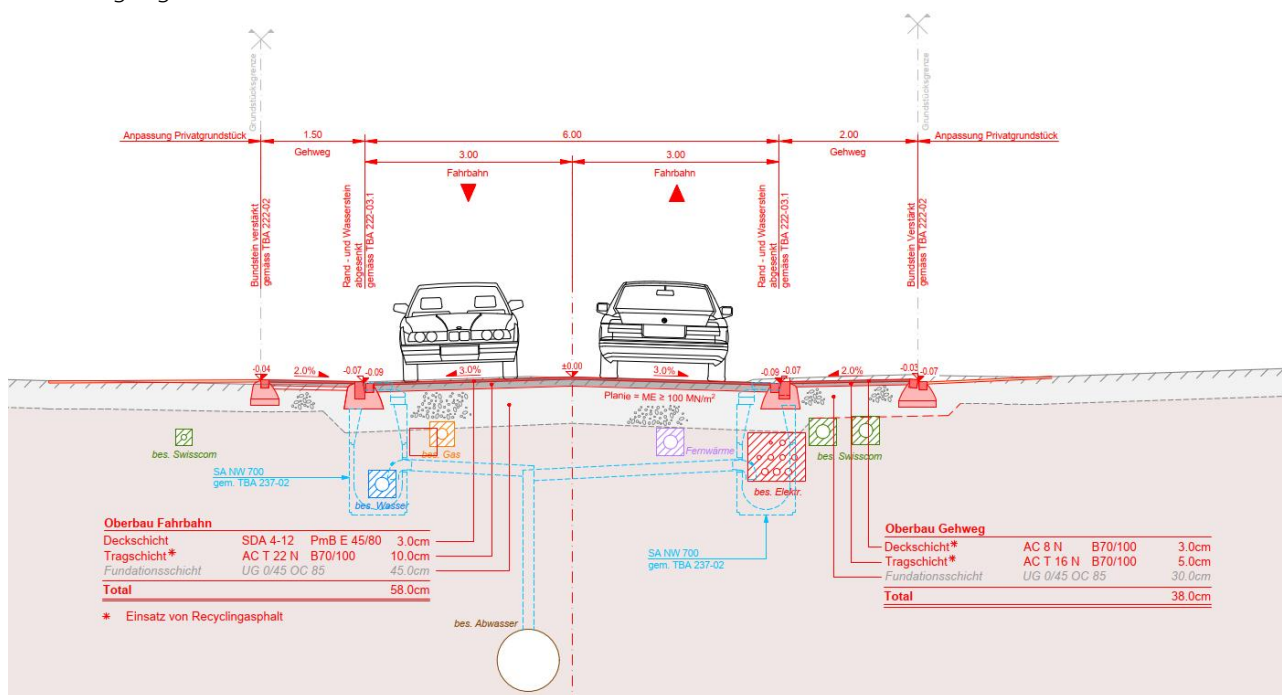
Die Rückmeldungen wurden ausgewertet und in einem Mitwirkungsbericht zusammengefasst. Sie wurden bei der weiteren Projektbearbeitung berücksichtigt, soweit sie für das vorliegende Projekt relevant waren. Nicht alle Anliegen konnten berücksichtigt werden. Teilweise standen sie im Widerspruch zu Anforderungen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

2. Strassenraumgestaltung Glärnischstrasse

2.1 Verkehrskonzept

Das Verkehrskonzept basiert auf der im Betriebs- und Gestaltungskonzept definierten Abschnittsbildung und unterscheidet die Glärnischstrasse entsprechend den angrenzenden Nutzungen und Funktionen.

Im südlichen Abschnitt "Gewerbe Matt" wird auf einem Fahrbahnquerschnitt von 7.5 m eine Kernfahrbahn mit beidseitigen 1.5 m breiten Velostreifen realisiert. Im nördlichen Abschnitt "Matt" wird eine Schmalfahrbahn mit einer Fahrbahnbreite von rund 6.0 m umgesetzt. Diese unterstützt einen ruhigeren Verkehrsablauf und schafft zusätzlichen Raum für den Fussverkehr. Der dafür erforderliche Verkehrsraum innerhalb der Strassenparzelle steht zur Verfügung.



Normalprofil Schmalfahrbahn, nördlicher Abschnitt "Matt" (Blickrichtung Süd)

Entsprechend der unterschiedlichen Nutzungen wird im südlichen Abschnitt die bestehende Höchstgeschwindigkeit beibehalten. Im nördlichen Abschnitt ist aus Gründen der Verkehrssicherheit, der Schulwegsicherheit und des Lärmschutzes eine Reduktion auf Tempo 30 vorgesehen. Die Signalisation erfolgt in einem separaten, koordinierten Verfahren nach Strassenverkehrsrecht.

Die Glärnischstrasse ist als Gemeindestrasse 1. Klasse eine verkehrsorientierte Strasse. Auf solchen Strassen gilt grundsätzlich die bundesrechtlich festgesetzte 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.

Mit der Lichtsignalanlage (LSA) beim Knoten Glärnisch-/Buchenstrasse besteht zudem die Möglichkeit, den Verkehr im Bedarfsfall dosiert und gestaffelt in Richtung Zentrum zu führen. Gleichzeitig markiert die LSA den Übergang vom südlichen Abschnitt mit Kernfahrbahn zum nördlichen Abschnitt mit Schmalfahrbahn und reduziertem Geschwindigkeitsregime.

Für den Fussverkehr wird entlang der gesamten Strecke ein durchgehendes Angebot mit beidseitigen Trottoirs geschaffen. Ergänzend werden gesicherte Querungsstellen angeordnet, um die Verbindung zwischen den Quartieren sowie die Schulwegsicherheit zu verbessern.

Die Glärnischstrasse ist Teil der städtischen Hauptverbindung für den Veloverkehr. Im südlichen Abschnitt werden Velostreifen angeboten, im nördlichen Abschnitt erfolgt die Führung im Mischverkehr. Mit einer allfälligen späteren Erweiterung des Tempo-30-Abschnitts in Richtung Süden könnten die Velostreifen aufgrund des reduzierten Geschwindigkeitsniveaus künftig auf beidseitig 1.80 m verbreitert werden. Die Projektierung berücksichtigt diese Möglichkeit bereits, sodass eine spätere Anpassung ohne grundlegende bauliche Änderungen möglich bleibt.

Der öffentliche Verkehr wird weiterhin gewährleistet. Im Bereich Allmend wird eine zentrale, hindernisfreie und Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)-konforme Bushaltestelle vorgesehen. Die Haltestelle ersetzt die bisher vorgesehenen zwei Haltestellenstandorte und ermöglicht eine kompakte sowie betrieblich zweckmässige Erschliessung des Gebiets.

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.

Areal Kindlimann / Allmend

Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Areals Kindlimann sowie der Nutzung der Allmend wurden die Schnittstellen zum Bauprojekt Glärnischstrasse überprüft und das Projekt teilweise angepasst. Dabei wurde insbesondere die Anordnung der Bushaltestellen überarbeitet. Neu ist eine zentrale Bushaltestelle im Bereich der Allmend vorgesehen, welche in Abstimmung mit der geplanten Überbauung als "Platzzentrum" ausgebildet werden soll. Abklärungen mit den zuständigen Fachstellen haben ergeben, dass die ÖV-Erschliessung und Netzabdeckung auch mit einer einzigen Haltestelle gewährleistet bleiben. Gleichzeitig können mit dieser Lösung sowohl die Aufenthaltsqualität verbessert als auch Bau- und Betriebskosten reduziert werden.

Im Zusammenhang mit der geplanten Entwicklung des Areals Kindlimann wurde zudem geprüft, die Tempo-30-Strecke künftig weiter nach Süden auszudehnen. Gemäss den bisherigen Abklärungen wäre eine entsprechende Anpassung der Signalisation erst nach Realisierung und Bezug der Überbauung möglich. Das vorliegende Bauprojekt wird deshalb so weiterbearbeitet, dass eine spätere Anpassung des Geschwindigkeitsregimes grundsätzlich möglich bleibt.

Signalisation und rechtliche Einordnung

Da es sich bei der Glärnischstrasse 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 Glärnischstrasse 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 Glärnischstrasse deshalb nicht vorgesehen.

2.2 Ausgestaltung Glärnischstrasse

Der Strassenraum der Glärnischstrasse wird im gesamten Projektperimeter baulich erneuert und an die vorgesehenen Nutzungen angepasst. Die Ausgestaltung orientiert sich an den bestehenden Rahmenbedingungen sowie den unterschiedlichen Anforderungen der beiden Strassenabschnitte. 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 Fundationsschicht bleibt erhalten, sofern sie den technischen Anforderungen entspricht.

Entlang der gesamten Glärnischstrasse werden durchgehende beidseitige Trottoirs erstellt, beziehungsweise ergänzt. Die Linienführung orientiert sich soweit möglich am Bestand sowie an den bestehenden Grundstücksgrenzen und Zufahrten. Das westliche Trottoir weist eine Regelbreite von mindestens 2.0 m auf. Das östliche Trottoir verfügt im Abschnitt zwischen dem Knoten Glärnisch-/Lindenstrasse und dem Kreisel Hub-/Glärnischstrasse über eine Mindestbreite von 1.50 m. Damit kann die Hindernisfreiheit im Rahmen der bestehenden Platzverhältnisse weitgehend sichergestellt werden. Die Glärnischstrasse kann künftig an insgesamt fünf Stellen sicher gequert werden. Die Querungsstellen sind so angeordnet, dass die Verbindung zwischen den angrenzenden Quartieren sowie wichtigen Fusswegachsen möglichst direkt und sicher erfolgt.



Visualisierung einer neuen Querungsstelle im Bereich Wiesenstrasse und durchgehenden Trottoirs (Blickrichtung Nord)

Im Bereich der Bushaltestelle Allmend wird eine Querungshilfe mit Mittelinsel erstellt. Diese verbessert die Sicherheit beim Queren der Fahrbahn und verhindert gleichzeitig das Überholen eines haltenden Busses. Eine weitere Mittelinsel ist im Bereich des Knotens Glärnisch-/Nelkenstrasse vorgesehen. Beim Knoten Glärnisch-/Lindenstrasse im Bereich des Schulhauses Matt soll der bestehende Fussgängerstreifen beibehalten werden. Ergänzend werden auf der Fahrbahn Markierungen mit dem Hinweis "Vorsicht Schule" angebracht.

Strassenüberführung Autobahn

Die Überführung der Glärnischstrasse über die Autobahn A1 wird oberflächlich angepasst und instandgesetzt. Vorgesehen sind Anpassungen der Fahrbahnbreite, die Erneuerung der Gehwege sowie der Ersatz des Deckbelags und der Geländer. Eingriffe in die Tragstruktur des Brückenbauwerks sind nicht vorgesehen.

Aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse erfolgt die Führung des Veloverkehrs im Brückenbereich abschnittsweise abgesetzt von der Fahrbahn. Auf der westlichen Seite wird der Veloverkehr gemeinsam mit dem Fussverkehr geführt. Diese Lösung orientiert sich am Vorgehen bei der bereits umgestalteten Überführung Hubstrasse.

Im Rahmen der Mitwirkung wurde angeregt, auf der Brücke weiterhin beidseitige Velostreifen vorzusehen. Aufgrund des bestehenden Brückenaufbaus wären dafür jedoch erhebliche bauliche Eingriffe mit unverhältnismässigen Mehrkosten erforderlich.

Bushaltestellen

Die Bushaltestelle "Allmend" wird neu angeordnet und hindernisfrei ausgestaltet. Vorgesehen ist eine Haltekanthöhe von 22 cm gemäss den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG). Die Haltestelle wird als Fahrbahnhaltestelle ausgeführt und ist für Standard- sowie Gelenkbusse dimensioniert. Sie wird mit einer Warthalle gemäss dem Normtyp der Stadt Wil ausgestattet.



Visualisierung neue BehiG-konforme Haltestelle Allmend mit Querungshilfe und Aufenthaltsbereich (Blickrichtung Nord)

Lichtsignalanlage

Die bestehende Lichtsignalanlage beim Knoten Glärnisch-/Buchenstrasse wurde bereits erneuert und entspricht den Anforderungen des vorliegenden Projekts. Sie übernimmt neben der Verkehrssteuerung auch eine wichtige Funktion beim Übergang zwischen den unterschiedlichen Strassenabschnitten und Geschwindigkeitsregimen.

Strassenbeleuchtung

Die bestehende Strassenbeleuchtung wird an die neue Situation angepasst und teilweise erneuert. Besondere Aufmerksamkeit gilt dabei den Querungsstellen, Bushaltestellen sowie Bereichen mit erhöhter Fussgängerfrequenz.

Anpassungen 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 Glärnischstrasse erfolgt weiterhin über die bestehende Mischwasserkanalisation. Anpassungen am Entwässerungssystem sind nach heutigem Stand nicht erforderlich.

Werkleitungen

Im Ausbaubereich der Glärnischstrasse 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 wurde in den Jahren 2025 und 2026 bereits ein neues Leitungstrasse im Projektperimeter erstellt.

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 rezykliert. Beim Neubau des Strassenoberbaus ist der Einsatz von Recyclingasphalt vorgesehen.

Grünanlagen und Schwammstadtprinzip

Im Zuge der Umgestaltung werden bestehende Grünstrukturen teilweise angepasst und ergänzt. Einzelne Bäume können aufgrund ihres Zustands oder der baulichen Anforderungen nicht erhalten werden. Gleichzeitig ist entlang der Glärnischstrasse eine Neu- und Ersatzbepflanzung vorgesehen, wobei die neuen Baumstandorte nach dem Prinzip der sogenannten "Schwammstadt" ausgeführt werden, um die Wasserspeicherung im Boden sowie die langfristigen Standortbedingungen für die Bäume zu verbessern.

Die ursprünglich im Bereich des Schulhauses Matt vorgesehene Bushaltestelle wird neu im Bereich der Allmend angeordnet, wodurch die ursprünglich vorgesehene direkte Beanspruchung der bestehenden Pappelreihe auf Grundstück Nr. 509W (BA 16 gemäss Schutzverordnung) entfällt. Unabhängig davon wurde der Zustand des Baumbestands fachlich beurteilt. Im Zusammenhang mit der vorgesehenen Neugestaltung des Strassenraums ist eine etappierte Erneuerung des Baumbestands mit Ersatzpflanzungen vorgesehen, wobei im betreffenden Abschnitt zusätzliche Baumstandorte geschaffen werden. Der bestehende Baum beim Knoten Glärnisch-/Buchenstrasse (EB 24 gemäss Schutzverordnung) soll erhalten bleiben; die Planung der Bushaltestelle sowie der angrenzenden Fusswegverbindungen wurde entsprechend darauf abgestimmt.

Entlang der Allmend (Grundstück Nr. 504W) sind neue Baumpflanzungen sowie vorbereitende Arbeiten für zusätzliche Baumstandorte vorgesehen. Die geplante Baumreihe wurde mit dem Zirkus Knie abgestimmt; die bestehende Nutzung der Allmend bleibt weiterhin gewährleistet.

Lärmschutz

Im nördlichen Abschnitt der Glärnischstrasse bestehen gemäss Lärmgutachten Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte. Zur Reduktion der Lärmbelastung ist der Einbau eines lärmindernden Belags vorgesehen. Zusätzlich ist im nördlichen 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 und Genehmigungen

Klassierung und Teilstrassenplan

Die Glärnischstrasse ist im Gemeindestrassenplan als Gemeindestrasse 1. Klasse klassiert. Eine Änderung der Strassenklassierung ist im Rahmen des Projekts nicht erforderlich. Im Bereich des Areals Kindlimann ist aufgrund des vorgesehenen neuen Trottoirs eine Anpassung des Gemeindestrassenplans notwendig. Hierfür wird ein Teilstrassenplan erlassen. 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 Anpassungen im Fuss- und Radwegnetz vorgenommen. Im Abschnitt zwischen dem Knoten Glärnisch-/Lindenstrasse und dem Kreisel Hub-/Glärnischstrasse wird die Glärnischstrasse neu als Bestandteil des kommunalen Fuss- und Radwegnetzes festgelegt. Die entsprechenden Anpassungen erfolgen im Rahmen eines Teilplanverfahrens.

Signalisationen und Markierungen

Die vorgesehenen Signalisationen und Markierungen sind im Signalisationsplan dargestellt und wurden mit der Kantonspolizei vorbesprochen. Die vorgesehene Geschwindigkeitsreduktion im nördlichen Abschnitt der Glärnischstrasse erfolgt als streckenbezogene Signalisation. Die Signalisation wird dabei 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 495 m² Land von acht Grundeigentümerschaften dauerhaft erworben werden. Zusätzlich werden während der Bauzeit temporäre Beanspruchungen von rund 2'800 m² Land von insgesamt 28 Grundeigentümerschaften erforderlich. Die Details sind im Landerwerbs- und Enteignungsplan dargestellt.

Parkplätze

Im Zuge der Umgestaltung müssen einzelne Parkplätze aufgehoben werden, insbesondere zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Sichtverhältnisse. Weitere Parkplätze entfallen im Zusammenhang mit der Entwicklung des Areals Kindlimann. Ersatz- oder Übergangslösungen werden soweit möglich in Abstimmung mit den betroffenen Grundeigentümerschaften geprüft.

3. Kosten und Finanzierung

3.1 Gesamtkosten

Gemäss Kostenvoranschlag vom 30. April 2026 werden für das Bauprojekt Gesamtkosten von Fr. 4'900'000.-- inkl. MWST veranschlagt (Preisstand April 2026, Genauigkeit +/- 10%). Das Projekt wurde in der Finanzplanung unter der Nr. 1000208 eingestellt und mit Fr. 6.5 Mio. angezeigt. Die Reduktion der Kosten gegenüber dem Betriebs- und Gestaltungskonzept ist auf die vertiefte Projektbearbeitung und die präzisere Kostenermittlung im Rahmen des Bauprojekts zurückzuführen. Der Kostenvoranschlag setzt sich wie folgt zusammen:

Projektteile	Gesamtkosten
Grundstückkosten (Landerwerb, Entschädigungen)	Fr. 320'000.--
Vorbereitung, Instandsetzung, Umgebung	Fr. 1'471'000.--
Tief- und Untertagebauarbeiten	Fr. 1'846'000.--
Rohbauarbeiten	Fr. 72'000.--
Elektro- und Telekommunikation	Fr. 114'000.--
Honorare, Übrige Aufwendungen	Fr. 320'000.--
Unvorhergesehenes	Fr. 415'000.--
Total exkl. MWST	Fr. 4'558'000.--
MWST 8.1% (exkl. ausgewiesene Positionen für Grundstücke)	Fr. 334'000.--
Rundung	Fr. 8'000.--
Total inkl. MWST	Fr. 4'900'000.--

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 4. Generation und als Massnahme in A-Priorität enthalten. Die anrechenbaren Kosten betragen rund Fr. 4.5 Mio. exkl. MWST, was bei einem Beitragssatz von 30% rund Fr. 1.35 Mio. 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.

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.	4'900'000.--
Abzgl. Bundesbeitrag aus Agglomerationsprogramm inkl. MWST (Fr. 1.35 Mio. exkl. MWST)*	Fr.	1'460'000.--
Nettokosten der Stadt Wil inkl. MWST	Fr.	3'440'000.--

* 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	3'440'000.--	40 Jahre	2.5	86'000.--
Verzinsung (aktuell 1.5%)	3'440'000.--		1.5	51'600.--
Total Kapitalfolgekosten				137'600.--

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 Grün- und Trottoirflächen. Der Werkhof rechnet mit einem jährlichen Mehraufwand von rund Fr. 4'000.-- für den Unterhalt der 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. 10'000.-- erwartet.

Die jährlich wiederkehrenden Folgekosten belaufen sich folglich auf geschätzt Fr. 151'600.-- bzw. rund 0.23 Steuerfussprozent (1% = Fr. 660'000.--).

4. Terminplan und Bauausführung

4.1 Verfahrensschritte

Nach der Kreditgenehmigung durch das Stadtparlament (vorbehältlich des 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 4. 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 Herbst 2027 |
| - Submissionsverfahren / Ausführungsprojekt | bis Herbst / Winter 2027 |
| - Realisierung | ab Frühjahr 2028 (Bauzeit 8 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.

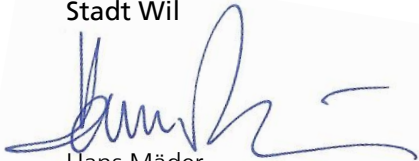
Die konkrete Bauabwicklung und Verkehrsführung werden im Rahmen der Ausführungsplanung abschliessend festgelegt und auf die jeweiligen Bauphasen sowie auf angrenzende Projekte abgestimmt.

5. Zuständigkeit

Der Stadtrat beantragt dem Stadtparlament einen Bruttokredit von Fr. 4.9 Mio. für die Umgestaltung der Glärnischstrasse. 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.

² [Gemeindeordnung SRS 1.1-1](#)

Stadt Wil



Hans Mäder
Stadtpräsident



Janine Rutz
Stadtschreiberin

Beilagen

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