



Vorlage Stadtparlament

vom 18. Dezember 2007 Nr. 3835

Öffentlicher Raum

Neugestaltung von Bohl, Marktplatz und Blumenmarkt sowie Projekt Parkhaus Schibenertor; Konzept, weiteres Vorgehen und Wettbewerbsverfahren

1 Ausgangslage

Die Innenstadt und besonders die Altstadt sind Mittelpunkt des städtischen Lebens in St.Gallen und historisches Zentrum von Wohnen und Arbeiten. Sie haben heute für die Stadt und die Region eine herausragende Bedeutung für Einkaufen, Freizeit und Kultur.

Ein vielfältiges und qualitativ gutes Angebot an Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen in der Innenstadt und Altstadt ist für eine attraktive Stadt von elementarer Bedeutung. Der Bohl, der Marktplatz und der Blumenmarkt bilden den Kern der St.Galler Altstadt, sie sind Begegnungszentrum in der Innenstadt. Hier ist zudem - neben dem Bahnhofplatz - die meistfrequentierte Halte- und Umsteigestelle des öffentlichen Verkehrs. Die neuen Entwicklungen mit Konkurrenzangeboten an den Stadträndern gefährden die Funktion und die Stellung der Innen- und Altstadt. Ein starkes Engagement der privaten Beteiligten wie auch der öffentlichen Hand muss dieser Entwicklung entgegenwirken. Der drohenden qualitativen Verarmung muss mit einer Vielzahl von Massnahmen zur Aufwertung des Stadtzentrums begegnet werden.

1.1 Vorgeschichte

Bohl und Marktplatz waren immer wieder Gegenstand von Diskussionen, Verbesserungsvorschlägen und auch konkret umgesetzten Massnahmen - dabei ging es einerseits um die Verkehrsorganisation und andererseits um die Gestaltung und Nutzung. Die Entwicklung der letzten 30 Jahre lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Das erste Verkehrskonzept für die Altstadt war das „Projekt Lebendige Altstadt 74“, das eine schrittweise Verkehrsentslastung mit der Schaffung von Fussgängerzonen, weiteren baulichen Massnahmen (Gassenumgestaltungen), verschiedensten verkehrsorganisato-



rischen Massnahmen (Einbahnen, Fahrverbote mit Sperrzeiten etc.) und das die Aufhebung zahlreicher öffentlicher Parkplätze in den Gassen und Plätzen, ersetzt v.a. durch die Parkgaragen Unterer Brühl, Burggraben, Oberer Graben, vorsah. Das Projekt wurde grösstenteils umgesetzt, bezüglich Marktplatz/Bohl mit der Unterbindung der Durchfahrt von West nach Ost und mit der Aufhebung der Parkplätze auf dem Bohl und um den Vadian.

- Die jüngeren Massnahmen im privaten Verkehr basieren auf dem Konzept „Weitere Verkehrsberuhigung in der Altstadt“ gemäss einem Postulatsbericht des Stadtrates vom 10. August 1999. Aufgrund der vom Stadtrat vorgelegten konzeptionellen Lösung für die weitere Verkehrsberuhigung in der Altstadt wurde das Postulat vom Grossen Gemeinderat abgeschrieben. Auf der Basis dieses Konzeptes wurde dann die Durchfahrt über den Marktplatz / Bohl auch mit der schrittweisen Sperrung von Osten her verunmöglicht und so eine wesentliche Verkehrsentslastung zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs erreicht. Für die Parkierung in der Altstadt sieht das Konzept – in der Weiterführung des analogen Prinzips schon aus dem seinerzeitigen Projekt „Lebendige Altstadt 74“ – den Grundsatz vor, alle öffentlichen Parkplätze in der Altstadt mit entsprechendem Ersatz in zumutbarer Gehdistanz rund um die Altstadt aufzuheben.
- Die sukzessive Verkehrsentslastung des Bohl aufgrund des erwähnten Konzeptes ermöglichte vor einigen Jahren eine neue, offene Platzgestaltung mit einer wesentlichen Ausweitung der verkehrsfreien Flächen. Die Situation für den öffentlichen Verkehr und die Fussgängerinnen und Fussgänger konnte, auch mit der „Calatrava-Halle“, wesentlich verbessert werden. Der Bohl wurde zum grosszügigen Begegnungsort, zum Platz für Strassencafés, verschiedenste Aktivitäten und Veranstaltungen.
- Für den Marktbetrieb wurde das neue „Marktkonzept 2000“ ausgearbeitet. Augenfällige Ergebnisse sind die neuen Standorte der nicht ständigen Märkte unter Einbezug des Bereiches Vadian und untere Neugasse sowie die Einführung zusätzlicher Marktangebote, so des Bauernmarktes, der Quartalsmärkte und des Öko-Marktes. Für den Ersatz der festen Marktstände und für die Sanierung der Marktkeller besteht ein vom Stadtparlament im Jahre 2004 rechtskräftig beschlossener Kredit. Dieses Projekt wurde jedoch aufgrund der Kritik am Prototypen sowie der neuen Situation nach den Vorschlägen der „IG Chance Marktplatz“ für eine Tiefgarage (vgl. Ziffer 1.3) gestoppt und ist nicht weiter realisiert worden. Eine neue Lösung ist aufgrund der unbefriedigenden Situation mit den jetzigen festen Marktständen aber zunehmend dringend nötig.

1.2 Parlamentarische Vorstösse

Im Zusammenhang mit der Situation Bohl / Marktplatz / Blumenmarkt sind zwei parlamentarische Vorstösse hängig:

Ein Postulat aus dem Jahre 1998 trägt den Titel „Konzeption und Neugestaltung des Marktplatzes, unter Einbezug des Taubenloches und des Blumenmarktes“ und lautet wie folgt:



Der Stadtrat wird beauftragt zu prüfen und Stellung zu nehmen sowie allenfalls ein Konzept auszuarbeiten, wie der Marktplatz, unter Einbezug des Taubenloches und des Blumenmarktes, besser genutzt und neu gestaltet werden kann.

Im Jahre 2005 wurde ein weiteres Postulat mit dem Titel: „Klipp Klappe zu!“ erheblich erklärt, es lautet:

Der Stadtrat wird beauftragt, zu prüfen und Bericht zu erstatten wie der öffentliche Raum im Gebiet Bohl / Marktplatz / Blumenmarkt / Taubenloch neu gestaltet und genutzt werden kann und wie mit Bezug auf den Markt weiter vorzugehen ist.

1.3 Parkierung auf dem Marktplatz und dem Blumenmarkt

Die Vorgeschichte (Ziffer 1.1) zeigt, dass das Gebiet Bohl / Marktplatz / Blumenmarkt im Laufe der letzten Zeit in verschiedenen Schritten verkehrlich entlastet werden konnte. Die wichtigsten Massnahmen waren insbesondere die vollständige Unterbindung des Durchgangsverkehrs über den Bohl - die die Neugestaltung dieses Platzbereiches ermöglichte - und die Aufhebung von Parkplätzen im Gebiet „Vadian“ - die auch die Neugestaltung der unteren Marktgasse / Neugasse und die dortigen Märkte etc. erlaubte. Für die Neugestaltung insbesondere auch von Marktplatz und Blumenmarkt und für die bereits länger aufgenommene Planung ist es klare Voraussetzung, die noch bestehenden Parkplätze auf dem Marktplatz und auf dem Blumenmarkt aufzuheben. Nur mit einer grundsätzlichen Befreiung des ganzen betroffenen öffentlichen Raumes vom unnötigen motorisierten Individualverkehr - ausgenommen natürlich die Erschliessungsfunktionen für den Platzbereich und die umliegenden Gassen - ist eine gesamthafte, attraktive Neugestaltung dieser Plätze möglich.

Im September 2005 orientierte die Interessengemeinschaft „IG Chance Marktplatz“ über ihren Vorschlag für ein Parkhaus mit 428 Plätzen unter dem Marktplatz und drei Projektideen von Architekturbüros für eine Umgestaltung des künftig verkehrsfreien Marktplatzes / Bohl und des Blumenmarktes. Der Stadtrat äusserte sich in einer ersten öffentlichen Stellungnahme und dann auch gegenüber dem Parlament positiv zur Initiative von privater Seite, zur beabsichtigten Stärkung der Innenstadt und zum Grundsatz, mit einer unterirdischen Parkierung die Voraussetzungen für eine Neugestaltung des ganzen Marktplatzbereiches zu schaffen. Gegenüber dem damaligen Konzept für die Tiefgarage musste der Stadtrat jedoch Vorbehalte im Zusammenhang mit der Belastbarkeit des umliegenden Strassennetzes, den erschliessungsmässigen Anforderungen und den Rahmenbedingungen des Umweltrechtes anbringen. Er verlangte deshalb eine deutliche Reduktion der vorgesehenen Parkplatzzahl.



In der Folge vereinbarten die Interessengemeinschaft und der Stadtrat eine gemeinsame Weiterbearbeitung des Projektes für das Parkhaus. Ziel der folgenden, sehr intensiven Zusammenarbeit war es, einen Vorschlag für eine unterirdische Parkieranlage im Bereich Marktplatz / Taubenloch / Blumenmarkt / Oberer Graben zu entwickeln, der sowohl den wirtschaftlichen und finanziellen Anforderungen wie auch den technischen, verkehrlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen entspricht. Es wurden verschiedene Variantenlösungen ausgearbeitet und aufgrund der massgebenden Rahmenbedingungen optimiert und geprüft. Die Interessengemeinschaft und der Stadtrat konnten sich im Dezember 2006 für diejenige Projektvariante entscheiden, die den verschiedenen Anforderungen und Zielsetzungen am Besten entspricht. Der Vorschlag sieht eine Tiefgarage mit rund 270 Plätzen, konzentriert im Areal unter dem Blumenmarkt / Taubenloch, unter dem „Union-Gebäude“ und dem östlichen Teil des Oberen Grabens vor.

Nach der grundsätzlichen Konzeptdefinition für die Tiefgarage arbeitete in der Folge in Absprache mit der IG Chance Marktplatz (heute IG Cityparking Schibenertor) die Projektierungsgemeinschaft, bestehend aus der CityParking AG (als künftige Betreiberin der öffentlichen Parkieranlage), den Helvetia Versicherungen (als Eigentümerin des Union-Gebäudes) und der Stadt St.Gallen (als Eigentümerin der öffentlichen Flächen) die weiteren Grundlagen für das Tiefgaragenprojekt aus. Dazu gehören vor allem ein technisches Vorprojekt mit Kostenvoranschlag, die rechtliche Grundlegung für das unterirdische Baurecht, die Finanzierung und die künftige Trägerschaft. Darüber wird in der Folge unter Ziffer 2 im Einzelnen orientiert.

Die neue Tiefgarage wird die vollständige Aufhebung aller oberirdischen Parkplätze auf dem Marktplatz und dem Blumenmarkt sowie in weiten Teilen der nördlichen Altstadt ermöglichen. Sie bildet damit die Voraussetzung für die Neugestaltung des öffentlichen Raumes im Zentrum der Altstadt. Darüber und über das weitere Vorgehen mit dem Wettbewerbsverfahren wird in den nachfolgenden Ziffern 3 ff. informiert.

2 Parkhaus Schibenertor

2.1 Projekt

Das geplante Parkhaus Schibenertor liegt westlich des Marktplatzes unter dem Blumenmarkt, dem „Union-Gebäude“ und dem östlichen Teil des Oberen Grabens. Sie umfasst vier Untergeschosse. Gesamthaft sind rund 270 Parkplätze vorgesehen, davon sind rund 130 Parkplätze öffentlich zugänglich und ca. 140 für die Festvermietung vorgesehen. Die genaue Parkplatzzahl wird bei der Detailprojektierung mit der definitiven Parkplatzorganisation in den vier Geschossen festgelegt. Im ersten und zweiten Untergeschoss sind alle öffentlich zu-



gänglichen Parkplätze vorgesehen, die fest vermieteten Parkplätze befinden sich im dritten und vierten Untergeschoss.

Die Zu- und Wegfahrt zum bzw. vom Parkhaus erfolgt über die heutige Mittelinsel im Bereich Oberer Graben. Für die Fussgängerinnen und Fussgänger erfolgt der Zugang zum Parkhaus bzw. der Ausgang von der Garage einerseits über den Oberen Graben / Union – Gebäude, andererseits über den Marktplatz im Bereich der jetzigen Treppenanlage zwischen Blumenmarkt und Marktplatz. Beide Ein- und Ausgänge sollen attraktiv angelegt und mit Liften ausgestattet werden. Das Parkhaus Schibenertor soll sehr komfortabel und benutzerfreundlich ausgebaut werden und dem Standard der anderen Parkhäuser der Cityparking St.Gallen AG (Brühltor und Stadtpark / AZSG) entsprechen.

Auf der Seite Marktplatz wird auch eine grosse öffentliche WC-Anlage eingebaut, die als neues, bedientes und benutzerfreundliches Angebot bereits im Zusammenhang mit dem Gesamtkonzept (Rahmenkredit) für die Erneuerung und Sanierung der WC-Anlagen in der Stadt St.Gallen, aber mit separatem Projekt und Kredit vorgesehen war.

Die heutige Taubenlochrampe wird für die Anlieferung der Geschäfte an der Neugasse bezüglich Grösse und Gefälle in vergleichbarer Art weiterhin notwendig sein. Offen ist, wie weit die Rampe im Eingangsbereich mit einem Dach und einem Tor versehen werden soll. Auf dem Blumenmarkt bleibt die Erschliessung der anliegenden Geschäfte im heutigen Umfang weiterhin möglich.

Gegenstand der Projektierung waren auch verschiedene, an diesem Standort in der Innenstadt besonders zu berücksichtigende und in die Kosten einzurechnende Faktoren. Dazu gehören z.B. die Verlegung des unterirdischen Irabachs, der in einer Tiefe von 7 - 8 m unter dem Uniongebäude und dem Taubenloch liegt und heute auch als Schmutzwasser- bzw. Entlastungskanal dient. Sodann sind vom Bauvorhaben mehrere wichtige Werkleitungstrassen betroffen; während den Baumassnahmen müssen auch Fahrleitungen der Busse und der Appenzeller Bahnen mit erheblichen Kostenaufwendungen verlegt werden.

Im Rahmen der Projektierungsarbeiten wurden auch sämtliche Anforderungen, die im Bewilligungsverfahren zu prüfen sein werden, berücksichtigt. Das gesamte Projekt wurde im Hinblick auf die Bewilligungsfähigkeit getestet und sollte die zahlreichen technischen und anderen Bedingungen erfüllen. Besondere Bedeutung haben in diesem Zusammenhang die verkehrlichen Rahmenbedingungen.



2.2 Verkehrliche Rahmenbedingungen

Für ein neues und grösseres Parkplatzangebot im Stadtzentrum gelten heute sowohl aus rechtlicher wie auch aus verkehrstechnischer Sicht bestimmte Rahmenbedingungen. In rechtlicher Beziehung sind insbesondere die - im engen Raum der Innenstadt beschränkten - Erschliessungsvoraussetzungen und die Anforderungen der Umweltgesetzgebung zu beachten. Massgebend ist hier der Massnahmenplan Luftreinhaltung des Kantons St.Gallen, der für die Stadt St.Gallen eine Plafonierung der Parkplätze auf öffentlichem Grund verlangt. Ein neues Angebot an öffentlichen Parkplätzen auf oder im öffentlichen Grund ist somit nur zulässig, wenn eine entsprechende Anzahl öffentlicher Parkplätze aufgehoben (saldiert) wird. Das Gesamtangebot darf im öffentlichen Grund nicht erhöht werden. In verkehrstechnischer Hinsicht muss beachtet werden, dass die mit der neuen Parkieranlage entstehenden Fahrten nicht zu einer zusätzlichen, nicht mehr verkraftbaren Belastung der betroffenen Verkehrsachsen und -knoten führen. Grundsätzlich ist anzustreben, dass eine Fahrtenneutralität erzielt wird, dass sich also die wegfallenden Fahrten aufgrund der neuen Verkehrsorganisation und der Parkplatzsaldierung und die neuen Fahrten durch die neue Parkgarage etwa ausgleichen.

Die Saldierungspflicht aufgrund des Massnahmenplanes Luftreinhalteverordnung besteht für diejenigen öffentlich benützbaren Parkplätze (im 1. und 2. Untergeschoss der neuen Tiefgarage), die unter öffentlichem Grund (also nicht unter dem Union-Gebäude) liegen. Dies bedeutet, dass konkret (gemäss Vorprojektstand) mindestens 106 öffentlich zugängliche, oberirdische Parkplätze in der nahen Umgebung zu saldieren sind. Die Standorte der zu saldierenden Parkplätze sollen möglichst nahe am neuen Parkplatz-Angebot liegen. Damit wird den rechtlichen Vorgaben entsprochen, es wird aber auch für die Bevölkerung der Zusammenhang zwischen den neuen und den saldierten Parkplätzen verständlich. Die Luftdistanz zwischen neuer Parkieranlage und den saldierten Parkplätzen soll nicht wesentlich mehr als 200 m betragen.

Die Abklärungen haben gezeigt, dass mit der Aufhebung folgender Parkplätze den Voraussetzungen für die Saldierung entsprochen werden kann:

- Marktplatz und Blumenmarkt, dies zusammen mit der Neugestaltung und Aufwertung dieser Platzbereiche gemäss dem nachfolgend dargestellten Gestaltungskonzept und dem Wettbewerbsergebnis für das Projekt der Neugestaltung,
- in den Gassen der unmittelbar benachbarten nördlichen Altstadt (bis zur Metzgergasse), dies auch im Hinblick auf eine Begegnungszone in diesen Gassen,



- im Mittelstreifen Oberer Graben, wo die neue Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage erstellt wird,
- beim Pärkli Poststrasse / Oberer Graben (öffentliche Parkplätze westlich anschliessend an die Parkfläche),
- im Bereich Blumenbergplatz / Grabenhalle; diese Parkplätze sind ohnehin verkehrstechnisch sehr ungünstig gelegen. Die Fläche bei der Grabenhalle wird künftig als Entsorgungssammelstelle und als Vorbereich für die Grabenhalle genutzt und mit einfachen Mitteln entsprechend gestaltet werden.

Die Zufahrt beim Schibenertor in die Altstadt wird für den allgemeinen Verkehr geschlossen, ausgenommen die Anlieferung, die Zufahrten für Berechtigte (analog den anderen Altstadtbereichen), den öffentlichen Verkehr und die Taxis. Damit wird künftig ein erheblicher, zum Teil störender Verkehr („Balzfahrten“) im Zentrum der Stadt wegfallen. Die Berechnungen haben gezeigt, dass die Parkplatzsaldierung zusammen mit dem Effekt der Schliessungsmassnahmen im Vergleich zur Verkehrserzeugung der neuen Parkieranlage im Endeffekt zu einer neutralen Verkehrswirkung führen dürfte. Die Zu- und Wegfahrten zur neuen Garage und die wegfallenden Fahrten von und zur Altstadt dürften sich die Waage halten.

Mit der erfüllten Saldierung und der Verkehrsneutralität ist die Einhaltung der rechtlichen und verkehrstechnischen Rahmenbedingungen nachgewiesen. Dies ist Voraussetzung für die Bewilligungsfähigkeit des Projektes, aber auch für die Risiken im Hinblick auf allfällige Rechtsmittelverfahren.

2.3 Kosten

Mit dem Vorprojekt wurde auch ein Kostenvoranschlag erstellt. Die Gesamtkosten für die Parkgarage betragen ca. 24,5 Mio. Franken. Darin enthalten sind sämtliche Gebäudekosten und Infrastrukturanlagen (samt öffentlichem WC), die notwendigen Betriebseinrichtungen, die Anpassungen an den Strassen und Werkleitungen und die Bauprovisorien. Der Projektstand entspricht zwar den Anforderungen eines Vorprojektes, in wesentlichen Teilen mussten aber vertieftere Unterlagen als sonst auf dieser Stufe üblich erarbeitet werden. Der Kostenvoranschlag erreicht daher die Genauigkeit von +/- 10 %, wie sie sonst erst für ein detailliertes Bauprojekt gefordert wird.

In den 24,5 Millionen Franken sind verschiedene Kostenelemente enthalten, die nicht direkt den künftigen Parkplätzen zugerechnet und der Finanzierung der eigentlichen Tiefgarage belastet werden können. Dazu gehören die im Projekt enthaltenen Bau- und Ausstattungskosten für die WC-Anlage, die von der Stadt zu tragen sind. Diese Kosten betragen gemäss



Projekt Fr. 800'000.-; dieser Betrag ist auch in der Investitionsplanung der Stadt für eine bediente WC-Anlage Marktplatz eingestellt. Im Weiteren wäre die Decke über dem jetzigen „Taubenloch“ in den nächsten Jahren ohnehin von der Stadt zu sanieren gewesen; dafür sind in der Investitionsplanung Fr. 700'000.- eingestellt. Mittelfristig wäre sodann eine Gesamtsanierung der heutigen Garage „Taubenloch“ nötig geworden. Insgesamt ist damit zu rechnen, dass mit der Erstellung der Parkieranlage Schibenertor für die WC-Anlage und die gesamten anstehenden stadtseitigen Sanierungen im Bereich Blumenmarkt / Taubenloch mit „Ohnehin-Kosten“ für die Stadt in der Grössenordnung von 3 Millionen Franken zu rechnen ist. Dieser Kostenanteil am Projekt Tiefgarage ist von der Stadt zu übernehmen.

In den verbleibenden 21,5 Millionen Franken sind sodann verschiedene, nicht direkt oder nicht unmittelbar geldwerte Vorteile verbunden, die mit der Realisierung der Tiefgarage entstehen, aber nicht der Finanzierungsrechnung der Parkieranlage angelastet werden können. Dazu gehören zunächst Mehrwerte zu Gunsten der Allgemeinheit: Die nur mit einer Tiefgaragenlösung mögliche Befreiung des Marktplatzes und des Blumenmarktes von der Parkierung und die weitestgehende Entlastung des öffentlichen Raumes vom Individualverkehr ermöglicht erst die neue Platzgestaltung. Die Voraussetzung für eine flexible, freie Nutzung des gesamten Platzbereiches für die Öffentlichkeit entsteht mit der Aufhebung der Parkplätze und auch der jetzigen Ein- und Ausfahrt Taubenloch.

Von der mit der Neugestaltung des Platzes verbundenen Aufwertung, besonders aber vom zusätzlichen (auch für die Festvermietung zur Verfügung stehenden) Parkplatzangebot profitieren auch die umliegenden Liegenschaften, vor allem die dortigen Dienstleistungsbetriebe und die Mieterinnen und Mieter von Wohnungen und Büros. Vorteile im Sinne eines direkten, mittel- und längerfristig realisierbaren Mehrwertes entstehen namentlich für die Helvetia Versicherungen als direkt einbezogene Grundeigentümerin. Dieser Mehrwert setzt sich zusammen aus vorgezogenen Erneuerungen in den entsprechenden Kellerräumlichkeiten und bei technischen Hausanlagen - die ohnehin später angefallen wären - sowie den mit der direkten Anbindung an die Tiefgarage verbundenen besseren Ertragsmöglichkeiten.

Die Mehrwerte zu Gunsten der Allgemeinheit bzw. der Stadt einerseits und zu Gunsten der privaten Nutzniesser - also namentlich der Helvetia Versicherungen - andererseits sollen mit insgesamt rund 3,5 Millionen Franken abgegolten werden. Die Aufteilung dieser Summe wird noch Gegenstand von Detailverhandlungen sein. Es ist davon auszugehen, dass die Stadt und die Helvetia Versicherungen diese Kosten zur Hauptsache tragen werden.

Bei einer Abgeltung in der Gesamthöhe von 3,5 Millionen Franken verbleibt eine Kostensumme von 18 Millionen Franken, die von der Trägerschaft des Parkhauses zu finanzieren ist. Dies ergibt einen Erstellungspreis pro Parkplatz von rund Fr. 67'000.-. Dieser Betrag ist



etwas höher als der Parkplatzpreis im geplanten Bahnhof-Parkhaus unter der neuen Fachhochschule. Aus Sicht der Fachleute sind dieser Preis und die sich daraus ergebenden Mietzinsen an der hervorragenden zentralen Lage und bei der hohen Attraktivität der Parkierungsanlage realistisch. Auf dieser Grundlage wurde zwischen den Trägern der Projektierung - Stadt, CityParking St.Gallen AG und Helvetia - sowie den weiteren Investoren für den Bau und Betrieb der Anlage - Bank CA St.Gallen, Schützengarten Brauerei AG und Swiss Life - die vorläufige Regelung für die Finanzierung und die Trägerschaft erarbeitet.

2.4 Finanzierung und Trägerschaft

Die direkten Kosten für die Parkierungsanlage betragen 18 Millionen Franken; sie werden von den beteiligten Investoren anteilmässig entsprechend den von ihnen übernommenen Parkplatzkontingenten getragen. Die öffentlichen Parkplätze (ca. 130) werden von der CityParking AG finanziert und betrieben. Die fest vermieteten Parkplätze (ca. 140) sind aufgrund der Interessenlage der einzelnen beteiligten Investoren in einer vorläufigen Vereinbarung zugeteilt worden. Die CityParking AG sowie die Stadt werden ein kleineres Kontingent übernehmen, der Grossteil wird von den Helvetia Versicherungen, der Swiss Life, der Bank CA St.Gallen und der Brauerei Schützengarten AG erworben und für eigene Zwecke oder für die Vermietung genutzt.

Die Stadt hat für Dienstfahrzeuge (im Eigentum der Stadt) und für die Parkierung von Fahrzeugen derjenigen Mitarbeitenden, die ihre privaten Autos regelmässig dienstlich benutzen müssen, insgesamt 21 Parkplätze im jetzigen Taubenloch zur Verfügung. In Anbetracht der relativ kostspieligen neuen Parkplätze in der zu erstellenden Tiefgarage, des grossen Interesses an Festvermietungen durch private Dritte an diesem interessanten zentralen Standort und angesichts der günstigeren, aber doch nahen Alternativen sollen die städtischen Parkplätze nicht vollständig im neuen Parkhaus ersetzt, sondern teilweise in das Parkhaus Unterer Brühl verlegt werden.

Es ist vorgesehen, im neuen Parkhaus Schibenertor nur noch ca. 10 Plätze für die stadteigenen Dienstfahrzeuge zu erwerben, für die ein ständiger, fester Platz nötig und ein sehr naher Standort beim Amtshaus gerechtfertigt ist. Für die privaten, aber dienstlich genutzten Fahrzeuge der Mitarbeitenden sollen „Businessplätze“ im Parkhaus Unterer Brühl (Montag - Freitag von 07.00 - 19.00 Uhr) gemietet werden. Im Kostenvergleich sind solche „Businessplätze“ um fast die Hälfte günstiger als fest zugeteilte Parkplätze im neuen Parkhaus Schibenertor.

Vorgesehen ist, dass die Investoren (einschliesslich Stadt) eine Miteigentümergeinschaft bilden, die entsprechend ihrer jeweiligen Parkplatzzahl bzw. des Finanzierungsanteiles Mitei-



gentumsanteile erhalten. Zu Gunsten der Miteigentümergeinschaft und zu Lasten der Stadt St.Gallen sowie der Helvetia Versicherung als Grundeigentümerinnen wird ein unterirdisches Überbaurecht für ein Parkhaus mit Zu- und Wegfahrt begründet. Ab dem 10. Betriebsjahr wird für die Parkplätze eine erfolgsabhängige Baurechtszinsregelung vereinbart.

3 Neue Platzgestaltung - Grundlagen für den Wettbewerb

3.1 Ausgangslage

Parallel zu den Projektierungsarbeiten für die Parkgarage wurden die konzeptionellen Überlegungen für die neue Platzgestaltung - zu Handen des vorgesehenen Wettbewerbes - weitergeführt und insbesondere die Rahmenbedingungen für den Wettbewerb definiert. Ein offenes Wettbewerbsverfahren ist für das Gestaltungsprojekt über den öffentlichen Raum schon aufgrund des Submissionsrechtes zwingend. Deshalb konnten auch die von der IG Chance Marktplatz seinerzeit vorgelegten Gestaltungsideen nicht einfach einbezogen werden.

Das für die Neugestaltung vorgesehene Gebiet umfasst die Flächen Blumenmarkt, Marktplatz, Bohl und das Umfeld des Waaghauses einschliesslich der jeweils direkt angrenzenden Gassen- oder Strassenbereiche (v.a auch den östlichen Teil des Oberen Grabens mit der Mittelsinsel). Der heutige Planungsstand, die spezifischen Anforderungen an die Nutzung und Gestaltung der einzelnen Teilgebiete und auch die mehr oder weniger enge stadträumliche Verknüpfung der einzelnen Bereiche sind aber recht unterschiedlich.

Der Schwerpunkt der Bearbeitung liegt auf dem Marktplatz und dem Blumenmarkt (inkl. Oberer Graben). Die politische und stadträumliche Bedeutung dieser Platzfolge im Zentrum der Altstadt erfordert gesamthaft ein sorgfältig ausgewogenes Planungs- und Projektierungsverfahren.

Bei den bisherigen Vorbereitungen standen im Wesentlichen die Themen „Verkehr“ und „Nutzung und Gestaltung“ im Vordergrund - dies dürfte auch im Weiteren Planungs- und Projektierungsablauf so bleiben. Die konzeptionellen Überlegungen zu den beiden Themen sind nachfolgend dargestellt, sie werden die Grundlagen für den Wettbewerb bilden.

3.2 Öffentlicher Verkehr

Voraussetzung für eine Neugestaltung des Marktplatz / Bohl und für die Verwirklichung des neuen Parkplatzangebotes ist die Sperre der ganzen mittleren und nördlichen Altstadt, insbesondere des Marktplatzes für den allgemeinen Verkehr. Mit einem entsprechenden Verkehrsregime, angepasst auf die notwendigen Anlieferungsbedürfnisse, sowie der vorgesehenen Parkplatzsaldierung werden die notwendige Verkehrsentslastung und die erforderliche



Fahrtenneutralität realisiert. In Diskussion stehen eine Begegnungszone, die Ausdehnung der Sperrzeit mit Anlieferungsmöglichkeit vor allem am Morgen - analog der anderen Altstadtbereiche - auf den Marktplatz und die nördliche Altstadt, die Einführung von "Schlupflöchern" sowie weitere Nachtfahrverbote. Für den nordöstlichen Altstadtteil, das Gebiet Goliatgasse / Magnihalden / Katharinengasse / Schwertgasse hat der Stadtrat die Ausdehnung der Sperrzone bereits beschlossen.

Die Situation für den motorisierten Individualverkehr ist mit den vorstehenden Ausführungen zur neuen Tiefgarage und den Grundsätzen für die künftige umfassende Verkehrsbefreiung des öffentlichen Raumes dargelegt. In den folgenden Ausführungen geht es deshalb um die Planung für den öffentlichen Verkehr.

Haltestelle Bohl

Die Haltestelle Bohl ist – neben dem Bahnhofplatz – der zentrale Ein- und Aussteigeort für den öffentlichen Verkehr in der Stadt St.Gallen. Da beim Bohl – im Gegensatz zum Bahnhofplatz – das Umsteigen von öV zu öV weniger von Bedeutung ist, ist das vorhandene Durchflusssystem zweckmässig. Zu Spitzenzeiten verkehren heute pro Richtung und Stunde rund 50 Kurse (VBSG, Postauto und Appenzeller Bahn) über den Bohl.

Frage der Spurreduktion

Um die Auswirkungen einer Spurreduktion auf die Fahrbewegungen des öffentlichen Verkehrs zu beobachten und Erkenntnisse für eine definitive Gestaltung zu erhalten, wurde im Januar und Februar 2005 ein Grossversuch durchgeführt. Während dieser Zeit wurde die Busspur vor dem Hecht gesperrt und provisorisch mit Belag aufgefüllt. Dadurch entstand bei der Bushaltestelle eine grosse niveaugleiche Wartefläche vor dem Hecht-Gebäude. Zur Beurteilung des Versuches dienten Befragungen der Fahrgäste und des Fahrpersonals, Videoanalysen sowie Untersuchungen der Staumeldungen bei Lichtsignalanlagen.

Es zeigte sich, dass die Haltestelle tagsüber in der Regel einmal pro Stunde überlastet war, der Rückstau der wartenden öV-Fahrzeuge den Knoten Brühltor aber nie blockierte. Als ernsthafte Problematik erwies sich jedoch die Sicherheit bei der Fussgängerquerung. Zudem zeigte der Versuch, dass zwar die Kapazität für den öV bei der reduzierten Spurführung heute noch ausreichen würde, längerfristig aber vor allem bei einem künftigen Angebotsausbau klar nicht mehr genügen würde. Dies betrifft nicht nur das Angebot bezüglich der Zahl der Kurse, sondern auch bezüglich der Länge der Busse oder der Bahnen. Fazit ist, dass bei einer Beibehaltung der Haltestellen am jetzigen Standort für beide Richtungen eine Spurreduktion für den öffentlichen Verkehr nicht in Frage kommen kann. Zu prüfen sind vielmehr neue Haltestellenlösungen, namentlich auch in Berücksichtigung der grösseren Fahrzeuge von VBSG und Appenzeller Bahnen.



Der Versuch zeigte auch, dass in einer künftigen Gestaltung unbedingt das Queren für die Fahrgäste verbessert werden muss, idealerweise mittels eines genügend breiten Mittelstreifens.

Neue Haltestellenlösung

Die Tendenz zu längeren Fahrzeugen zeichnet sich ab; ein Doppelgelenktrolleybus der VBSG (24 statt 18 m lang) sowie zwei neue Fahrzeuge der Appenzellerbahnen (mit einer Längenerhöhung um etwa 7 m) verkehren bereits heute. Die VBSG werden künftig 4-achsige Diesel-Gelenkbusse (20.5 m) und überlange Trolleybusse mit erhöhter Fahrgastkapazität (19 bis 25 m) einsetzen. Die Appenzeller Bahnen werden für die Strecke St.Gallen-Trogen spätestens auf Fahrplanwechsel im Dezember 2008 längere Bahnkompositionen verkehren lassen. Für die Durchmesserlinie der Appenzellerbahnen sind Fahrzeuge mit rund 50 m Länge vorgesehen. Die längerfristige Option von Tram-Linien anstelle einzelner Buslinien würde eine weitere Verlängerung der Fahrzeuge bedeuten. Weitere Angebotsverbesserungen im öV (zusätzliche Linien oder Taktverdichtungen) erhöhen das Problem des Leistungsengpasses.

Eine Spurreduktion am Bohl ist mit dieser absehbaren - und auch erwünschten - öV-Angebotsentwicklung auf keinen Fall mehr möglich. Auch ohne Spurreduktion sind zunehmend Eigenbehinderungen der Busse zu erwarten; die Zufahrt an den Halteort und das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste würde sich ohne Gegenmassnahme ablaufmässig in unakzeptabler Weise verschlechtern. Deshalb wurden intensiv Möglichkeiten für neue Lösungen untersucht. Ergebnis ist, dass die Haltekante Richtung Osten am heutigen Standort am Bohl bestehen bleiben kann, die Haltekante Richtung Westen hingegen Richtung Marktplatz verschoben werden muss. Dabei soll die Lage der Gleise der Appenzeller Bahnen aufgrund der Kosten nicht oder so wenig wie möglich verändert werden, das künftige öV-Trasse soll sich also am Verlauf der heutigen Gleise orientieren.

Die Halteanten Richtung Osten bleibt demnach am heutigen Standort am Bohl an derselben Lage bestehen. Die Calatrava-Halle übernimmt nach wie vor die Funktion eines zentralen Unterstandes und der entsprechenden Haltestelleninfrastruktur. Die Haltekante Richtung Westen wird neu zwischen Metzgergasse und Engulgasse angeordnet. In diesem Bereich ist im Rahmen der Neugestaltung des Platzes und im Wettbewerbsverfahren die Frage der Überdachung des Wartebereiches einzubeziehen.

Spurenanordnung

Für das Wettbewerbsverfahren sollen sodann folgende Grundlegungen gelten: Im Abschnitt Bohl werden pro Richtung je eine Spur angelegt. Zwischen Schibenertor und Bohl wird in Ost-Richtung eine Spur angeordnet, welche sowohl für den öV als auch für den verbleibenden MIV zur Verfügung steht. Zudem werden Taxi-Plätze angeordnet. In Richtung Westen wird weitgehend eine gemeinsame Spur für den öV und den verbleibenden MIV



vorhanden sein. Damit reduziert sich der Fahrbahnquerschnitt auf dem Marktplatz um zwei Fahrspuren. Ob auf der Zufahrt zum Knoten Schibenertor noch eine kurze Zweispurigkeit, d.h. Trennung MIV und öV, zu realisieren ist, ist wahrscheinlich, aber in der weiteren Projektierung noch zu untersuchen. Zwischen den Fahrspuren wird eine rund 2.5 m breite Fussgängerinsel angeordnet. Diese soll dem querenden Fussgängerverkehr Schutz bieten, ist gestalterisch von den Fahrbahnflächen abzugrenzen, kann aber im Notfall von den öV-Bussen befahren werden. Die insgesamt gewonnene Mehrbreite soll dem nördlichen Trottoir als erweiterter Warteraum zugeschlagen werden. Mit Ausnahme der Haltekante ist der Fahrbahnbereich inklusive Fussgängerinsel möglichst niveaugleich zu gestalten.

Haltestellenkanten

Mit dem Behindertengleichstellungs-Gesetz ist ein niveaufreier Einstieg in die Transportmittel des öffentlichen Verkehrs notwendig. Bei Niederflurbussen wären deshalb Haltekanten mit rund 18-23 cm Höhe und bei Tram / Stadtbahn und Schmalspurbahnen Haltekanten mit rund 30 cm Höhe notwendig. Für die Fussgängerquerung insbesondere auch von behinderten und älteren Personen sowie aus gestalterischen Gründen werden im Gegensatz dazu möglichst geringe Höhen gewünscht. An der Haltestelle Marktplatz / Bohl, an der sowohl Busse als auch Bahnen mit grösseren Passagierfrequenzen halten, aber auch wichtige Fussgängerströme die öV-Achse queren und die Gestaltung von grosser Bedeutung ist, sind daher Kompromisse notwendig. Für das weitere Vorgehen soll nach Absprache mit der Fachstelle für Behinderte eine Kantenhöhe von 16 cm gelten; diese wird auch beim neuen Bahnhofplatz Bern angewandt.

3.3 Nutzung und Gestaltung

Grundsatz

Im Grundsatz soll der öffentliche Raum auf der Südseite als Marktplatz, als Begegnungsort und als grosszügiger Ort für Anlässe und besondere Veranstaltungen bestehen bleiben. Mit der Neugestaltung sollen diese öffentlichen Nutzungsmöglichkeiten verstärkt werden. Der nördliche Teil der Platzgebiete, heute als Strassenraum ausgebildet, wird primär als Korridor für den öffentlichen Verkehr bestehen bleiben, aber ebenfalls aufgewertet werden.

Stadträumliche und bauliche Rahmenbedingungen

Die historisch «gewachsene» räumliche Gliederung ist charakterisiert mit der Raumabfolge Bohl (begrenzt durch das Waaghaus), Marktplatz (geteilt in Platz und Strasse) und erhöht situiertem Blumenmarkt. Nicht unbedeutend sind auch die räumlichen und optischen Bezüge zwischen der nördlichen und südlichen Altstadt mit dem Klosterviertel. Viele der umgebenden Bauten sind heute denkmalgeschützt und prägen das Altstadtbild; ihre Bedeutung



soll durch die Neugestaltung des Marktplatzes nicht eingeschränkt, sondern vermehrt unterstützt werden.

Die heutige Gestaltung mit der um den Ansatz der Neugasse herumgeführten Baumreihe und der Rondelle als wichtigem Gelenk - 1954 mit dem Bau des Union-Geschäftshauses entstanden - vermittelt zwischen den unterschiedlichen Raumformen, Gebäudestellungen, Bautypologien. Die bewusst gesetzten Unterschiede der räumlichen Charakterisierung zwischen dem Marktplatz mit den Bäumen und dem Bohl als Architekturplatz wurden schon bei der Planung 1985/86 erkannt und durch die Gestaltung des Bohls besonders betont.

Die geplante Verkehrsbefreiung, die vorgesehene Aufwertung für alle Benutzenden und die Optimierung der heutigen und künftigen Nutzungen bieten jedoch die Gelegenheit für Veränderungen oder Ergänzungen der aktuellen Situation. Im Bereich Marktplatz ist die Situation heute vor allem durch die fixen Markteinrichtungen, die Rondelle und die Baumreihe geprägt: Werden die festen Marktstände in der heutigen Art nicht mehr ersetzt, kann der Platz offener gestaltet werden und verstärkt zur Benutzung für verschiedenste Veranstaltungen und Aktivitäten zur Verfügung stehen. Ein Ersatz der «Rondelle» ist aus räumlichen Gründen nicht zwingend, soll aber für eine Verbesserung der gesamten Situation möglich sein. Auch ein Ersatz oder eine Neuinterpretation der bestehenden Baumreihe respektive des Baumvolumens ist denkbar.

Ein wichtiger räumlicher Entscheid ist die Beibehaltung der grundsätzlichen Gliederung zwischen dem eigentlichen Platz im Süden und der Strasse im Norden. Der Strassenbereich wird künftig noch stärker den Charakter eines Korridors für die Verkehrsführung erhalten - allerdings primär nur noch für den öffentlichen Verkehr. In dieser Beziehung wird sich die Situation vor allem mit der vorgesehenen Aufteilung der Haltestelle Marktplatz wie bisher auf den Bohl (Richtung Ost) und neu auf den Marktplatz (Richtung West) auswirken. Mit dieser „Erstreckung“ des Haltebereiches des öffentlichen Verkehrs wird sich die Situation für die Buspassagiere sicherheitsmässig wesentlich verbessern, die gesamten Fussgängerbeziehungen werden verändert, es werden aber auch die Raumverhältnisse beeinflusst.

Mit der möglichen Verlegung der nördlichen öV-Haltestelle vom Bohl (vor dem Hecht) zum Marktplatz werden die Fussgängerbeziehungen verändert und damit auch die Raumverhältnisse beeinflusst. Deshalb ist im Wettbewerbsverfahren auch zu überlegen, ob trotz der weiterhin bestehenden funktionellen Differenzierung zwischen nördlichem Strassenbereich (öV) und südlichem Platzbereich eine einheitliche Gestaltung über beide Platzteile erreicht werden kann.

Marktnutzung

Der „Marktplatz“ soll auch künftig seinem Namen gerecht werden und Marktort in der Altstadt bleiben. Die verschiedenen Märkte haben sich aber in den letzten Jahren teilweise



deutlich verändert, einzelne historische Marktformen haben an Bedeutung verloren, neue Marktangebote sind dazu gekommen. Mit dem vor einiger Zeit ausgearbeiteten Marktkonzept ist die Grundlage für die heutige, aktuelle Marktorganisation vorhanden, sie wird auch in Zukunft flexibel auf neue Bedürfnisse auszurichten und anzupassen sein.

Mit der Neugestaltung des Marktplatzes soll selbstverständlich eine gute Grundlage für die Weiterführung und Weiterentwicklung der verschiedenen Marktangebote gelegt werden. Dazu gehören die verschiedenen regelmässigen Wochenmärkte am Mittwoch und Samstag, der Bauernmarkt am Freitag, die Quartalsmärkte, der Ökomarkt etc. Für diese und ähnliche Angebote sollen die nötigen Infrastruktureinrichtungen (Wasser, Strom etc.) an den möglichen Standorten so eingebaut werden, dass weiterhin flexible Lösungen möglich sind.

Eine spezielle Problematik sind die derzeitigen festen grünen Marktstände. Sie sind seit längerem in einem Zustand, der nicht mehr genügt. Es muss deshalb eine Lösung gefunden werden, sei es mit einem Ersatz der festen Stände oder mit einem neuen Konzept. Für einen Ersatz der Stände besteht bekanntlich das Projekt „Klipp-Klapp“ mit dem entsprechenden Kredit. Das Projekt wurde aber, abgesehen vom Prototypen, aus den eingangs erwähnten Gründen nicht ausgeführt. Die in der Zwischenzeit vorgenommenen Überlegungen im Zusammenhang mit der gesamten Neugestaltung, aber auch die neuere Entwicklung im Zusammenhang mit den festen Marktständen bieten nun die Gelegenheit, die ganze Situation nochmals zu überprüfen und neu anzugehen.

Der „ständige Markt“ mit festen Marktständen ist rückläufig und wird nicht konsequent genutzt. So werden zum Beispiel die festen Marktstände von einem Teil der Markthändler nur noch tageweise betrieben, was sich auf das Erscheinungsbild negativ auswirkt. Einzelne Marktstände sind nicht mehr für Frischprodukte (Lebensmittel oder Blumen), sondern für andere Produkte vermietet worden, mangels Interessenten für Neumietungen. Das Umfeld und die Konkurrenzsituation für den ständigen Markt hat sich in den letzten Jahren deutlich gewandelt, so hat sich das sonstige Angebot, z.B. bei den Grossverteilern, mit Frischprodukten im Umkreis des Marktplatzes stark erhöht. Jedenfalls hat das Angebot in den festen Marktständen offensichtlich heute nicht mehr eine mit früheren Zeiten vergleichbare Bedeutung für die Versorgung der Bevölkerung. Deshalb ist auch der Einsatz öffentlicher Gelder z.B. für neue Marktstände – die effektiv einer Subventionierung dieser Marktbetreiber gleichkommen - kritisch zu hinterfragen. Dazu kommt, dass parallel zur schwierigeren Situation der festen Marktangebote auch das entsprechende Interesse von Seiten der Markthändler gesunken ist. Einzelne der derzeitigen Betreiber von Ständen wollen weiterarbeiten, neue Interessenten jedoch zeigen sich kaum mehr. Dem sinkenden Interesse am Betreiben von festen Marktständen stehen ausserdem hohe Infrastrukturanforderungen gegenüber. Immer mehr Marktfahrer ziehen es deshalb vor, mit beweglichen, für sie passenden Marktfahrzeugen, an verschiedenen Wochenmärkten in ihrer Region teilzunehmen.



Der in den letzten Jahren veränderten Situation bei den festen Marktständen soll bei der neuen Gestaltung entsprochen werden. Es macht offensichtlich keinen Sinn und entspricht keinem jetzigen und absehbaren Bedürfnis, wie im Projekt „Klipp-Klapp“ mit erheblichen städtischen Geldern wieder neue, viel Raum beanspruchende feste Stände aufzustellen. Im Interesse der freien und flexiblen Nutzungsmöglichkeiten des Platzes für den Markt, aber auch für andere Angebote und Veranstaltungen soll künftig auf neue feste Einzelstände verzichtet werden. Dafür soll ein bestimmtes, permanentes Basisangebot zusammengefasst und konzentriert in einer Marktbaute auf dem Marktplatz angeboten werden. Dieses Basisangebot soll diejenigen Nutzungen der jetzigen Rondelle und der festen Marktstände kombinieren, die als permanente Angebote weitergeführt werden sollen, allerdings in reduziertem Umfang. Gedacht ist etwa an je einen Anbieter in den Bereichen Gemüse / Früchte, Blumen, Kiosk, Backwaren / Kaffee, evtl. Grillwaren und Fische. Die flächenmässigen und weiteren baulichen und immissionsmässigen Anforderungen müssen für den Wettbewerb noch definiert werden. Ziel ist es, entweder in der bestehenden Rondelle oder aber in einem neuen Marktgebäude diese ständigen Marktangebote unterzubringen. Dies ist eine der wohl interessantesten Wettbewerbsaufgaben.

Anlässe

In der Innenstadt gibt es zu wenig gute und zentral gelegene «Aktionsplätze». So findet ein Grossteil der grösseren Veranstaltungen (Integrationstag, Demos / Kundgebungen, Öko-markt) in der Markt- und Neugasse statt. Wünschenswert wäre aber, diese beiden Gassen vermehrt zu entlasten und den Marktplatz künftig für grössere Anlässe zu nutzen. Heute finden jährlich rund 700 bis 800 Veranstaltungen und Aktionen (von der einfachen Standaktion bis zum St.Gallerfest) auf öffentlichem Grund statt, ein Grossteil davon im Bereich Multergasse / Marktgasse / Neugasse. Jeder zusätzliche Platz, der im Innenstadtbereich für solche Anlässe genutzt werden kann, entlastet die anderen Gassen.

Der Wegfall der Parkplätze und der Vorfahrt auf Marktplatz und Blumenmarkt im Zusammenhang mit einer neuen Tiefgarage sowie der Verzicht auf feste Marktstände ermöglichen eine bessere Nutzung des Marktplatzes für öffentliche Anlässe, Aktionen, Veranstaltungen etc. Die entsprechenden Infrastruktureinrichtungen werden bei den baulichen Veränderungen berücksichtigt. Die Niveau-Differenz zwischen Blumenmarkt und Marktplatz kann weiterhin für Anlässe mit Bühnen genutzt werden. Die Taubenlochzufahrt bleibt jedoch für die rückwärtigen Erschiessung der Liegenschaften Neugasse 12 bis 20 bestehen.

Blumenmarkt

Der Blumenmarkt wird heute als Parkplatz, für die Anlieferung und insbesondere auch für verschiedene Festaktivitäten und Veranstaltungen genutzt. Der Platz ist aber ein wichtiger Teil der „Trilogie“ Bohl - Marktplatz - Blumenmarkt. Mit dem Wegfall der Parkplätze und der



Neuregelung der Anlieferung - angestrebt wird vor allem auch eine bessere Lösung für die Zulieferung der Migros - kann dieser Platzbereich deutlich aufgewertet und für die Allgemeinheit in vielfältiger Weise nutzbar gemacht werden. Die Neugestaltung wird für die umliegenden Geschäfte und Gastronomiebetriebe Verbesserungen und neue Möglichkeiten (Aussenbestuhlung etc.) bringen. Die erhöhte Lage gegenüber dem Marktplatz soll weiterhin und mit besseren Infrastrukturen für Anlässe verschiedenster Art zur Verfügung stehen; diese „natürliche“ Bühne bietet sich hier im Zentrum der Stadt für Grossanlässe in idealer Weise an.

Die Nutzung des „Blumenmarktes“ ist stark von der weiterhin notwendigen Anlieferungsrampe Taubenloch abhängig. Auch die Anlieferung für die Migros-Filiale mit Lastwagen erfolgt weiterhin über diesen Platz, eine entsprechende gedeckte Abladeplattform mit Zugang zum Warenlift bleibt zwingend nötig. Im Übrigen sollte dort grundsätzlich eine Lösung angestrebt werden, die eine unbehinderte öffentliche Nutzung der Plattform ermöglicht. Zudem werden weiterhin Zweirad-Abstellplätze, möglichst gedeckt, erforderlich sein.

Die Zugänge zur geplanten Tiefgarage sind ihrer Bedeutung entsprechend als betontes architektonisches Raumelement auszubilden. Geplant ist auch eine Lifterschliessung. Integriert in die Tiefgarage, aber mit separatem Zugang versehen ist die bereits beim Projekt Tiefgarage erwähnte öffentliche und bediente WC-Anlage. Dieses neue Angebot bildet eine wesentliche Voraussetzung für eine gewünschte intensive Nutzung des Platzes und der umliegenden Altstadtbereiche.

Infrastruktureinrichtungen

Im Rahmen des geplanten Wettbewerbes zur Gestaltung des Marktplatzes sind verschiedene, zum Teil bereits erwähnte Infrastruktureinrichtungen vorgesehen:

- auf dem Marktplatz für die Nutzung als Fest- und Aktionsplatz,
- auf dem Blumenmarkt für die Zugänge zur Tiefgarage und die Parkierung der Zweirad-Fahrzeuge, sowie die bediente WC-Anlage, evtl. ein Velosafe,
- in den für die Märkte beanspruchten Bereichen die technischen Anschlüsse und die weiteren infrastrukturellen Einrichtungen,
- auf dem Marktplatzbereich Strasse die Einrichtung einer stark frequentierten öV-Haltestelle mit gedeckten Unterständen,
- im ganzen Bereich eine neue öffentliche Beleuchtung,
- im Oberen Graben gedeckte Ein- und Ausfahrt der geplanten Tiefgarage,



- im Weiteren allgemeine Infrastruktureinrichtungen wie ein Wasserelement, Telefon-Kabinen, Notfall-Rufsäule, Kulturplakatstandorte, Unterflur-Abfallbehälter, Sitzbänke, usw.

4 Wettbewerb, Kosten und Terminprogramm

Für die Gestaltung des Marktplatzes ist ein Wettbewerbsverfahren (einstufiger Projektwettbewerb) vorgesehen. Um die räumlichen Zusammenhänge nicht zu vernachlässigen und der gegenseitigen Durchdringung der Räume Bohl, Marktplatz und Marktgasse Rechnung zu tragen, wird der erweiterte Perimeter so festgelegt, dass dieser auch das Umfeld des Waaghauses (ohne das Erdgeschoss bzw. die dortige Halle), den Platzbereich beim Vadian an der Unteren Neugasse und den Oberen Graben im Bereich Geschäftshaus «Union» (Zufahrt zur Tiefgarage) umfasst. Gemäss den vorliegenden Offerten ist mit einem Kostenrahmen für das Varianzverfahren von ca. Fr. 350'000.– zu rechnen. In der Investitionsplanung ist für die Neugestaltung des Platzes und für die neue Verkehrsorganisation eine Summe von 4 Millionen Franken vorgesehen.

Das Wettbewerbsverfahren ist im Jahre 2008 durchzuführen und abzuschliessen. Gleichzeitig und parallel wird das Projekt für die Tiefgarage weiterbearbeitet und zusammen mit den weiteren Investoren die Detailprojektierung durchgeführt. Die Kosten für die weiteren und abschliessenden Projektierungsarbeiten werden auf Fr. 350'000.– geschätzt, davon werden die privaten Beteiligten und die Stadt je 50 % tragen. Der Kostenanteil der Stadt beträgt demzufolge Fr. 175'000.–. Dafür ist zusätzlich zu den in der Kompetenz des Stadtrates bereits beschlossenen Fr. 233'000.– ein Zusatzkredit des Stadtparlamentes erforderlich.

Die Resultate von Wettbewerbsverfahren für die Neugestaltung und Projektierungsarbeiten für die Tiefgarage sollen es ermöglichen, dass der Stadtrat noch 2008 dem Stadtparlament Bericht und Antrag über die städtische Beteiligung am Parkhaus sowie den Verpflichtungskredit für die baulichen Massnahmen für die Platzgestaltung unterbreiten kann.

Der Bau des Parkhauses muss der Platzgestaltung vorangehen und soll 2009 begonnen werden. Mit der Platzgestaltung soll, nach der Detailprojektierung 2009, dann im Jahre 2010 gestartet werden.

5 Anträge

Wir beantragen Ihnen, folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Vom vorliegenden Bericht wird Kenntnis genommen.



2. Für die Durchführung des Wettbewerbsverfahrens zur Neugestaltung von Bohl, Marktplatz und Blumenmarkt wird ein Verpflichtungskredit von Fr. 350'000.– sowie für den städtischen Anteil an der Detailprojektierung des Parkhauses ein Zusatzkredit von Fr. 175'000.– zu den vom Stadtrat erteilten Verpflichtungskrediten von insgesamt Fr. 233'000.– erteilt.
3. Die Postulate „Konzeption und Neugestaltung des Marktplatzes, unter Einbezug des Taubenloches und des Blumenmarktes“ sowie „Klipp-Klappe zu“ werden als erledigt am Protokoll abgeschrieben.

Der Stadtpräsident:
Scheitlin

Im Namen des Stadtrats
Der Stadtschreiber:
Linke

Beilage:
Wettbewerbsperimeter
Verkehrsführung, öffentlicher Verkehr, Fussgängerbereiche
Parkhaus Erdgeschoss
Parkhaus 1. Untergeschoss

