



*Strassen, Plätze, Brücken: Allgemeines*

## **Neugestaltung von Bohl, Marktplatz und Blumenmarkt**

### **Antrag**

*Wir beantragen Ihnen, folgende Beschlüsse zu fassen:*

1. *Das Projekt für die Neugestaltung von Bohl, Marktplatz und Blumenmarkt mit Gesamtkosten von CHF 39'863'000 wird gutgeheissen.*
  2. *Für die nach Abzug der Kostenanteile Dritter für die Stadt verbleibenden Kosten wird ein Verpflichtungskredit von CHF 35'833'000 erteilt. Für das Teilprojekt Elektrizitätsversorgung ist ein Anteil von CHF 639'000 und für das Teilprojekt Wasserversorgung ein Anteil von CHF 114'000 der jeweiligen Baurechnung der Stadtwerke zu belasten.*
  3. *Für die Mehrkosten bei der Projektierung der Neugestaltung von Marktplatz, Bohl und Blumenmarkt wird zum Verpflichtungskredit von CHF 300'000 und zum 1. Zusatzkredit von CHF 136'000 ein 2. Zusatzkredit von CHF 90'000 erteilt.*
  4. *Die Beschlüsse gemäss Ziff. 1 und 2 unterstehen nach Art. 7 Ziffer 2 lit. a der Gemeindeordnung zusammen dem obligatorischen Referendum.*
- 



<b>1</b>	<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
2	Zusammenfassung	5
3	Ausgangslage	6
3.1	Problemstellung	6
3.2	Vorgeschichte	7
3.3	Einleitung des Neugestaltungsprojektes	8
4	Grundsätze für Wettbewerb, Planung und Projektierung	9
4.1	Allgemeine Aufgabenstellung für den Wettbewerb	9
4.2	Besondere Anforderungen für die Teilbereiche	9
	<i>Markt</i>	<i>9</i>
	<i>Veranstaltungen</i>	<i>10</i>
	<i>Motorisierter Individualverkehr</i>	<i>10</i>
	<i>Öffentlicher Verkehr</i>	<i>10</i>
5	Wettbewerb	11
5.1	Wettbewerbsverfahren	11
5.2	Das siegreiche Wettbewerbsprojekt [Josy und Orazio]	12
5.3	Weiterbearbeitung des Wettbewerbsergebnisses	13
	<i>Haltestellendisposition des öffentlichen Verkehrs</i>	<i>13</i>
	<i>Weitere Themen der Weiterbearbeitung</i>	<i>14</i>
5.4	Projektierungsaufwendungen und Zusatzkredit	15
6	Gestaltungsprojekt	15
6.1	Übersicht	15
6.2	Marktpavillon und Markt	16
6.3	Zentrale WC-Anlage	17
6.4	Bohl	17
6.5	Blumenmarkt	18
6.6	Baumpflanzungen, Grüngestaltung und Möblierung	18
6.7	Beleuchtungskonzept	19
6.8	Sicherheit	19
6.9	Kosten Gestaltungsprojekt (Hochbau)	20
7	Verkehr	21
7.1	Übersicht	21



7.2	Verkehrsregime	21
7.3	Taxis	22
7.4	Parkhaus Schibenertor (□ Cityparking Schibenertor□)	23
	<i>Vorgeschichte</i>	23
	<i>Projekt „Cityparking Schibenertor“</i>	24
	<i>Bauablauf</i>	24
	<i>Baukosten und Finanzierung</i>	25
	<i>Rechtliche und technische Rahmenbedingungen für das Parkhaus Schibenertor</i>	25
7.5	St.Galler Parkplatzkonsens	26
	<i>Anlass, Zielsetzung und Ablauf</i>	26
	<i>Konsensinhalt</i>	27
	<i>Konsensumsetzung</i>	28
	<i>Nutzungsbeschränkung im Zonenplan für die Parkierung in der Innenstadt</i>	28
7.6	Öffentlicher Verkehr	29
	<i>Konzept</i>	29
	<i>Haltestellendisposition</i>	30
7.7	Langsamverkehr	31
8	Strassenbauprojekt	32
8.1	Strassenoberbau und Beläge; bautechnische Aspekte	32
8.2	Gleisbau, Fahrleitungen	33
8.3	Kosten Strassenbau und Verkehr (Tiefbau)	34
9	Werkleitungsprojekte	35
9.1	Elektrizitätsversorgung	35
	<i>Ausgangslage</i>	35
	<i>Gestaltungsbedingte Massnahmen, Trafostation</i>	35
	<i>Teilprojekt Elektrizitätsversorgung</i>	36
9.2	Wasserversorgung	36
	<i>Projekt</i>	36
	<i>Kosten</i>	37
9.3	Gesamtkosten Trafostation und Werkleitungsbauten	37



10	Archäologie	37
11	Gesamtkosten und Finanzierung	39
11.1	Allgemeine Massnahmen	39
11.2	Zusammenstellung Gesamtkosten	40
11.3	Kostenanteile Dritter	40
	<i>Beitrag Kanton St.Gallen</i>	<i>40</i>
	<i>Anteil Appenzeller Bahnen (AB)</i>	<i>41</i>
	<i>Anteil Busbetriebe</i>	<i>41</i>
	<i>Anteil Agglomerationsprogramm (Bund)</i>	<i>41</i>
11.4	Verpflichtungskredit	42
12	Weiteres Vorgehen und Bauablauf	42



## 2 Zusammenfassung

*Marktplatz, Bohl und Blumenmarkt sind der Kern der Innenstadt und der Altstadt - sie sind für die St. Gallerinnen und St. Galler das „Herz“ unserer Stadt. Das Erscheinungsbild und der Zustand entsprechen heute aber bei weitem nicht dieser besonderen Bedeutung. Sie sollen deshalb umfassend neu gestaltet, als Zentrum der Altstadt und Innenstadt markant aufgewertet, für die ganze Bevölkerung attraktiver und für die verschiedenen Anforderungen und Ansprüche vielseitiger nutzbar werden. Nötig sind vor allem grosszügige Freiflächen für Flanieren, Begegnung und Verweilen - im Alltag wie an Veranstaltungen und Festen, eine weitreichende Verkehrsentslastung und der Wegfall der oberirdischen Parkplätze. Dringend sind überdies durchgreifende Verbesserungen für Busse und Bahn und deren Fahrgäste und eine neue Lösung für den ständigen Markt.*

*Voraussetzung für die Neugestaltung ist der Ersatz der heutigen öffentlichen Parkplätze auf dem Marktplatz und Blumenmarkt. Deshalb wird eine private Investorengemeinschaft unter der Leitung der CityParking AG unter dem Blumenmarkt, dem Union und dem Oberen Graben das Parkhaus „Cityparking Schibenertor“ erstellen. Mit dem „St. Galler Parkplatzkonsens“ haben alle Fraktionen des Stadtparlamentes und die betroffenen Verbände zudem verbindlich vereinbart, dass sämtliche öffentlichen Parkplätze im Einzugsgebiet des neuen Parkhauses aufgehoben werden. Gleichzeitig gelten künftig klare Regeln für die öffentliche Parkierung in der gesamten Innenstadt.*

*Die Aufhebung der Parkplätze und die Entlastung des ganzen Platzbereiches vom Privatverkehr machen den Weg für eine umfassende neue Gestaltung frei. Dafür wurde ein Architekturwettbewerb durchgeführt. Die bisherigen, engen Haltestellen für die Busse und die Bahn am Bohl werden für beide Richtungen auf dem nördlichen Marktplatz angelegt. Hier haben die öffentlichen Verkehrsmittel wie auch die Passagiere bessere Bedingungen und mehr Platz. Dafür kann der Bohl als grosszügiger, unverbauter öffentlicher Raum genutzt werden, sei es als Aufenthalts- und Begegnungsfläche, für Aussenrestaurants wie auch für Veranstaltungen und Feste.*

*Neu entsteht anstelle der Rondelle und der grünen Marktstände ein Marktpavillon mit breiter Auswahl von Gemüse, Früchten, Blumen etc., aber auch mit Kiosk und Café. In das Gebäude integriert sind die grosszügige Wartehalle für die Fahrgäste von Bus und Bahn, eine bediente grosse WC-Anlage und der direkte Zugang zum Parkhaus.*

*Die Platzgestaltung, die Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr, die Entlastungen vom motorisierten Individualverkehr wie auch das neue Parkhaus bedingen sich gegenseitig und sind nur zusammen realisierbar. Deshalb wird dem Stadtparlament und der Bürgerschaft ein Gesamtkredit beantragt. Der neue Marktpavillon, die War-*



*tehallen, die WC-Anlage etc. kosten gut 14 Millionen Franken, die neue Platzgestaltung und die gesamten Erneuerungen der Beläge etc. gegen 17 Millionen Franken. Zusammen mit den Erneuerungen bei der Wasser- und Elektrizitätsversorgung und verschiedenen anderen Aufwendungen ergeben sich Gesamtkosten von 39.9 Millionen Franken. Nach Abzug der Beiträge Dritter beträgt der nötige Verpflichtungskredit 35.8 Millionen Franken.*

*Das Projekt für die Neugestaltung des Marktplatzes, des Bohl und des Blumenmarktes wird als Gesamtlösung dem Parlament und der Bürgerschaft zum Entscheid vorgelegt. Gesamtlösungen bestehen aus einer Vielzahl von Teillösungen; sie sind immer dann gefährdet, wenn die Teilsicht über der Gesamtsicht steht. Der Stadtrat ist überzeugt, dass die St.Gallerinnen und St.Galler das Gesamtwerk beurteilen, die Teilaspekte als solche gewichten und schliesslich eine umfassende Bewertung zu einer positiven Entscheidung führt.*

### **3 Ausgangslage**

Der Stadtrat unterbreitet dem Stadtparlament ein Projekt, das bereits im Vorfeld zu intensiven, manchmal emotionalen und stets engagierten Diskussionen in einer breiten Öffentlichkeit geführt hat. Diese Diskussionen mit zustimmenden wie auch kritischen Beiträgen betrafen meist bestimmte, besonders interessierende Teilaspekte – wie die Parkierung, die Calatravahalle, die Bäume, den Marktpavillon, die Veloabstellplätze oder die Archäologie. Wesentliche Ergebnisse aus diesen Diskussionen konnten in das Projekt einfließen, so ein grösserer Marktpavillon, mehr Baumpflanzungen, zusätzliche Veloabstellplätze sowie die Berücksichtigung der archäologischen Untersuchungen. Die verkehrspolitischen, grundsätzlichen Fragen im Zusammenhang mit der Parkierung und der «richtigen» Zahl von öffentlichen Parkplätzen im Stadtzentrum führten zum St.Galler Parkplatz-Konsens. Das nun vorliegende Gesamtprojekt basiert in diesem Sinne auf umfangreichen Planungen und Projektierungen sowie einer intensiven Mitwirkung und Mitarbeit verschiedenster beteiligter Personen und Gruppen.

#### **3.1 Problemstellung**

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, in ihrer Art einmalige 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 und sind Begegnungszentrum in der Innenstadt. Hier befindet sich zudem die neben dem Bahnhofplatz meistfrequentierte Halte- und Umsteigestelle des öffentlichen Verkehrs.



*Die Funktion und die Stellung der Innen- und Altstadt muss weiter gestärkt werden. Ein starkes Engagement der Privaten - Hauseigentümerinnen und -eigentümer, Gewerbe, Verkaufsgeschäfte, Verbände – wie auch der öffentlichen Hand und ein breites Spektrum von Massnahmen zur Aufwertung des Stadtzentrums sind dafür von grundlegender Bedeutung. Sache der öffentlichen Hand sind unter anderem die zweckmässige Verkehrs- und Erschliessungsorganisation, die Gestaltung und Aufwertung des öffentlichen Raumes und die Bereitstellung der nötigen Infrastruktur.*

*Der Bohl wurde vor rund 15 Jahren neu gestaltet und wird heute vor allem als Warte- und Umsteigeraum genutzt. Der Marktplatz und der Blumenmarkt wurden seit etwa 50 Jahren nicht mehr wesentlich verändert; sie werden vom Verkehr und vom Markt dominiert. Die drei Plätze müssen neu und attraktiver gestaltet und als Begegnungs- und Aufenthaltsorte im Herzen der Altstadt gestärkt werden. Hier soll ein grosszügiger städtischer Raum mit einer guten Infrastruktur für vielseitige Nutzungsmöglichkeiten entstehen – für den Alltag, aber auch für Veranstaltungen und Feste. Voraussetzung dafür ist die Aufhebung aller Parkplätze und die Befreiung vom unnötigen motorisierten Individualverkehr.*

*Die Haltestellensituation auf dem Bohl ist heute für den öffentlichen Verkehr unbefriedigend, mit dem Ausbau des ÖV in den nächsten Jahren wird sie untragbar. Dafür ist eine grundlegend neue Lösung nötig. Veraltet sind die grünen Marktstände. Auch für den ständigen Markt ist eine vollständige Erneuerung zwingend.*

### **3.2 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 40 Jahre lässt sich wie folgt zusammenfassen:*

- Das erste Verkehrskonzept für die Altstadt war das –Projekt Lebendige Altstadt 74–. Es umfasste eine schrittweise Verkehrsentslastung der Altstadtgassen mit entsprechenden Umgestaltungen und verkehrsorganisatorischen Massnahmen sowie die Aufhebung zahlreicher öffentlicher Parkplätze in den Gassen und Plätzen, welche durch die Parkgaragen Unterer Brühl, Burggraben und Oberer Graben ersetzt wurden. Das Projekt wurde grösstenteils umgesetzt, und zwar bezüglich Marktplatz / Bohl mit der Unterbindung der Durchfahrt von Westen nach Osten sowie mit der Aufhebung der Parkplätze auf dem Bohl und um den Vadian.*
- Die sukzessive Verkehrsentslastung des Bohl aufgrund des erwähnten Konzeptes ermöglichte Mitte der Neunzigerjahre die heutige Platzgestaltung mit einer Ausweitung der verkehrsfreien Flächen. Die Situation für den öffentlichen Verkehr und die Fussgängerinnen und Fussgänger konnte wesentlich verbessert werden.*



- Die jüngsten Massnahmen im privaten Verkehr basieren auf dem Konzept *«Weitere Verkehrsberuhigung in der Altstadt»* gemäss dem Postulatsbericht des Stadtrates vom 10. August 1999. Auf der Basis dieses Konzeptes wurde dann die Durchfahrt über den Marktplatz / Bohl mit der schrittweisen Sperrung auch von Osten her verunmöglicht und so eine 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»* vor, alle öffentlichen Parkplätze in der Altstadt mit entsprechendem Ersatz in zumutbarer Gehdistanz rund um die Altstadt aufzuheben.
- Für den Marktbetrieb wurde das neue *«Marktkonzept 2000»* ausgearbeitet. Augenfällige Ergebnisse sind die neuen Standorte der nicht ständigen Märkte unter Einbezug des Bereiches um den Vadian und in der unteren 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 wurde im Jahre 2004 durch das Parlament ein Projekt (*«Klipp-Klapp»*-Stände) samt Kredit beschlossen. Dieses Projekt wurde jedoch aufgrund der Kritik am Prototypen, vor allem aber wegen der Einleitung des Neugestaltungsprojektes für den ganzen Platzbereich gestoppt und nicht weiter realisiert.

### **3.3 Einleitung des Neugestaltungsprojektes**

Bereits im Jahre 1998 wurde im Stadtparlament ein Postulat eingereicht, das eine neue Konzeption und Neugestaltung für den Marktplatz verlangte. Ein weiteres Postulat mit ähnlichem Auftrag wurde 2005, im Zusammenhang mit dem damaligen Projekt für die *«Klipp-Klapp»*-Stände, erheblich erklärt. Der Stadtrat legte am 18. Dezember 2007 den Bericht *«Neugestaltung von Bohl, Markplatz und Blumenmarkt sowie Projekt Parkhaus Schibenertor; Konzept, weiteres Vorgehen und Wettbewerbsverfahren»* vor. Das Stadtparlament nahm am 22. Januar 2008 von diesem Bericht Kenntnis, erteilte den Kredit für das Wettbewerbsverfahren und schrieb die beiden Postulate als erledigt am Protokoll ab.

Mit dieser Beschlussfassung genehmigte das Parlament auch die in der Vorlage des Stadtrates einlässlich dargelegten Grundsätze und Rahmenbedingungen für das Neugestaltungsprojekt, wie sie nachfolgend nochmals dargestellt sind und die Basis für das nun vorliegende Projekt bilden. Zu diesen Vorentscheiden gehört auch der Zusammenhang zwischen der für eine Neugestaltung unerlässlichen Aufhebung der öffentlichen Parkplätze auf dem Marktplatz und dem Blumenmarkt einerseits und der Erstellung des Parkhauses Schibenertor anderseits. Ohne Ersatz für die wegfallenden Parkplätze ist eine Neugestaltung nicht realistisch möglich – das Parlament hat sich schon beim ersten politischen Entscheid 2008 dieser Beurteilung des Stadtrates angeschlossen.





## **4 Grundsätze für Wettbewerb, Planung und Projektierung**

### **4.1 Allgemeine Aufgabenstellung für den Wettbewerb**

*Als Wettbewerbsperimeter wurden die Flächen Blumenmarkt, Marktplatz, Bohl, das Umfeld des Waaghauses, die jeweils direkt angrenzenden Gassen- oder Strassenbereiche sowie auch der östliche Teil des entsprechenden Abschnittes des Oberen Grabens (beim Union) mit der Mittelinsel definiert.*

*Im Wettbewerbsprogramm wurde die Aufgabenstellung wie folgt definiert:*

- Wie kann der Bereich zwischen dem Oberen Graben und dem Waaghaus mit der Abfolge der drei Plätze unter Berücksichtigung des künftigen Verkehrskonzeptes attraktiv gestaltet und aufgewertet werden, damit eine hohe Aufenthaltsqualität entsteht?*
- Welche Interventionen baulicher und gestalterischer Art können die unterschiedlichen Nutzungsansprüche an die verschiedenen Platzbereiche unterstützen und positiv beeinflussen?*
- Wie können die baulichen Bedürfnisse unter Beachtung der historischen Bedeutung der Altstadt städtebaulich und architektonisch hervorragend umgesetzt werden?*
- Wie ist die Platzabfolge zu gestalten, damit einerseits die verkehrsrechtlichen Verhältnisse und die verschiedenen Nutzungsansprüche klar zum Ausdruck kommen und andererseits ein möglichst einheitlicher gestalterischer Eindruck über die einzelnen Platzbereiche entsteht?*
- Wie kann die künftige Nutzung für den Marktbetrieb und eine möglichst flexible Nutzung für Veranstaltungen und Anlässe sichergestellt werden?*
- Wie sieht das Beleuchtungskonzept für den öffentlichen Raum aus, mit welchen Infrastruktureinrichtungen kann die angestrebte Nutzung verstärkt und eine gute Aufenthaltsqualität erreicht werden?*

### **4.2 Besondere Anforderungen für die Teilbereiche**

#### *Markt*

*Der „Marktplatz“ soll auch künftig seinem Namen gerecht werden und Markttort 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 eine gute Grundlage für die Weiterführung und Weiterentwicklung der verschiedenen Marktangebote gelegt werden. Dazu gehören die Wochenmärkte am Mittwoch und Samstag, der Bauernmarkt am Freitag, die Quartalsmärkte, der Ökomarkt etc. Für diese und ähnliche Angebote sollen die nötigen Infrastrukturein-*



richtungen (Wasser, Strom etc.) so eingebaut werden, dass weiterhin flexible Lösungen möglich sind.

Die derzeitigen grünen Marktstände für den festen Markt müssen dringend ersetzt werden. Im Wettbewerb wurde deshalb die Aufgabe gestellt, eine neue Lösung für die ständigen Marktangebote vorzuschlagen. Die heutige Rondelle sollte entweder erhalten und in diese neue Lösung integriert oder aber vollständig ersetzt werden. In diesem Rahmen wurde verlangt, für den ständigen Markt eine bedarfsgerechte, gestalterisch optimale und zeitgemässe feste Gebäulichkeit vorzuschlagen.

### *Veranstaltungen*

In der Innenstadt gibt es zu wenig gute und zentral gelegene «Aktionsplätze». So findet ein Teil der grösseren Veranstaltungen in der Markt- und Neugasse statt. Wünschenswert wäre aber, diese beiden Gassen vermehrt zu entlasten und den Marktplatz und Bohl künftig stärker 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. Jeder zusätzliche, grossflächige und unverbaut zur Verfügung stehende Platz, der im Innenstadtbereich für solche Anlässe genutzt werden kann, entlastet die anderen Gassen, Plätze und Strassen.

### *Motorisierter Individualverkehr*

Eine neue, attraktivere Gestaltung, vielfältige Nutzungsmöglichkeiten, offene, freie und urbane Plätze, bessere Bedingungen für den ständigen und für die periodischen Märkte wie auch mehr Flexibilität für verschiedenste Veranstaltungen – all diese Ziele setzen voraus, dass Bohl, Marktplatz und Blumenmarkt verkehrsfrei werden, ohne Parkplätze und unnötigen motorisierten privaten Verkehr. Mit einzubeziehen dabei sind auch die anschliessenden Altstadtgassen, die über den Marktplatz erschlossen werden oder zu ihm hinführen.

Grundlegende, zwingende Voraussetzungen für die Neugestaltung sind deshalb:

- Die Aufhebung aller oberirdisch bestehenden Parkplätze im Planungssperimeter, also auf dem Marktplatz, dem Blumenmarkt und in den angrenzenden Bereichen der nördlichen Altstadt und Innenstadt
- Die Kompensation dieser Parkplatzaufhebungen mit dem neuen öffentlichen Parkplatzangebot im Parkhaus Schibenertor
- Die Sperrung der Plätze Bohl, Marktplatz und Blumenmarkt für den motorisierten Individualverkehr ausser dem Erschliessungsverkehr und die Einführung eines neuen Verkehrsregimes – der Begegnungszone - auch für die mittlere und nördliche Altstadt.

### *Öffentlicher Verkehr*

Die Haltestelle – Marktplatz / Boh – ist nach dem Bahnhofplatz die meistfrequentierte Halte- und Umsteigestelle des öffentlichen Verkehrs in unserer Stadt. Das Angebot wurde in Bezug auf die Dichte der Kurse und die Anzahl der Linien in den vergangenen Jahren stetig



erhöht. Zudem werden die ÖV-Fahrzeuge immer länger und grösser. Werktags befahren täglich rund 1500 Busse der städtischen Verkehrsbetriebe (St.Gallerbus) und der PostAuto St.Gallen/Appenzell AG sowie rund 100 Bahnkurse der Appenzeller Bahnen diese Haltestelle. Diese Frequenzen werden sich in den nächsten Jahren aufgrund des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs noch um gegen 50 % erhöhen.

Vor allem in den Spitzenzeiten des Pendlerverkehrs platzen die vorhandenen Warteflächen aus allen Nähten. Die bestehenden Infrastrukturen für die Fahrgäste genügen nicht mehr, sowohl was die Platzverhältnisse als auch die Informationen über das Kurs- und Linienangebot betrifft. Es bestehen Defizite bezüglich der Attraktivität, der Sicherheit sowie der Behindertengerechtigkeit. Zudem sind die Überquerungen der Fahrspuren zwischen den zirkulierenden und haltenden Bussen und Bahnen für Fussgängerinnen und Fussgänger aufgrund der Fahrzeugdichte gefährlich.

Die Situation an der wichtigen Haltestelle Bohl ist schon heute klar ungenügend; sie wird in wenigen Jahren aufgrund des Ausbaues des öffentlichen Verkehrs untragbar. Deshalb mussten im Wettbewerb neue Lösungen aufgezeigt werden, und zwar auf der Basis des weitgehenden Wegfalles des motorisierten Individualverkehrs und einer Konzentration auf zwei Spuren für den öffentlichen Verkehr.

## **5 Wettbewerb**

### **5.1 Wettbewerbsverfahren**

Am 10. Juni 2008 genehmigte der Stadtrat das Programm für den vorgesehenen Projektwettbewerb. Die wesentlichen Grundlagen für diesen Wettbewerb sind im vorstehenden Kapitel umschrieben.

Der Wettbewerb wurde durch die Stadt St.Gallen, vertreten durch die Direktion Bau und Planung, als anonymer offener Projektwettbewerb veranstaltet. Auf der Basis des vorgegebenen Verkehrskonzeptes und der definierten Nutzungsbedürfnisse wurden Vorschläge erwartet, welche Aussagen zur Gestaltung des öffentlichen Stadtraumes, zu architektonischen Interventionen sowie zur Möblierung machen. 29 Planergemeinschaften reichten fristgerecht bis zum 3. November 2008 ihr Konzept ein. Die aus insgesamt 24 Personen zusammengesetzte Jury bestand aus einer Vertretung des Stadtrates, fünf auswärtigen ausgewiesenen Architektinnen und Architekten sowie Landschaftsarchitekten bzw. Landschaftsarchitektinnen, Vertretern von Pro Stadt, der IG Chance Marktplatz, der öffentlichen Transportunternehmen und der betroffenen Marktleute sowie Vertretern und Vertreterinnen der involvierten Dienststellen der Stadt. Die Jury tagte im Dezember 2008. Sie setzte das Projekt [Josy und Orazio] auf den ersten Rang und empfahl dem Stadtrat einstimmig, die Verfasser dieses Projektes mit der Weiterbearbeitung zu beauftragen.



Das Siegerteam setzte sich wie folgt zusammen:

Architektin/Architekten	Armin Benz, Martin Engeler, Architekten BSA SIA, St.Gallen Nora Bothe, dipl. Ing. Arch., St.Gallen Raumfindung Architekten, Beat Loosli, dipl. Arch. ETH, Rapperswil
Landschaftsarchitekt	Blau und Gelb, Landschaftsarchitekten HTL, Beat Wyss, Landschaftsarchitekt HTL, Rapperswil
Bauingenieur	Walter Bieler AG, Ingenieurbüro, Walter Bieler, Bonaduz.

Am 16. Dezember 2008 nahm der Stadtrat Kenntnis vom Wettbewerbsverfahren für die Neugestaltung von Bohl, Marktplatz und Blumenmarkt und beauftragte das Planerteam des Siegerprojektes *„Josy und Orazio“* mit der Weiterbearbeitung unter Berücksichtigung der im Bericht des Preisgerichtes erwähnten Hinweise.

## 5.2 Das siegreiche Wettbewerbsprojekt *„Josy und Orazio“*

Das siegreiche Projekt *„Josy und Orazio“* schlägt in seinem gestalterischen Gesamtkonzept als zentrales Element vor, die heutige Rondelle durch einen neuen Marktpavillon zu ersetzen, in den auch eine bediente WC-Anlage und der überdachte Warteraum für die Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs integriert sind. Gleichzeitig beginnt hier auch der Zugang zum Parkhaus Schibenertor. Der Projektvorschlag wurde vom Preisgericht in der charakteristischen Sprache der Architektur und Stadtplanung wie folgt gewürdigt (Auszug):

*„Mit der strategisch klugen Setzung einer einzigen, präzisen städtebaulichen Figur gelingt es sozusagen auf einen Schlag, die drei Bereiche Blumenmarkt, Marktplatz und Bohl als klar definierte Stadträume von hoher spezifischer Qualität zu etablieren.*

*Die mehrfach geknickte Form des Gebäudes schmiegt sich an den Verlauf der Marktplatz-Strasse, verjüngt sich gegen das Unionsgebäude, um von dort mit einer ondulierenden Bewegung den Raum des Marktplatzes spannungsvoll zu definieren. Durch das Aufspreizen gegen Osten wird eine neue Front etabliert, die als Pendant zur Westfassade des Waaghhauses den Bohl stadträumlich fasst und gleichzeitig in einer ausgreifenden Bewegung den Raum der Marktgasse miteinbezieht. Dieses Entwurfsprinzip, welches aus einer Lektüre der Stadt als dynamische Abfolge von Räumen aus der Sicht des Fussgängers entspringt, setzt sich bis in die 3. Dimension des Gebäudes fort. Etwa in der Auf- und Abbewegung des Daches als Reaktion auf die Topographie, dessen raumhaltiger Konstruktion, welche gleichzeitig das Licht moduliert und an archetypische Marktsituationen erinnert. Oder mit der Öffnung in der Mitte, welche Querbezüge zwischen Marktplatz und nördlicher Altstadt ermöglicht.*



*Entstanden ist ein auf mehreren Ebenen bemerkenswertes Gebäude, welches als Hybrid die Anforderungen an die Marktsituation hervorragend löst, gleichzeitig die Haltestellenfunktion und den Abgang in das Cityparking integriert sowie die städtebauliche Situation an diesem Ort angemessen klärt. Der dafür nötige Abbruch der bestehenden Rondelle aus den 50-iger Jahren kann so würdig kompensiert werden.*

*Die jeweiligen Bereiche werden durch spezifische Bodenmaterialien und mit präzise gesetzten Baumgruppen ergänzt. Der Übergang zum Blumenmarkt wird baulich angepasst und räumlich präzisiert. Die Abfahrtsrampe zum Taubenloch wird durch eine bauliche Ergänzung auf selbstverständliche Art und Weise dem niedrigen Anbau der Unionsgebäude zugeschlagen. Das Fundament für diese „solution élégante“ wird auf eine Änderung des Verkehrskonzeptes gelegt: Die Haltestellen Marktplatz und Bohl werden über die Diagonale abgetauscht. So wird es möglich, den Bohl von störenden Niveauunterschieden und Hochbauten freizuhalten. Dabei werden die nördlichen Haltestellen in den bestehenden, zum Teil für diesen Zweck erweiterten Altstadtfronten untergebracht. Mit dieser bestechend einfachen Rochade würde die im Programm skizzierte städtebauliche Vision in greifbare Nähe rücken.“*

### **5.3 Weiterbearbeitung des Wettbewerbsergebnisses**

Bei der Weiterbearbeitung dieses Wettbewerbsergebnisses waren gemäss Bericht des Preisgerichtes die Anordnung der Haltebereiche des ÖV, die Anordnung der Taxistandplätze, die Anordnung des Parkgaragenzugangs vom Marktplatz, die Erweiterung der Vorbauten beim Hecht und beim Haus Markt am Bohl sowie die Gestaltung der Parkhausein- bzw. -ausfahrt am Oberen Graben zu bearbeiten beziehungsweise zu überprüfen

#### *Haltestellendisposition des öffentlichen Verkehrs*

Die definitive Lage der Haltestellen war dabei die entscheidende verkehrliche Frage. Im Wettbewerbsprogramm war vorgesehen, die Haltestelle Richtung Osten auf dem Bohl an der heutigen Stelle zu belassen und die Haltestelle Richtung Bahnhof auf den Marktplatz zwischen der Metzgergasse und der Engalgasse anzuordnen. Die Lösung im Projekt [Josy und Orazio] schlug eine genau umgekehrte Disposition vor: Halt Richtung Osten neu auf dem Marktplatz vor dem künftigen Marktpavillon und Halt Richtung Bahnhof wie bisher auf dem Bohl beim Hecht. Diese Haltestellenlösung konnte aber nicht in Frage kommen, weil sie wegen der in den Spitzenzeiten dicht aufeinander folgenden Busse sowie Züge der Appenzeller Bahnen zu Rückstaus bis in die Verkehrsknoten Brühltor und Schibenertor führen würde. Das wäre untragbar.

Es wurde schliesslich als Grundlage für die weitere Arbeit einhellig eine Lösung gefunden, die mit zusätzlichen intensiven Fachabklärungen und einer Simulation des Verkehrsablaufes fundiert wurde: Für beide Fahrtrichtungen wird die Haltestelle künftig auf dem Marktplatz angelegt. Der Bohl kann so zum gewünschten freien Platz umgestaltet werden. Die beste-



hende Wartehalle verliert die Funktion und kann entfernt bzw. an einem neuen Standort wieder aufgestellt werden. Zudem werden so die vorgeschlagenen und nur sehr schwierig realisierbaren Vorbauten an den Gebäuden Hecht und Markt am Bohl hinfällig.

### *Weitere Themen der Weiterbearbeitung*

Die eigentliche Weiterbearbeitung und Vertiefung des Wettbewerbsprojektes konnte nach der Lösung der Haltestellenfrage beginnen. Die wesentlichen Themen dieser Weiterbearbeitung können wie folgt zusammengefasst werden:

- Der als zentrales und neues städtebauliches Element vorgeschlagene Marktpavillon soll die bisherigen festen Marktstände und die Rondelle ersetzen. Der Wettbewerbsvorschlag mit einer geringeren Anzahl Stände stiess jedoch auf Kritik; gefordert ist ein gegenüber heute gleichwertiges Angebot mit Auswahlmöglichkeiten für die Kundinnen und Kunden. In der Überarbeitung ist nun eine grössere Pavillonbaute entstanden, die die gestellten Nutzungsansprüche ideal erfüllen kann. Es können insgesamt zwölf feste Marktstände mit einer hervorragenden gebäudetechnischen Infrastruktur angeboten werden. Die Überarbeitung wurde begleitet von intensiven Gesprächen mit den heutigen Standbetreibern; das Ergebnis entspricht nun sehr weitgehend deren Erwartungen.
- Die Zugangssituation zur Parkgarage wird im Projektvorschlag in den westlichen Bereich des künftigen Marktpavillons integriert. Über diesen Zugang zur Parkgarage wird auch die öffentliche WC-Anlage erschlossen, die ursprünglich im ersten Untergeschoss der Parkgarage platziert war.
- Weitere Überschneidungen der Gestaltungsvorschläge ergeben sich beim Taubenloch: Die offene Abfahrtsrampe Taubenloch, die heute neben der alten Einstellhalle auch die rückseitige Erschliessung mehrerer Geschäfte an der Neugasse bildet, soll künftig überdacht und mit einem Garagentor geschlossen werden. Diese Überdachung ergibt eine Terrasse, die für die dortige Gastronomie einen sehr attraktiven neuen Aussenbereich im Sommer ermöglicht und gleichzeitig bei Anlässen – z.B. der Fasnacht – als zusätzliche Bühne dienen kann.
- Für die Neugestaltung der Plätze und Platzbereiche, die Ausstattung und Möblierung der öffentlichen Räume, die vorgesehenen Baumpflanzungen, die zusätzlich zum ÖV nötigen weiteren verkehrlichen Dispositionen und die Nutzungskonzepte der künftigen Platzflächen mussten sehr sorgfältige, nachvollziehbare und überzeugende Unterlagen ausgearbeitet werden. Besonders sorgfältig abgeklärt wurden die möglichen Baumstandorte - Baumpflanzungen machen nur Sinn, wenn jeweils tatsächlich lebensfähige Umfeldbedingungen bestehen.
- Schliesslich war es im Rahmen der Weiterbearbeitung die Aufgabe, die Baukosten für das Gesamtprojekt und die einzelnen Kostenteile zu optimieren und so genau wie möglich zu schätzen.

Für diese wichtige erste Phase der Überarbeitung als Grundlage für die Gesamtvorlage an das Stadtparlament war als Projektierungsstandard das Ausarbeiten eines Vorprojektes notwendig. Teile der Vorprojektierungsarbeiten konnten in den dafür spezialisierten Dienststel-



len geleistet werden. Die zu erbringenden Projektierungsleistungen wurden in die Teilprojekte Platzgestaltung, Verkehrsbauten und Hochbauten aufgeteilt.

#### **5.4 Projektierungsaufwendungen und Zusatzkredit**

Für die Weiterbearbeitung des Wettbewerbsvorschlages auf den Standard eines Vorprojektes durch die beauftragte Planergemeinschaft erteilte der Stadtrat am 19. Mai 2009 einen Verpflichtungskredit von CHF 300'000. Höhere Projektierungsaufwendungen als ursprünglich geschätzt entstanden im Laufe der Arbeiten vor allem für den neuen, grösseren Marktpavillon, für die WC-Anlage und die Detailabstimmungen mit dem Parkhausprojekt und für die Wartemöglichkeiten für den öffentlichen Verkehr auf der nördlichen Strassenseite. Dafür erteilte der Stadtrat am 3. November 2009 einen 1. Zusatzkredit von CHF 136'000.

Im Rahmen der Projektbereinigungen in Zusammenarbeit mit den betroffenen Kreisen, vor allem aber für verschiedene Informationsaktivitäten über das Projekt werden die entsprechenden Aufwendungen für Öffentlichkeitsarbeit auf rund CHF 60'000 geschätzt. Dafür waren bisher in den Kostenvoranschlägen keine Mittel eingesetzt. Schliesslich waren im Jahre 2010 noch zusätzliche Abklärungen vor allem für die Archäologie nötig, was nochmals Kosten von CHF 30'000 verursachte. Deshalb ist ein 2. Zusatzkredit von CHF 90'000 des Stadtparlamentes nötig, der mit dieser Vorlage beantragt wird. Die gesamten Projektierungskosten der Stadt belaufen sich somit auf CHF 526'000. Die Kosten für das Projekt «Cityparking Schibenertor» werden von der privaten Investorengemeinschaft getragen.

### **6 Gestaltungsprojekt**

#### **6.1 Übersicht**

Das nun ausgearbeitete Vorprojekt erfüllt nicht nur die vorstehend geschilderten politischen und technischen Rahmenbedingungen, sondern ist auch ein gelungener und überzeugender Entwurf einer Neugestaltung dieses wichtigen öffentlichen Stadtraumes. Es wurde erreicht, eine städtebaulich und gestalterische Einheit zu schaffen und den neuen zusammenhängenden Platzraum in die umliegenden Gassen und Vorplatzbereiche einzubinden.

Die Gestaltung der drei Plätze wird auf deren Funktionen abgestimmt:

- Der Marktplatz bleibt in seinem südlichen Teil Marktstandort. Der nördliche Teil des Marktplatzes ist seit jeher verkehrsorientiert. Hier entsteht der neue Halte-, Warte- und Umsteigebereich des öffentlichen Verkehrs mit der entsprechenden Infrastruktur.
- Der Bohl wird als grosszügiger, unverbauter öffentlicher Raum Begegnungs- und Aufenthaltszentrum der Altstadt und idealer Ort für Feste und Veranstaltungen aller Art. Die verschiedenen Restaurants rund um den Bohl erhalten wesentlich grosszügigere Möglichkeiten für die Aussenbestuhlung.
- Der Blumenmarkt bildet den westlichen Abschluss der Platzfolge. Mit dem Wegfall der Parkplätze, der grosszügigen, breiten Freitreppe und der neuen Terrasse über der bishe-



*rigen Taubenlocheinfahrt wird dieser Platz künftig nicht mehr Hinterhof, sondern interessante Plattform für verschiedenste Aktivitäten, aufgewerteter Aussenraum für die dortigen Geschäfte und die Gastronomie und verstärkt Bühne für Grossanlässe.*

## **6.2 Marktpavillon und Markt**

*Am Schnittpunkt von Marktgasse, Bohl und nördlicher Altstadt wird der Marktpavillon zum Begegnungsraum. Die Kombination von ständigen Marktangeboten und Warteraum für den öffentlichen Verkehr wird für eine permanente Belebung sorgen. Die Durchlässigkeit des Gebäudes sowohl in der Längs- wie auch in der Querrichtung erhöht zusätzlich die Attraktivität für Kundinnen und Kunden wie für die Marktbetreiber.*

*Das Volumen des Marktpavillons wurde vergrössert, um den Bedürfnissen der Einkaufenden wie auch der Marktanbieter besser gerecht zu werden. Die nun angebotenen zwölf Marktstände ermöglichen ein breites Angebot für Früchte und Gemüse, ergänzt mit Blumen, Fischen, Backwaren, Cafe, Kiosk etc. Die bisherige Angebotsauswahl wird ausgebaut, und zwar zu wesentlich besseren Bedingungen.*

*Im Pavillon können flexibel Einzel- oder Doppelstände eingerichtet werden. Mit äusseren und inneren Hubfenstern werden die Stände geöffnet. Auf ausziehbaren Flächen präsentieren die Händler/innen ihre Waren zum Verkauf. In der warmen Jahreszeit beleben die Auslagen mit den abwechslungsreichen Angeboten den Marktplatz. Im Winter wird der Markt nach innen ausgerichtet. Die Halle bietet den Marktbetreibern/innen und den Passant/innen Schutz vor Witterung und Zugluft.*

*Die Marktstände sind autonom konzipiert und besitzen je eigene Ausgänge, haustechnische Anlagen und Anschlüsse für Waschbecken, Kühlboxen etc. In geschlossenem Zustand sind die Stände über die Verglasung als Vitrine einsehbar. Lagerräume im Untergeschoss sind mit einem Warenlift erschlossen. Im Untergeschoss befinden sich auch Garderoben und Toiletten für die Marktbetreiber/innen.*

*Die Halle wird im Winter temperiert. Die Wärmegewinnung erfolgt über eine Wärmepumpe sowie durch Wärmerückgewinnung aus der Abluft. Die Wärmeverteilung erfolgt mittels Bodenheizung.*

*Für die Entsorgung von Verpackungsmaterial des Marktes sowie für die Entsorgung von Hauskehrschutt aus den angrenzenden Geschäften und Wohnungen wird ein Presscontainer zwischen Markthalle und der südlichen Häuserzeile im Boden versenkt. Die für die Wochenmärkte rund um das Gebäude der Bank CA zur Verfügung stehende Platzfläche wird durch Baumgruppen und eine Brunnenanlage strukturiert, bleibt aber genügend frei und fle-*





xibel für alle Formen der Marktnutzungen. Für Grossveranstaltungen sind das Einrichten eines Festplatzes und das Platzieren eines Festzeltes nach wie vor möglich.

### **6.3 Zentrale WC-Anlage**

Beim westlichen Ende des Marktpavillons wird eine WC-Anlage erstellt, die während 24 Stunden der Öffentlichkeit zu Verfügung steht. Im ersten Untergeschoss beim Abgang zum Parkhaus wird eine grosse bediente Toilettenanlage eingebaut. Damit erhält der Marktplatz / Bohl eine zentrale öffentliche Toilettenanlage für Damen und Herren, ein behindertengerechtes WC und einen Wickelraum. Diese Anlage im Untergeschoss ist tagsüber geöffnet und wird durch Personal bedient. Eine kleinere, zusätzliche Anlage mit Hygienic-Boxen im Erdgeschoss kann auch nachts benützt werden.

Eine offene Treppengalerie sowie ein Lift erschliessen Toilette und Parkhaus. Sie werden integriert in den westlichen Gebäudefuss der Markt- und Wartehalle. Der Tageslichthof beim Anschluss an das Parkhaus erzeugt eine angenehme Stimmung und vermittelt den Besuchenden ein Gefühl von Sicherheit. Sichtbetonwände, Natursteinböden und Glasbrüstungen lassen die Verbindung Parkhaus – Marktplatz hell und grosszügig erscheinen.

Der Marktpavillon umfasst neben dem eigentlichen Marktteil und der hier dargestellten WC-Anlage mit Verbindung zum Parkhaus in seinem mittleren Teil vor allem auch den Wartebereich für die Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs. Dieser Gebäudeteil wird im folgenden Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr noch eingehend dargestellt.

### **6.4 Bohl**

Durch das Verlegen der Haltestationen auf den Markplatz wird der Bohl von Verkehrsbauten befreit. In der neuen Gestaltung nimmt der Bohl die Funktion eines offenen und vielseitig benützbaren Stadtplatzes wahr. Er ergänzt damit die Raumfolgen in der Altstadt. Das historisch wertvolle Waaghaus bekommt neuen Raum und Glanz. Auf diesem Stadtplatz können künftig grossflächige Anlässe stattfinden. An schönen Tagen soll der offene Platzbereich mit den Aussenbestuhlungen der umliegenden Restaurants belebt werden. Als Bodenbelag erhält der Platz am Bohl grossformatige Natursteinplatten. Damit hebt er sich gestalterisch ab von den kleinformatischen Pflästerungen rund um das Waaghaus und in den Altstadtgassen.

Die Calatrava-Halle wird wegen der Verlegung der Haltestellen künftig nicht mehr benötigt. Um die angestrebte freie und grossräumig nutzbare Platzfläche zu realisieren, muss die Stahl / Glas - Konstruktion entfernt werden. Sie soll sorgfältig abgebaut werden, so dass sie am neuen Standort wieder aufgebaut werden kann.

Künftig soll die Calatrava-Halle auf der Nordseite des Bahnhofes Winkeln den Fahrgästen als Unterstand dienen. Es ist vorgesehen, dort einen neuen und grösseren nordseitigen –Bahn-



hofplatz Winkeln zu schaffen. Dieser Platz wird aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklungspotenziale im Gebiet St.Gallen West/Gossau Ost eine ganz neue, gegenüber heute massiv höhere Bedeutung haben und zu einem wichtigen regionalen Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs werden. Die Wartehalle wird als grundlegendes Gestaltungselement in die Planung dieses zusätzlichen öffentlichen Raumes integriert. Die Verlegung der Halle nach Winkeln ist nicht Gegenstand dieses Projektes, sondern später beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs in Winkeln zu entscheiden. Bis dann wird die Halle eingelagert.

## **6.5 Blumenmarkt**

Auch der Blumenmarkt soll befreit werden von parkierten Fahrzeugen. Die Anlieferung für die angrenzenden Geschäfte bleibt aber gewährleistet. Der Warenumsatz für die Migros wird in den neuen langgezogenen Vorbau integriert. Dort kann auch eine gedeckte Veloabstellmöglichkeit angeboten werden. Die Ein- und Ausfahrt ins Taubenloch wird mit einer attraktiven Aussichtsterrasse abgedeckt und mit einem Tor zum Marktplatz abgeschlossen. Die Terrasse kann vom angrenzenden Café genutzt werden. Bei besonderen Anlässen kann sie als Podium oder Bühne verwendet werden.

## **6.6 Baumpflanzungen, Grüngestaltung und Möblierung**

Die auf den neugestalteten Plätzen zweckmässigen und möglichen Baumpflanzungen wurden sehr sorgfältig abgeklärt und auch mit dem Naturschutzverein der Stadt St.Gallen und Umgebung diskutiert. Ziel ist es, mit neuen, fachlich richtig gesetzten Bäumen auf diesem städtischen Raum ökologische und gestalterische Akzente zu setzen und der Natur auch hier ihren Platz zu geben. Allerdings macht es keinen Sinn, Bäume an Standorten ohne entsprechendes, für Bäume lebensfähiges Umfeld zu pflanzen. Das betrifft vor allem stark beanspruchte, dicht genutzte Platzbereiche. Es wurde auch darauf verzichtet, Bäume dort zu pflanzen, wo ein offener Platz für Veranstaltungen entstehen soll. Schwerpunkt der neuen Baumpflanzungen bilden deshalb der Bereich um die Bank CA und den Vadian, die Nordseite des Marktplatzes und die Ein- und Ausfahrtsanlage des Parkhauses im Oberen Graben. Die [Baumbilanz] für die Neugestaltung Bohl, Marktplatz und Blumenmarkt ist mehr als ausgeglichen, wenn die Neugestaltung der nahen Poststrasse ebenfalls mitberücksichtigt wird. Dieses Strassengestaltungsprojekt ist bereits rechtskräftig beschlossen.

Die Baumpflanzungen, die weiteren Grünelemente und die Möblierung können wie folgt umschrieben werden:

- Auf den neuen Plätzen südlich des Marktpavillons und rund um den Vadian bis hinauf zur Neugasse entstehen drei neue Aufenthaltsorte für Besucherinnen und Besucher. Baumgruppen mit noch zu bestimmenden geeigneten Baumarten und ein Brunnen bei der Markthalle bereichern diese Plätze. Zum Sitzen und Verweilen werden mehrere Bänke platziert.



- Vor der nördlichen Häuserzeile am Marktplatz ist der heutige Durchgang teilweise durch parkierte Autos belegt und daher relativ schmal. Dieser Bereich wird verbreitert und mit Baumgruppen gestaltet. Dies verleiht diesem Raum einen boulevardähnlichen Charakter. Der Wurzelbereich der Bäume wird mit befahrbaren Gussrostabdeckungen geschützt.
- Auf der Mittelinsel der Parkhausein- und -ausfahrt im Oberen Graben werden beidseits der Ein- und Ausfahrt dichte Baumgruppen gepflanzt; die heutige Anzahl Bäume bei den jetzigen Parkplätzen wird ausgeglichen und mit Grünflächen ergänzt.
- Auf dem Bohl sollen entsprechend dem Ziel einer freien Platzfläche weiterhin keine Bäume gepflanzt, aber mobile gestalterische Elemente mit Grünbepflanzungen aufgestellt werden.

## **6.7 Beleuchtungskonzept**

Die drei Plätze bilden in der Nacht einen lebendigen Kontrast. Während Bohl und Blumenmarkt im üblichen Rahmen ausgeleuchtet werden, lässt das nächtliche Kunstlicht das Marktgebäude als einen attraktiven Baukörper in Erscheinung treten. Die leuchtende Dachuntersicht bildet dabei den Lichtschwerpunkt. Das leicht grünlich schimmernde Oberlicht der Markthalle ergänzt den Raumkörper. Im Wartebereich sind zusätzlich strahlende Leuchten integriert, die helle Lichtkegel auf den Boden projizieren. Dadurch wird dieser Raum zu einer sicheren Aufenthaltszone.

Während den Betriebszeiten der Stände sorgt warmweisses Licht für eine gute Ausleuchtung der Auslagen. Die Halle verfügt über eine diffuse deckenintegrierte Allgemeinbeleuchtung. Die Eingänge werden gleichmässig ausgeleuchtet. Die Umsetzung des Lichtkonzeptes geschieht mittels hochwertigen energieeffizienten Leuchtmitteln. Die Leuchten selbst werden so gewählt, dass kein ungerichtetes Licht in den Raum abgegeben wird und eine Lichtverschmutzung demzufolge vermindert werden kann.

## **6.8 Sicherheit**

Bohl / Marktplatz / Blumenmarkt bilden das Stadtzentrum in der mittleren Altstadt. Aufgrund der exponierten Lage und der Erschliessungsfunktion insbesondere als wichtiger Knoten des öffentlichen Nahverkehrs nimmt dieser Raum eine besondere Stellung ein. Das reiche gastronomische Angebot, das angrenzende Kinocenter, die zahlreichen Ladengeschäfte und Dienstleistungsangebote, der Zugang zur Tiefgarage sowie zur öffentlichen WC-Anlage sowie diverse Märkte, Feste und Anlässe führen dazu, dass diese Plätze zu jeder Tages- und Nachtzeit intensiv genutzt werden. Die Aufenthaltsqualität beeinflusst das subjektive Sicherheitsempfinden. Sicherheitsrelevante Aspekte waren und sind beim Projekt der Neugestaltung Bohl / Marktplatz / Blumenmarkt deshalb von besonderer Bedeutung. Dies umfasst einerseits die Strassenverkehrssicherheit durch eine klare Verkehrs- und Fussgängerführung und eine der Situation angemessene Verkehrsorganisation. Andererseits wurden Vorkehrun-



gen im Hinblick auf das subjektive Sicherheitsempfinden getroffen. Eine übersichtliche Platzorganisation sowie gute Lichtverhältnisse stehen dabei im Vordergrund.

Mit der Verlegung der Haltekanten auf den Marktplatz und dem Abbau der Calatrava-Halle ändert sich die bisherige Situation grundlegend und die seit 12. Dezember 2008 installierte Videoüberwachung muss vor diesem Hintergrund neu beurteilt werden. Der Stadtrat wird im Rahmen der Detailprojektierung den Einsatz der jetzigen zoom- und schwenkbaren Kameras sowie der Notrufsäulen prüfen. Beim Marktstand und der neuen Haltestelle sind vorläufig keine zusätzlichen Videokameras geplant. Eine allfällige Videoüberwachung im neuen Haltestellenbereich richtet sich nach den Bestimmungen des Reglements über die Videoüberwachung im öffentlichen Raum. Im Rahmen des Projekts sind soweit nötig dazu die technischen Rohrinstallationen vorgesehen.

## 6.9 Kosten Gestaltungsprojekt (Hochbau)

Die Gesamtkosten für das Gestaltungsprojekt mit den Hochbauten betragen gut 14 Mio. Franken. In den Kosten dieses Teilprojektes enthalten sind der Marktpavillon mit der Markthalle, den Marktständen, dem unterirdischen Lagerraum und der Haltestelleninfrastruktur inklusive der Gebäudetechnik, die öffentliche WC-Anlage im westlichen Untergeschoss des Marktpavillons sowie die Treppen, der Lift und die Korridoranlagen des Zuganges vom Marktpavillon zur Parkgarage. Für diese gemeinsam mit dem Parkhaus genutzten Anlageteile entschädigt die Investorengemeinschaft des Parkhauses die Stadt mit pauschal CHF 900'000.

Im Kostenvoranschlag enthalten sind auch diejenigen Gestaltungsmassnahmen, welche im Rahmen des Parkhausbaus ausgeführt werden müssen, aber Bestandteile des Platzprojektes sind. Dazu gehören Teile des Aussenraumes bei der Garagenzufahrt, der öffentlich nutzbare Teil des Anbaus am Uniongebäude (Veloabstellplatz), ein Anteil an der Rampenüberdeckung des Taubenlochs und der dem Marktpavillon zuzurechnende Verlegungsabschnitt des Irabaches.

Die Kosten inklusive Mehrwertsteuer setzen sich somit wie folgt zusammen:

1. Vorbereitungsarbeiten	1'877'000
2. Gebäude	9'130'000
3. Umgebung	122'000
4. Baunebenkosten	864'000
5. Unvorhergesehenes/Archäologie	800'000
6. Honorare	2'507'000
Gesamtkosten Marktpavillon und WC-Anlage	<u>15'190'000</u>
7. Kostenanteil Parkhaus für Zugang Marktplatz pauschal	<u>- 900'000</u>
Total Baukosten Marktpavillon und WC-Anlage	<u>14'300'000</u>



## 7 Verkehr

### 7.1 Übersicht

Die dargestellten Neuerungen und Verbesserungen in Bezug auf die Gestaltung und die Nutzungsmöglichkeiten sind die eine, die nötigen verkehrlichen Veränderungen mit dem Verkehrskonzept sind die andere Seite des Gesamtprojektes. Beide Teile stehen nicht nur in einem engen Zusammenhang – sie bilden eine Symbiose und lassen sich nur zusammen realisieren. Eine Neugestaltung ist nicht ohne das Verkehrsprojekt möglich, die dringenden und wichtigen Änderungen beim Verkehr lassen sich nur mit der Neugestaltung erreichen.

Das Verkehrsprojekt besteht aus den Teilprojekten öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr und Langsamverkehr:

- Die heutige, enge Situation bei der Haltestelle Bohl und die anstehende massive Entwicklung im öffentlichen Verkehr waren eine Grundlage des Wettbewerbes. Der öffentliche Verkehr und dessen Passagiere brauchen mehr Platz, bessere Infrastrukturen, attraktivere Warte- und Umsteigemöglichkeiten. Das wird erreicht mit der neuen Haltestellenanordnung beim Marktplatz und den neuen, beidseitigen Wartebereichen. Ziel muss es sein, gute infrastrukturelle Voraussetzungen zu schaffen für den erwarteten, mit breiter politischer Akzeptanz auch angestrebten Ausbau des öffentlichen Verkehrs.
- Der motorisierte Individualverkehr muss künftig den drei Plätzen fernbleiben, soweit er nicht zwingende Erschliessungsfunktion hat. Die Plätze werden für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr reserviert. Dafür ist vor allem die Aufhebung der noch bestehenden Parkplätze nötig, auf den Plätzen und auch in den angrenzenden Gassen und Strassen. Ohne Ersatz ist das bekanntlich nicht realistisch zu erreichen; deshalb soll das Parkhaus Schibenertor erstellt werden. Dieses Parkhaus wird aber in einem in St.Gallen noch nie gekannten Mass von Begleitmassnahmen flankiert. Mit dem «St.Galler Marktplatz-Konsens» wird die Chance genutzt, mit der vollständigen Verkehrsbefreiung des zentralen Altstadtbereiches und mit dem Abschluss des «Parkhausringes» um die Altstadt auch politisch breit abgestützte, klare Regelungen für die öffentliche Parkierung in der ganzen Innenstadt zu erlassen.
- Das ganze Neugestaltungsprojekt ist eigentlich ein Projekt für den Langsamverkehr – anders interpretiert für die ganze Bevölkerung, sei es für die Flanierenden und Spazierenden, die Einkaufenden, die Ausgehenden, die Feiernden und natürlich auch für die Bewohnerinnen und Bewohner sowie die Beschäftigten in der Altstadt – zu Fuss oder mit dem Velo. Mit den neuen grosszügigeren Begegnungsflächen, mit dem Ausschluss des Autoverkehrs, mit den neuen und zusätzlichen Veloabstellmöglichkeiten ist das Projekt ein wichtiger Schritt zugunsten des Langsamverkehrs in all seinen Ausprägungen.

### 7.2 Verkehrsregime

Mit dem «Verkehrsregime» ist die Organisation des Individual- und öffentlichen Verkehrs gemeint. Diese Organisation ist, soweit gegenüber der heutigen Situation Änderungen vorgesehen sind, mit den entsprechenden Verkehrsanordnungen im dafür vorgesehenen Verfahren nach Strassenverkehrsrecht umzusetzen.



*Für den öffentlichen Verkehr werden über den Marktplatz und Bohl grundsätzlich zwei Fahrspuren (je eine in östlicher und westlicher Richtung) zur Verfügung stehen. Die Appenzeller Bahnen werden ebenfalls doppelspurig auf der Achse dieser Fahrspuren über den Marktplatz und Bohl geführt. Mit der Neugestaltung Marktplatz Bohl wird dem ÖV faktisch eine Eigentrassierung zwischen den Knoten Schibenertor und Brühltor angeboten.*

*Die gemäss künftigem Verkehrskonzept noch verbleibende geringe Anzahl an motorisiertem Individualverkehr (MIV) wird ebenfalls über den ÖV-Korridor geführt. Ausnahmen sind einerseits im Bereich Bohl mit der Durchfahrt in östlicher Richtung über den Waaghausweg (nur für Taxi) und andererseits vor dem Schibenertor vorgesehen, wo ab der Engulgasse getrennte Fahrspuren für den ÖV und den MIV angeordnet werden. Die Anlieferung für das Gebiet Bohl, Marktplatz und Blumenmarkt und die angrenzenden Gassen in der nördlichen und mittleren Altstadt erfolgt mit Ausnahme der Zufahrt zur Kirchgasse über den Verkehrsknoten Schibenertor.*

*Zwei sehr wichtige neue Verkehrsanordnungen sind Voraussetzungen sowohl für das neue Gestaltungskonzept als auch für die damit zusammenhängende Verkehrsführung. So wird künftig auf dem Marktplatz / Bohl und darüber hinaus schliesslich für die gesamte Altstadt eine Begegnungszone signalisiert. Sodann wird die Zufahrt in die Altstadt auch beim Schibenertor für den allgemeinen Verkehr gesperrt. Davon ausgenommen sind Anlieferungen (Sperrzeit von 11.30 bis 06.00 Uhr) und die Zufahrt für Berechtigte und Taxis.*

### **7.3 Taxis**

*Heute sind 11 Taxistandplätze markiert, 9 im Bereich Marktplatz und 2 im Bereich Union. Das Angebot an Standplätzen bleibt insgesamt, aber mit Veränderungen, erhalten. Sie befinden sich jedoch nicht mehr am heutigen Standort, sondern in der Marktgasse, an der oberen Goliathgasse und beim Union/Seite Marktplatz. Neu ermöglicht eine zeitliche Differenzierung eine bessere Berücksichtigung der unterschiedlichen Bedarfssituation. Es stehen ständig 4 Plätze beim Union und tagsüber 2 Plätze an der Goliathgasse zur Verfügung. An der unteren Marktgasse können an den Nachmittagen 3 bis 4 Taxis und nachts 7 Taxis auf Kundschaft warten. Am Vormittag sollen wegen der Anlieferung dort keine Taxis stehen, dann reichen die Plätze Union und Goliathgasse. Zusätzlich wurde mit den Taxihaltern auch vereinbart, im Bereich Broderbrunnen ebenfalls 3 Plätze zu markieren, vorübergehend bis zu einer späteren Neugestaltung des dortigen Platzbereiches. Die Zu- und Wegfahrtsmöglichkeiten der Taxis vom und zum Bohl/Marktplatz bleiben gegenüber heute unverändert.*



## 7.4 Parkhaus Schibenertor (Cityparking Schibenertor)

### *Vorgeschichte*

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 damals 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, musste 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. Von Seiten der Stadt wurde auch vorgeschlagen, die neue Parkierungsanlage statt unter dem Marktplatz nach Westen verschoben unter dem Oberer Graben, dem Union-Gebäude und dem Blumenmarkt zu erstellen. Bei diesem Standort wird insbesondere die Erschliessung ab dem übergeordneten Strassennetz einfacher. Im Dezember 2006 wurde dann diese Variante mit der reduzierten Parkplatzzahl als Grundlage für die Weiterbearbeitung von allen Beteiligten akzeptiert.

Resultat dieser Vorarbeiten ist der Vorschlag für eine Tiefgarage mit gegen 290 Plätzen, davon 140 öffentlich, konzentriert auf das Areal unter dem Blumenmarkt / Taubenloch, unter dem [Union-Gebäude] und dem östlichen Teil des Oberen Grabens. Die Projektierungsgemeinschaft, bestehend aus der CityParking St.Gallen AG (als künftiger Betreiberin der öffentlichen Parkierungsanlage), den Helvetia Versicherungen (als Eigentümerin des Union-Gebäudes) und der Stadt St.Gallen (als Eigentümerin der öffentlichen Flächen), arbeitete das Vorprojekt für eine solche Tiefgarage aus, das wiederum eine Grundlage war für das Wettbewerbsverfahren zur Platzgestaltung.

Gleichzeitig und parallel mit dem Wettbewerbsverfahren wurden in der Folge zusammen mit den Investoren die Bauprojektierung und die vertiefte Analyse der Baukosten durchgeführt. Nach dem Abschluss dieser Projektierung wurde am 30. Oktober 2009 die Baubewilligung für die unterirdischen Teile des Parkhauses, also die Parkgeschosse mit den technischen Anlagen und Erschliessungsbereichen, erteilt. Diese Bewilligung wurde nach der Bereinigung der Einsprachen bzw. Rekurse 2010 rechtskräftig. Noch nicht baubewilligt sind die oberirdischen Projektteile, die im Zusammenhang mit der Platzgestaltung stehen.

Um die Realisierung des Parkhauses Schibenertor auch finanziell sichern zu können, wurde am 14. April 2008 unter der Federführung der CityParking St.Gallen AG zwischen den Investoren des Parkhauses (nebst der CityParking St.Gallen AG sind dies die Stadt St.Gallen, die Helvetia Versicherungen, die Bank CA sowie die Brauerei Schützengarten) eine Grundsatz-



vereinbarung abgeschlossen. Zu dieser Investorengemeinschaft gehört die Stadt St.Gallen heute nicht mehr, da für die jetzigen Plätze für Dienstfahrzeuge im «Taubenloch» inzwischen anderweitig (u.a. im Parkhaus Brühltor) Ersatz gefunden werden konnte.

### *Projekt „Cityparking Schibenertor“*

Das künftige Parkhaus «Cityparking Schibenertor» umfasst vier Untergeschosse. Gesamthaft sind gegen 290 Parkplätze vorgesehen, davon sind 140 Parkplätze öffentlich zugänglich, die übrigen für Festvermietung vorgesehen. Im ersten und zweiten Untergeschoss sind alle öffentlich zugänglichen Parkplätze, im dritten und vierten Untergeschoss die fest vermieteten Parkplätze angeordnet. Die Zu- und Wegfahrt zum bzw. vom Parkhaus erfolgt auf dem Areal der heute als Parkplatz genutzten Mittelinsel am Oberen Graben. Für die Fussgängerinnen und Fussgänger erfolgt der Zugang zum Parkhaus einerseits vom Oberen Graben aus via Union-Gebäude, andererseits direkt vom Marktplatz aus. Im westlichen Teil des Marktpavillons befinden sich der Lift und die Treppenanlage für den kombinierten Zugang zur WC-Anlage und zum Parkhaus. Die Verbindung zum Parkhaus wird mit einem unterirdischen zweistöckigen Korridor direkt ins erste bzw. zweite Untergeschoss hergestellt. Eine helle und offene Gestaltung gewährleistet einen attraktiven und sicheren Zugang. Das Parkhaus wird komfortabel und benutzerfreundlich ausgebaut und dem Standard der anderen Parkhäuser der CityParking St.Gallen AG (Cityparking Brühltor und Cityparking Stadtpark) entsprechen.

Die Ein- und Ausfahrtsrampen auf dem Oberen Graben werden nicht wie üblich überdacht, sondern mit Betonbrüstungen gegenüber den seitlichen Fahrbahnen abgegrenzt und mit Grünrabbatten und Baumpflanzungen sorgfältig in den Strassenraum eingebettet. Die bestehende Baumreihe wird entfernt, dafür werden zwei neue Baumgruppen gepflanzt und ein grosser Grünbereich angelegt. So entsteht hier eine städtebaulich bessere Situation als heute; das architektonisch gute Union-Gebäude erhält wieder die ihm zukommende stadträumliche Bedeutung.

### *Bauablauf*

Für die Realisierung dieses anspruchsvollen Bauwerkes mussten verschiedene an diesem Standort in der Innenstadt besonders zu beachtende und in die Kosten einzurechnende Aspekte berücksichtigt werden. Dazu gehören die Erstellung der Baugrube und die teilweise Unterfangung des Union-Gebäudes sowie die Verlegung des unterirdischen Irabachs, der in einer Tiefe von 7 - 8 m unter dem Union-Gebäude und dem Taubenloch durchführt und einer der wichtigsten Schmutzwasserkanäle der Stadt ist. Sodann sind vom Bauvorhaben mehrere wichtige Werkleitungstrassen betroffen. Während den Bauarbeiten, die unter Verkehr erfolgen müssen, sind die entsprechenden Spurprovisorien und Anpassungen der Fahrleitungen





für Busse und Appenzeller Bahn vorzunehmen und die Lichtsignalanlagen provisorisch anzupassen bzw. umzubauen.

### ***Baukosten und Finanzierung***

Die Gesamtkosten des Parkhauses Schibenertor belaufen sich auf rund 30 Mio. Franken. In diesen Kosten sind auch einzelne, dem Platzprojekt der Stadt zuzurechnende Aufwendungen enthalten, die aber bautechnisch zusammen im Bauablauf mit der Erstellung des Parkhausbaues ausgeführt werden. Sie sind deshalb bei den gesamten Baukosten für das Parkhaus mit eingerechnet. Das betrifft z.B. die Übergangsbereiche zwischen dem Parkhausausgang und dem Platz bzw. dem Marktpavillon, die Umlegung des Irabachs im Bereich Marktpavillon sowie die teilweise Überdachung des westlichen Blumenmarktes. Diese Kosten werden der Bauherrschaft des Parkhauses aus dem Kredit für das Platzgestaltungsprojekt entschädigt.

Das neue Parkhaus wird teilweise auf städtischem Grund und teilweise auf privatem Grund erstellt. Dabei entstehen sowohl für die Stadt als auch für die privaten umliegenden Grundstücke bzw. deren Eigentümerinnen und Eigentümer direkte und indirekte Vorteile, auch finanzielle Mehrwerte. Für die Stadt fällt insbesondere die ohnehin anstehende Sanierung der Blumenmarktfläche bzw. der Decke der Taubenlochgarage und auch der Garage selbst weg. Diese «Ohnehinkosten» sind mit rund 3 Millionen Franken zu veranschlagen.

Sodann entstehen für die Stadt wie auch für andere betroffene Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen durch das neue Parkhaus selbst, aber auch durch den Wegfall der bisherigen oberirdischen Parkplätze und die neu nutzbaren Flächen Mehrwerte. Die Höhe dieser Mehrwerte wird für die Stadt auf rund 2 Millionen und für die privaten Grundeigentümer/innen auf rund 1,5 Millionen Franken geschätzt. Die betroffenen privaten Grundeigentümerschaften, die gleichzeitig auch der Investorengemeinschaft angehören, haben sich verpflichtet, ihren Beitrag als Grundeigentümer/innen zusätzlich zu ihrem Investment am Projekt zu leisten. Diese Grundeigentümerbeiträge von insgesamt CHF 1,5 Mio. sind als Mehrwertabgeltungen entsprechend vereinbart worden.

### ***Rechtliche und technische Rahmenbedingungen für das Parkhaus Schibenertor***

Ein neues Parkhaus muss den rechtlichen und verkehrsmässigen Anforderungen für Parkieranlagen dieser Grösse an diesem Standort entsprechen. Konkret bedeutete dies schon für die Auslegung und Projektierung der Parkgarage, dass die folgenden zwingenden Rahmenbedingungen einzuhalten sind:

- In rechtlicher Hinsicht ist der Massnahmenplan Luftreinhaltung des Kantons einzuhalten. Er bestimmt, dass für die Stadt St.Gallen eine Plafonierung der Parkplätze auf öffentlichem Grund gilt. Neue öffentliche Parkplätze auf öffentlichem Grund sind nur zulässig, wenn eine entsprechende Anzahl ebenfalls öffentlicher Plätze aufgehoben (saldiert) wird. Konkret bedeutet dies für das neue Parkhaus, dass diejenigen öffentlichen Parkplätze im



*Parkhaus, die unter öffentlichem Grund liegen - entweder unter dem Oberen Graben oder dem Blumenmarkt - zu saldieren sind. Es geht um insgesamt rund 105 bis 110 Plätze. Nicht zu saldieren sind rechtlich diejenigen Parkplätze, die unter privatem Grund - dem Union-Gebäude - liegen.*

- *In technischer bzw. verkehrlicher Hinsicht ist die Fahrtenneutralität für die neue Tiefgarage ebenfalls zwingend. Dies bedeutet, dass die Aufhebungen von öffentlichen Parkplätzen im Einzugsgebiet der neuen Parkieranlage, zusammen mit den weiteren verkehrsberuhigenden Massnahmen (Fahrverbote etc.) dazu führen müssen, dass die Belastung des betroffenen Strassennetzes und der massgebenden Knoten nach Eröffnung des neuen Parkhauses nicht grösser ist als im jetzigen Zustand.*

*Das Projekt für das Parkhaus muss diesen (und natürlich weiteren baurechtlichen und anderen) Rahmenbedingungen entsprechen. Auf dieser Grundlage wurde auch die Baubewilligung für die unterirdischen Teile des Parkhauses erteilt.*

*Zusätzlich zu diesen ursprünglichen Rahmenbedingungen wurde sodann das Parkhausprojekt in eine umfassende Regelung für die Parkierung in der St.Galler Innenstadt gemäss dem nachfolgend dargestellten [St.Galler Parkplatzkonsens] eingebettet. Dies bedeutet konkret, dass für das Parkhaus eine wesentlich grössere Zahl von Parkplätzen saldiert wird, als dies rechtlich notwendig wäre, und dass nach der Erstellung des Parkhauses eine klare Regelung für öffentliche Parkplätze in der ganzen Innenstadt gilt.*

## **7.5 St.Galler Parkplatzkonsens**

### *Anlass, Zielsetzung und Ablauf*

*Die Kritik am neuen geplanten Parkhaus Schibenertor führte zur Idee, in der kontroversen Frage der Parkierung eine grundsätzliche, konsensuale Lösung zu versuchen. Deshalb lud der Stadtrat im Juni 2009 die Fraktionen des Stadtparlamentes und die direkt betroffenen Organisationen ein,*

- *eine konsensuale Lösung für das Parkhausprojekt Schibenertor,*
- *wie auch eine konsensuale Lösung über die zukünftige Parkplatzpolitik in der St.Galler Innenstadt*

*zu erarbeiten.*

*In der Folge wurde die [St.Galler Parkplatz-Konsensrunde] konstituiert, bestehend aus je zwei Vertretern der Fraktionen des Stadtparlamentes, der Verkehrsverbände TCS, ACS und VCS, des Gewerbeverbandes der Stadt St.Gallen und Pro Stadt.*

*Die Konsensrunde erarbeitete den im folgenden dargestellten [St.Galler Parkplatz-Konsens] mit den dazugehörenden Grundlagen und Beilagen. Als Definition für die Konsenserreichung wurde festgelegt, dass die Zustimmung aller Fraktionen des Stadtparlamentes und der zuständigen Gremien aller beteiligter Organisationen vorliegen muss, mit der Toleranz einer*



Ausnahme. Es haben dann alle Beteiligten zugestimmt. Der Konsens wurde am 16. April 2010 von allen Beteiligten unterzeichnet.

### *Konsensinhalt*

Dem Konsens vorangestellt sind Grundsätze und Zielsetzungen (Präambel). Betont wird die Bedeutung der St.Galler Innenstadt als Zentrum von Stadt und Region und die Wichtigkeit der Erschliessung mit dem öffentlichen und dem privaten Verkehr. Die Konsensbeteiligten halten grundsätzlich fest, dass das Angebot an öffentlich zugänglichen Parkplätzen in der Innenstadt als angemessen beurteilt wird, sofern die Parkhäuser beim Fachhochschulzentrum und am Schibenertor erstellt und die Festlegungen dieses Parkplatzkonsenses umgesetzt werden. Mit dem Konsens wird eine Begrenzung des Parkplatzangebotes im festgelegten Innenstadtbereich definiert, entsprechend den Kapazitätsgrenzen des Strassennetzes. Gleichzeitig sollen Oberflächenparkplätze möglichst in Parkhäuser verlegt werden. Die freiwerdenden Flächen sollen für Nutzungen im öffentlichen Interesse, so für den Fuss- und Veloverkehr, den öffentlichen Verkehr und als Begegnungs- und Aufenthaltsorte neu gestaltet und aufgewertet werden.

Der Inhalt des Konsenses lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Der Konsens steht unter dem Vorbehalt, dass das Parkhaus Schibenertor im Rahmen des Projektes Neugestaltung Marktplatz / Bohl / Blumenmarkt mit allen notwendigen Bewilligungen und Beschlüssen rechtsgültig wird.
- Der Konsens umfasst die öffentlichen Parkplätze in der definierten Innenstadt, und zwar sowohl die Parkplätze in Parkhäusern wie auch Oberflächenparkplätze auf Strassen und Plätzen (ungeachtet der Eigentumsverhältnisse).
- Die Innenstadt St.Gallen wird umgrenzt und in die drei Teilgebiete Altstadt, Innenstadt West, Innenstadt Ost und Erweiterungsgebiete unterteilt.
- Für die Altstadt gilt, dass keine neuen öffentlichen Parkplätze erstellt und die bestehenden Parkplätze auf öffentlichem Grund aufgehoben werden sollen, sobald sie saldiert werden können.
- Für die Innenstadt West gilt, dass das Gesamtangebot an öffentlichen Parkplätzen plafoniert wird. Neue öffentliche Oberflächenparkplätze sind vollständig, neue öffentliche Plätze in Parkhäusern bis zur Fahrtenneutralität zu saldieren.
- Für die Innenstadt Ost wird die Gesamtzahl der Oberflächenparkplätze plafoniert, es gilt die volle Saldierungspflicht. Neue öffentliche Parkplätze in Parkhäusern ohne zusätzliches Überbauungsprojekt sind zu saldieren bis zur Fahrtenneutralität, neue Parkplätze in Parkhäusern mit Zusatznutzungen sind mit einer maximalen Fahrtenzahl zu begrenzen.
- Für die Erweiterungsgebiete gilt die Festlegung einer maximalen Fahrtenzahl für neue Parkhäuser mit öffentlichen Parkplätzen.
- Für das Parkhaus Schibenertor gilt besonders, dass zusätzlich zu den bereits beschlossenen 107 Saldierungen in der Altstadt und in der westlichen Innenstadt die 4 Parkplätze



*Kirchgasse, die 9 Parkplätze Pic-o-Pello-Platz, die 6 Parkplätze Blumenbergplatz und die 23 Parkplätze westliche Bahnhofstrasse aufgehoben werden.*

*Der Konsens gilt für eine Dauer von 15 Jahren.*

### ***Konsensumsetzung***

*Die Konsensrunde hat genaue Festlegungen für die Umsetzung des Konsenses formuliert:*

- Der Konsens muss von allen an den Gesprächen beteiligten Personen unterzeichnet werden; dies ist erfolgt.*
- Die Fraktionen bzw. die Gremien der Verbände müssen zustimmen; dies ist erfolgt.*
- Für die Umsetzung der Massnahmen bei öffentlichen Parkplätzen auf privatem Grund - also bei privaten Bauvorhaben mit öffentlichen Parkplätzen in der Innenstadt, z.B. in Parkhäusern - ist ein rechtsetzender Erlass nötig. Nur damit kann eine verbindliche Wirkung gegenüber Dritten erreicht werden. Vorgesehen ist eine Nutzungsbeschränkung im Zonenplan für öffentliche Parkplätze (ähnlich den Festlegungen im Gebiet Geissberg / Altenwegen). Mit einer Motion aller Fraktionen im Stadtparlament wird dieser Erlass gefordert; die Motion ist bereits erheblich erklärt worden.*

*Der Stadtrat soll sich verpflichten, im Rahmen seiner Kompetenzen den Parkplatzkonsens umzusetzen, namentlich*

- Entsprechende Verkehrsanordnungen für die Parkplätze auf öffentlichem Grund zu erlassen, also konkret für das Parkhaus Schibenertor die zusätzlichen Saldierungen verfahrensmässig durchzuführen*
- In Sondernutzungsplänen die Festlegungen des Konsenses zu berücksichtigen, speziell beim Überbauungsplan für den Hauptbahnhof Nordwest die Fahrtenzahl für das Bahnhofparking den Festlegungen anzupassen*
- Unverzüglich nach der Beschlussfassung über das Parkhaus Schibenertor das Verfahren für den rechtsetzenden Erlass für die Innenstadt (Nutzungsbeschränkung im Zonenplan) einzuleiten*
- Nötigenfalls die Umsetzung dieses Konsenses mit den Mitteln der Planungszone zu gewährleisten.*

*Der Stadtrat hat der Übernahme dieser Verpflichtungen zugestimmt.*

### ***Nutzungsbeschränkung im Zonenplan für die Parkierung in der Innenstadt***

*Im Konsens ist vereinbart worden, dass im Zonenplan eine Nutzungsbeschränkung mit Befristung auf 15 Jahre auf der Grundlage von Art. 28octies BauG festgelegt wird. Der Stadtrat ist beauftragt worden, den Text dieser Nutzungsbeschränkung vorzubereiten und im Rahmen der Vorlage zur Platzgestaltung vorzulegen.*

*Die Ausarbeitung dieses Textes ist erfolgt. Ebenfalls hat das Baudepartement bereits die Vorprüfung durchgeführt mit dem Ergebnis, dass die Genehmigung dieses Erlasses in Aussicht gestellt wird. Vorbehalten bleiben selbstverständlich die durchzuführenden Verfahren.*



Die Nutzungsbeschränkung hat folgenden Inhalt:

*„Zulässig sind zonengemässe Nutzungen in den im Zonenplan bezeichneten Teilgebieten der erweiterten Innenstadt, wenn für öffentliche, allgemein zugängliche Parkieranlagen auf privatem Grund (Parkhäuser oder Parkplätze) folgende Festlegungen eingehalten sind:*

- a) Altstadt: Im Gebiet der Altstadt sind keine neuen öffentlichen Parkieranlagen auf privatem Grund zulässig.*
- b) Innenstadt West: Im Gebiet Innenstadt West sind neue öffentliche Parkieranlagen auf privatem Grund zulässig, sofern im Baugesuchs- oder Sondernutzungsplanverfahren die Saldierung mit bestehenden Parkplätzen auf privatem oder auf öffentlichem Grund bis zum Nachweis der Fahrtenneutralität nachgewiesen wird. Vorbehalten bleibt der rechtsgültige Abschluss allfälliger Verfahren für die Aufhebung von Parkplätzen auf öffentlichem Grund.*
- c) Innenstadt Ost: Im Gebiet Innenstadt Ost sind neue öffentliche Parkieranlagen auf privatem Grund zulässig, sofern*
  - für Parkieranlagen ohne Zusammenhang mit einem Überbauungsprojekt im Baugesuchs- oder Sondernutzungsplanverfahren die Saldierung mit bestehenden Parkplätzen auf privatem oder auf öffentlichem Grund bis zum Nachweis der Fahrtenneutralität nachgewiesen wird. Vorbehalten bleibt der rechtsgültige Abschluss allfälliger Verfahren für die Aufhebung von Parkplätzen auf öffentlichem Grund.*
  - für Parkieranlagen als Teil von Überbauungsprojekten mit zusätzlichen Nutzungen im Rahmen der Zonen- und Bauklassenmöglichkeiten im Baubewilligungs- oder Sondernutzungsplanverfahren die maximale Fahrtenzahl und die entsprechenden Massnahmen bei deren Überschreitung festgelegt werden.*
- d) Erweiterungsgebiete: In den Erweiterungsgebieten sind neue öffentliche Parkieranlagen auf privatem Grund zulässig, sofern im Baubewilligungs- oder Sondernutzungsplanverfahren die maximale Fahrtenzahl und die entsprechenden Massnahmen bei deren Überschreitung festgelegt werden.*

*Die Nutzungsbeschränkungen gemäss Bst. a - d sind ab der Rechtsgültigkeit auf 15 Jahre befristet.“*

Der Stadtrat wird das Verfahren für den Erlass dieser Nutzungsbeschränkung unmittelbar nach einem positiven Ausgang der Volksabstimmung über das Neugestaltungsprojekt einleiten. Wird hingegen das Projekt im politischen Entscheidungsverfahren abgelehnt, ist auch der Parkplatzkonsens einschliesslich der vorgesehenen Nutzungseinschränkung hinfällig.

## **7.6 Öffentlicher Verkehr**

### *Konzept*

Die Haltestelle Marktplatz Bohl ist - neben dem Bahnhofplatz - der wichtigste innerstädtische Halte- und Umsteigestandort des öffentlichen Nahverkehrs. Schon die heutige Situation kann nicht mehr befriedigen. Die Busse und die Bahn haben am jetzigen Haltebereich Bohl zu wenig Platz und zu wenig „Stauraum“ bis hin zur Gefahr eines Rückstaus in den Knoten Brühltor. Die Fahrgäste können in der engen und teilweise gefährlichen Situation nur schwierig und unbequem umsteigen und die Fahrbahn queren.

Die heute schon ungenügende Situation wird künftig untragbar, sollte nicht eine grundlegende Änderung erfolgen. Es ist mit einem Ausbau des öffentlichen Verkehrs über den Bohl



und Marktplatz von über 50 % bis zum Jahre 2030 zu rechnen. Dazu kommt, dass sowohl die Zahl der langen Busse zunehmen wird wie auch die Kompositionen der Appenzeller Bahnen bereits demnächst deutlich verlängert werden. Die grössere Anzahl Kurse zusammen mit den grösseren Fahrzeugen macht es zwingend, eine neue Haltestellendisposition zu realisieren. Nur so können der öffentliche Verkehr flüssig abgewickelt und für die Fahrgäste sichere und attraktive Umsteigemöglichkeiten angeboten werden.

Aus diesen Gründen soll mit der Verlegung beider Haltestellen in den Bereich Marktplatz eine grundlegende Verbesserung für den öffentlichen Verkehr und für die Fahrgäste realisiert werden. Mit dieser Haltestellendisposition werden die Voraussetzungen für einen deutlichen Ausbau des Angebotes im öffentlichen Verkehr über den Bohl und Marktplatz in den kommenden Jahren geschaffen - was auch der Zielsetzung des von der Bürgerschaft angenommenen *«Reglementes für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung»* entspricht. Ohne eine neue Haltestellenlösung hier im Zentrum der Altstadt, an einer entscheidenden Schlüsselstelle für den städtischen und regionalen Nahverkehr, wäre diese wichtige übergeordnete Zielsetzung grundsätzlich in Frage gestellt.

#### *Haltestellendisposition*

Die Haltestelle auf der Marktplatzseite ist in den Marktpavillon integriert und bildet zusammen mit der Markthalle eine gestalterische Einheit. Der entlang der 68 Meter langen Haltekante angeordnete Warteraum ist mit vier Metern Breite auch den Platzanforderungen in Spitzenzeiten gewachsen. In der Fläche steht gesamthaft für die Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs deutlich mehr Platz zur Verfügung als im heutigen Zustand mit der Calatrava-Halle.

Der neue Warteraum ist auf der ganzen Länge bedacht, frei von Möblierungen und wirkt somit offen und unbeengt. Die für die Fahrgäste notwendigen Anzeige- und Fahrplanta feln und alle weiteren Fahrgastinfrastrukturen sind an der Wand der Markthalle angeordnet und gestalterisch mit dieser abgestimmt. Auch auf die Seite des Warteraumes ist von den festen Marktständen aus eine Warenauslage und damit ein Verkauf möglich. Insbesondere soll hier auch ein Kiosk platziert werden. Die gesamte Haltestellendisposition ist modern ausgelegt und gestaltet und setzt für diese wichtige städtische Haltestelle einen hohen Standard.

Auf der nordseitigen, auch 68 Meter langen Haltestelle ist künftig ebenfalls ein grosszügiger Warteraum vorhanden. Anzeigetafeln melden auch auf dieser Seite die in den nächsten Minuten ankommenden Busse. Ansonsten befinden sich hier nur die notwendigsten Informationstafeln, um den Raum nicht mit Möblierungen zu überladen. Bei dieser Haltestelle sind ebenfalls Unterstandsmöglichkeiten für die wartenden Buspassagiere vorgesehen. Im Rahmen der Projektierung muss deren exakte Platzierung und architektonische Gestaltung noch weiterbearbeitet werden. Grundsätzlich wäre aus der Sicht des Freiraumes zwar wünschbar, hier keine hochbaulichen Elemente anzuordnen; die Ansprüche der Fahrgäste für einen teil-



*weisen wind- und regengeschützten Warteraum sollen jedoch mit drei Wartehallenelementen berücksichtigt werden. Zwischen diesen Wartehallen, die zusammen mit den vorgesehenen Baumgruppen den Haltestellenbereich begrenzen, und der Gebäudezeile mit der Ladenfront bleibt ein genügend breiter drei Meter messender Flanieraum erhalten.*

*Die neue Lage der Haltestellen erfordert eine weit über den Projektbereich hinausgehende Führung des öffentlichen Verkehrs. Die Kursfolgen und die entsprechende Verkehrssteuerung müssen den Platzanforderungen und den für den Busverkehr vorhandenen Stauräumen und Busspuren angepasst und entsprechend geregelt werden. Dies hat Auswirkungen auf die Verkehrsführung auf der Poststrasse sowie die Verkehrsknoten Schibenertor und Brühltor. Die beiden lichtsignalgesteuerten Knoten Schibenertor und Brühltor bilden die Eingangsportale für den Marktplatz / Bohl. Um den Verkehrsfluss auf diesen Knoten, aber insbesondere auch bei den Haltestellen zu optimieren, sind zu grosse ÖV-Pulke auf der Zufahrt zu diesen Knoten zu vermeiden. Daher müssen in Spitzenzeiten die Abfahrten ab dem Bahnhofplatz künftig gestaffelt erfolgen.*

*Die beiden Haltekannten bieten Platz für das gleichzeitige Anhalten von drei bis vier Busfahrzeugen oder einer Zugskomposition der Appenzeller Bahnen und einem Bus. Die Haltekannten werden mit einem Anschlag von 16 cm erstellt, um ein bequemes Ein- und Aussteigen zu ermöglichen. Die Haltekantenhöhe stellt dabei einen Kompromiss dar zwischen den Anforderungen der komfortablen Fussgängerquerung, der Zugänglichkeit für Behinderte bei Schmalspurbahnen beziehungsweise bei Bussen und der Gestaltung. Zwischen den Fahrspuren des ÖV ist im Bereich der Haltestellen zur sicheren Querung ein 2,6m breiter Mittelstreifen angeordnet.*

## **7.7 Langsamverkehr**

*Das Projekt für die Neugestaltung von Marktplatz, Bohl und Blumenmarkt ist ein Projekt für den Langsamverkehr. Die gesamte Platzfläche soll klarer als heute und viel grossräumiger den Fussgängerinnen und Fussgängern zur Verfügung stehen oder für verschiedenste Zwecke im allgemeinen Interesse benützt werden können. Dies betrifft neben dem Markt vor allem die Gastronomie, Veranstaltungen aller Art, Feste etc.*

*Die Velofahrerinnen und Velofahrer werden ebenfalls deutliche Verbesserungen erfahren. Die Veloführung auf der Längsachse über den Bohl und Marktplatz erfolgt im Mischverkehr mit dem ÖV auf den gleichen Fahrspuren. Die Zweiräder dürfen in der Begegnungszone jedoch grundsätzlich überall zirkulieren, weil die verkehrsrechtliche Unterscheidung in Fahrbahnen und Fussgängerflächen wegfällt. Ab der Engulgasse wird für die Zufahrt in den Knoten Schibenertor neu eine Radspur angelegt. Richtung Osten verlassen die Velofahrenden diesen Altstadtbereich wie heute über den Waaghausweg.*



Die Zahl der Veloabstellplätze soll insgesamt erhöht, das Angebot an gedeckten Abstellmöglichkeiten verbessert werden. In der nördlichen Altstadt (Engelgasse, Metzgergasse, Goliathgasse, Magnihalde) sowie in der mittleren Altstadt (Neugasse beim Amtshaus, auf dem Markplatz, beim Waaghaus) werden zusätzliche Veloabstellplätze angeboten. Von besonderer Bedeutung für die Attraktivität des Veloverkehrs sind gedeckte Abstellplätze. Es soll an beiden Seiten der neugestalteten Plätze je ein grösserer gedeckter Abstellplatz zur Verfügung stehen. Der bestehende Platz beim Coop City auf der Ostseite des Platzbereiches bleibt bestehen. Zusätzlich soll auf der Westseite auf dem Blumenmarkt entlang des Union-Gebäudes ein eingeschossiger, gedeckter Anbau erstellt werden. In diesen Anbau wird die Erschliessung der Migros integriert; gleichzeitig entsteht hier neu ein grosser gedeckter Veloabstellplatz.

## **8 Strassenbauprojekt**

### **8.1 Strassenoberbau und Beläge; bautechnische Aspekte**

In Übereinstimmung mit den Randbedingungen im Wettbewerbsprogramm müssen sämtliche Platzflächen für Anlieferungen mit Lastwagen befahrbar sein. Der Strassenoberbau hat daher mit dem Pflasterungsbelag im Minimum der Beanspruchung der entsprechenden Verkehrslastklasse der VSS-Normen zu genügen; die ÖV-Korridore sind infolge der schweren Achslasten und der hohen Frequenzen des Busverkehrs sogar für die höchste Verkehrslastklasse zu dimensionieren.

Im gesamten Gestaltungsgebiet sind je nach Nutzung vier unterschiedliche bautechnische Strassenaufbauten vorgesehen:

- Natursteinpflasterung in Splittbeton, mit Mörtel ausgefugt (gebundene Bauweise): mit der Steinsorte Basalt in der unteren Marktgasse, in der Steinsorte Guber auf dem Blumenmarkt, auf der Nordseite des Markplatzes und rund um das Waaghaus
- Natursteinpflasterung in Sand / Splitt, mit Sand ausgefugt (ungebundene Bauweise): mit der Steinsorte Basalt auf dem Markplatz und in der Neugasse im Bereich der Marktnutzung
- Natursteinplatten in Splittbeton, mit Mörtel ausgefugt (Gebundene Bauweise): mit Basaltplatten im Aussenbereich des Marktpavillons, mit Guberplatten auf dem Blumenmarkt, mit Onsernone-Granitplatten auf dem Bohl
- Zweischichtige Betondecke, gestalterisch mit Mineral-Zuschlagsstoffen aufbereitet: Spezialkonstruktion für alle ÖV-Korridorbereiche, ausgenommen auf dem Bohl.

Allen Profilen gemeinsam ist eine Foundationsschicht aus frostsicherem Kiessand und eine 8 cm starke Drainasphaltschicht. Bei der gebundenen Bauweise werden die Pflastersteine oder Natursteinplatten über diesen beiden Schichten in einem 4 bis 6 cm dicken Splittbeton-Bett versetzt und die Fugen mit einem witterungsbeständigen Mörtel verfüllt. Ungebundene





*Bauweise bedeutet, dass die Pflästerung in Sand oder Splitt eingebettet wird und die Fugenfüllung aus bindigem Sand besteht. Für alle in Frage kommenden Pflästerungsarten und Plattenbeläge werden im Rahmen der Projektierung entsprechende Musterflächen erstellt und die Eignung der Bettung und der Ausfugung untersucht.*

*Beim 8.60 m breiten Korridor (2 x 3.0m Fahrspuren und 2.6m Mittelstreifen) für Bahn und Busse wird auf dem Drainasphalt eine 25 cm dicke untere Betonplatte erstellt, in welche die Bahnschwellen für die Doppelspur der Appenzeller Bahnen integriert werden. Zwischen den insgesamt vier Schienen werden im Abschnitt Bohl niveaugleich Natursteinplatten verlegt. Im übrigen Bereich dieses ÖV-Korridors wird statt einer Pflästerung eine 19 cm dicke obere Betondecke eingebracht, damit auch für die zahlreichen Buskurse optimale Fahrverhältnisse bestehen. Mit speziellen Zuschlagsstoffen soll eine optische Angleichung dieses Betonstreifens mit der Pflästerung und den Natursteinplatten erreicht werden.*

*Während der ÖV-Korridor im Bereich des Bohls wegen der Platzwirkung niveaugleich mit den angrenzenden Flächen ist, wird im Abschnitt Marktplatz ein Höhenversatz von 16 Zentimetern zwischen der Fahrbahn und der Gehwegfläche angeordnet. Auf dem Bohl soll die Abgrenzung zwischen dem Fahrbereich des öffentlichen Verkehrs und den Fussgängerflächen durch die Ausrichtung der Platten, allenfalls flankiert von einer speziellen Bundsteinplatte, [markiert] werden.*

## **8.2 Gleisbau, Fahrleitungen**

*Im gesamten Gestaltungsabschnitt zwischen Schibenertor und Waaghaus sind die Doppelspurgleise der Appenzeller Bahnen neu zu erstellen, da ihre Linienführung den neuen Erfordernissen entsprechend angepasst werden muss. Die beiden Gleisachsen werden parallel geführt und liegen 6.10 m auseinander, so dass bei sich kreuzenden Bahnkompositionen noch ein ausreichend breiter, sicherer Aufenthaltsstreifen für Personen besteht. Wie im Strassenbereich üblich, werden sogenannte Rillenschienen mit einer Konstruktionshöhe von 18 cm verwendet. Diese werden auf Bahnschwellen befestigt und nach der Schienenmontage in die untere Betonplatte eingegossen. Die Schienen, die im Betrieb immer geringfügige Bewegungen erfahren, werden zu den angrenzenden starren Elementen (obere Betondecke bzw. Natursteinplatten) vollständig durch Fugen getrennt.*

*Aufgrund der Verlegung der ÖV-Korridore ist auch eine Anpassung der Fahrleitungen notwendig. Neben der Verschiebung der Fahrleitungen in den Endzustand sind auch für die Bauzeit provisorische Verschiebungen notwendig. Aufgrund der Lage und Höhe der neuen Markthalle ist auch das Tragwerk der Fahrleitungen in diesem Bereich neu zu erstellen.*



### 8.3 Kosten Strassenbau und Verkehr (Tiefbau)

Die Gesamtkosten für den Strassenbau und die verkehrlichen Massnahmen betragen gegen 17 Mio Franken. Zum Strassenprojekt gehören auch Gestaltungselemente wie Beläge, Möblierung, Brunnenanlage, Grünanlagen und Baumpflanzungen. Die Kosten setzen sich wie folgt zusammen:

	CHF
1. Baustelleneinrichtung, Rodungen, Abbrüche	242'000
2. Garten- und Landschaftsbau	524'000
3. Baugruben und Erdbau, Foundationsschichten	373'000
4. Pflästerungen und Abschlüsse	3'765'000
5. Belagsarbeiten	2'083'000
6. Entwässerungen	760'000
7. Deponiegebühren	95'000
8. Verkehrsregelungsanlagen, Markierung und Signalisation	331'000
9. Möblierung , Wartehallen Haltestelle Nord	520'000
10. Unterflurabfallkübel, Unterflurpresscontainer	316'000
11. Beleuchtung öffentlicher Raum	815'000
12. Gleisbau inklusive Bahnersatz	2'120'000
13. Fahrleitungsanpassungen	1'410'000
14. Veloabstellplätze Möblierung	50'000
15. Verschiedenes	79'000
16. Unvorhergesehenes/Archäologie	500'000
17. Projekt, Bauleitung, Koordination	2'817'000
Total Baukosten Platzgestaltung und Verkehr	<u>16'800'000</u>



## 9 Werkleitungsprojekte

### 9.1 Elektrizitätsversorgung

#### *Ausgangslage*

Ausgelöst durch die geplante Neugestaltung von Bohl, Marktplatz und Blumenmarkt muss das bestehende Versorgungsnetz teilweise verlegt oder erneuert werden. Der eine Teil der geplanten Massnahmen ist gestaltungsbedingt, ein anderer betrifft ohnehin anstehende Sanierungsmassnahmen der Elektrizitätsversorgung.

#### *Gestaltungsbedingte Massnahmen, Trafostation*

Die im Jahre 1990 erstellte Trafostation Marktplatz muss dem Marktpavillonprojekt weichen. Aufgrund der Tatsache, dass diese Trafostation erst die halbe Abschreibungsdauer erreicht hat, werden die Kosten aufgeteilt, so dass die Gebäudekosten zu Lasten des Verpflichtungskredites in der Investitionsrechnung und die elektromechanischen Komponenten zu Lasten der Elektrizitätsversorgung gehen.

Zwischen dem Schibenertor und der Marktgasse auf der Marktplatz-Nordseite, wie auch südlich der geplanten Markthalle, muss das bestehende Leitungsnetz durch die Baumbepflanzungen und weiterer Kunstbauten teilweise um- respektive neu verlegt werden. Es ist auch vorgesehen, sechs unterirdische Senkelektanten zu erstellen. Diese dienen als Elektroverteiler für die auf dem Marktplatz und im Bohl zugelassenen mobilen Marktstände. Ebenfalls wird bei der Neugestaltung des Marktplatzes die öffentliche Beleuchtung neu erschlossen. Im Übrigen müssen die bestehenden Beleuchtungsleitungen den neuen Verhältnissen angepasst werden.

Die Baukosten für diese als Folge der Neugestaltung bedingten Massnahmen betragen:

	CHF
1. Trafostation	980'000
2. Niederspannungsnetz	225'000
3. Öffentliche Beleuchtung	120'000
4. Elektroverteiler Marktstände	160'000
5. Projektierung, Bauleitung, Koordination	<u>25'000</u>
Total Kosten Elektrizitätsversorgung [gestaltungsbedingt]	<u>1'510'000</u>



***Teilprojekt Elektrizitätsversorgung***

Die elektromechanische Ausrüstung der neu zu erstellenden Trafostation wie auch sämtliche in diesem Zusammenhang bedingten Leitungsanpassungen, welche die übliche Mindestlebensdauer erreicht haben, gehen zu Lasten der Elektrizitätsversorgung.

Die elektromechanische Ausrüstung der neuen Trafostation umfasst zwei Transformatorenplätze für Einheiten bis 1'000 kVA sowie eine auf die Leistungsfähigkeit abgestimmte Mittel- und Niederspannungsanlage. Bauart und Ausrüstung entsprechen dem bewährten Normtyp für Transformatorenstationen zur Versorgung im Stadtgebiet. Zusätzlich werden altersbedingt diverse Netz-, Beleuchtungs- und Signalkabel ersetzt. Ausserdem werden Reserverohre für spätere Verwendungszwecke verlegt.

Die Baukosten für die Massnahmen der Elektrizitätsversorgung betragen:

	CHF
1. Trafostation	258'000
2. Mittelspannungsnetz	25'000
3. Niederspannungsnetz	230'000
2. Öffentliche Beleuchtung	40'000
3. Signalkabel	10'000
4. Projektierung, Bauleitung, Koordination	76'000
Verpflichtungskredit Elektrizitätsversorgung	<u>639'000</u>

**9.2 Wasserversorgung*****Projekt***

In der Marktgasse vom Bohl bis Mitte Kreuzung Neugasse liegt eine Duktulgussleitung DN 150 mm aus dem Jahre 1968. Duktulgussleitungen aus der ersten Generation erreichen nicht die gewünschte Lebensdauer von 70 Jahren, wie es üblich ist. Dieses Phänomen wurde schon in mehreren Strassen in St.Gallen festgestellt. Aus diesem Grund musste auch schon ein Leck an der Kreuzung Marktgasse / Bohl repariert werden. Durch die Neugestaltung von Bohl, Marktplatz und Blumenmarkt drängt sich somit eine frühzeitige Sanierung dieser Leitung auf.

Wie im oberen Teil der Marktgasse wird ein Polyethylenrohr (PE) 160/131 in konventionellem Grabenbau eingebracht. Angeschlossen wird das Rohr an der neuen Leitung bei der Marktgasse 7; es endet bei der Kreuzung Bohl / Marktgasse. Die Hauszuleitungen werden grösstenteils ersetzt. Zusätzlich wird von der neuen Versorgungsleitung auf der Höhe des Hauses am Bohl 2 in westlicher Richtung bis zum Taubenloch ebenfalls ein PE 160/131-Rohr



verlegt. Von dieser Leitung aus wird die neue Markthalle erschlossen. Diese neue Leitung ist nötig, da die Leitung vom Marktplatz 20 quer über die Strasse zum Marktplatz 5 infolge des neuen Untergeschosses der Markthalle aufgehoben wird.

Eingebunden wird die Leitung beim Marktplatz 5 an die umliegenden Hauszuleitungen. Die gesamte Neubaustrecke misst rund 150 m. Es werden gesamt drei neue Oberflurhydranten für den Brandfall und zwei Unterflurhydranten als Wasserbezugsmöglichkeit erstellt. Die Hydranten sind im Gestaltungsgebiet Bohl / Marktplatz verteilt.

#### **Kosten**

Löhne	CHF 29'000
Material	CHF 32'000
Fremdleistungen	CHF 59'000
Verschiedenes	CHF 12'000
Erlös (GVA)	<u>./ CHF 18'000</u>

Verpflichtungskredit Wasserversorgungsleitung	<u>CHF 114'000</u>
---	--------------------

### **9.3 Gesamtkosten Trafostation und Werkleitungsbauten**

Die oben beschriebenen Massnahmen der Stadtwerke stehen somit teilweise in einem direkten Zusammenhang mit dem Gestaltungsprojekt Bohl Marktplatz Blumenmarkt beziehungsweise werden von der Neugestaltung ausgelöst. Die Kosten betragen insgesamt :

1. Gestaltungsbedingte Massnahmen Elektrizität	1'510'000
2. Elektrizitätsversorgung Trafostation inkl. Leitungsanpassungen	639'000
3. Wasserversorgung Leitungserneuerungen	<u>114'000</u>
<b>Total Werkleitungsbauten</b>	<b><u>2'263'000</u></b>

## **10 Archäologie**

Im Bereich des heutigen Oberen Grabens, des Blumenmarktes / Taubenlochs und auch in einem Teil des Marktplatzes verliefen früher Stadtmauern. Bei den Projektierungsarbeiten und bei den Kostenberechnungen war deshalb klar, dass mit gewissen Aufwendungen für die Archäologie und mit entsprechenden Kosten zu rechnen ist. Deshalb wurden sowohl beim städtischen Projekt wie auch beim Projekt für das Parkhaus Kostenpositionen für diese Aufwendungen eingesetzt, ohne diese allerdings genauer abschätzen zu können.

Nach Abschluss der wesentlichen Projektierungsarbeiten zum Marktplatz zeigten dann die Bauarbeiten beim Projekt zur Neugestaltung der südlichen Altstadt ein archäologisches Potenzial, das grösser als erwartet war. Die Kantonsarchäologie gelangte im Frühling 2010 an



die Stadt und an die Cityparking AG mit dem Anliegen, der Archäologie auch bei den Projekten Marktplatz und Parkhaus sowohl zeitlich wie auch kostenmässig eine hohe Bedeutung zu geben. Die ersten Vorstellungen der Kantonsarchäologie über den zeitlichen und kostenmässigen Aufwand waren allerdings nicht akzeptabel. Es musste mit Bauverzögerungen von ein bis zwei Jahren und mit Gesamtkosten im zweistelligen Millionenbereich gerechnet werden. Die Stadt und die Trägerschaft des Parkhauses vertraten klar den Standpunkt, dass die Archäologie und die Beachtung des geschichtlichen Erbes einen wichtigen Platz haben müssen, dass aber trotzdem auch das Ausmass der archäologischen Arbeiten und deren Auswirkungen Gegenstand einer Interessenabwägung sein müssen. Neben den Kosten sind dabei vor allem die Zumutbarkeit von Bauverzögerungen, offenen Baugruben und Umleitungen und Provisorien mitten in der Stadt für die Bevölkerung und für Direktbetroffene (z.B. Ladengeschäfte) zu beachten.

Deshalb vereinbarten Kanton und Stadt im Sommer 2010, mit Sondiergrabungen und -bohrungen näheren Aufschluss über mögliche archäologisch interessante Bereiche bzw. Schichten zu erhalten. Die Ergebnisse der Untersuchungen zeigten den erwarteten Verlauf der früheren Mauern und die Lage und Dicke der relevanten Erdschichten. Im Folgenden wurde in den Verhandlungen zwischen Kanton bzw. Kantonsarchäologie, Stadt und Trägerschaft Parkhaus eine einvernehmliche Lösung erarbeitet. Vorgesehen sind nun archäologische Flächengrabungen in drei Schwerpunktbereichen, nämlich

- Vorgängig der eigentlichen Bauarbeiten und ohne wesentliche externe Auswirkungen in der «Taubenlochgarage»,
- Nach der Erstellung der Baugrubenabdeckung für das Parkhaus und ebenfalls ohne wesentliche externe Auswirkungen im Oberen Graben vor dem «Cafe Süd», parallel zum Fortgang der Bauarbeiten im nördlich anschliessenden Teil vor der Migros
- Vor der Inangriffnahme der Bauarbeiten am Marktplatz im Bereich des künftigen Marktpavillons; diese archäologische Flächengrabung bedingt allerdings die Öffnung dieses Grabens etwa 8 bis 12 Monate früher als geplant, ein entsprechend längeres Provisorium für die festen Marktstände und die frühere Aufhebung der dortigen Parkplätze.

Im Übrigen wurde vereinbart, dass die weiteren Bauarbeiten von den Archäologinnen und Archäologen begleitet werden, analog dem Vorgehen in der südlichen Altstadt. Für den Verkehrsablauf und für die Erschliessung der Geschäfte entstehen durch die drei Flächengrabungen und die Baubegleitung keine wesentlichen Probleme.

Durch die Einbettung der Flächengrabungen in den Bauablauf bzw. durch die vorgängigen Grabungen für die Archäologie sind auch die bauseitigen Komplikationen, Verzögerungen etc. und die dadurch entstehenden Kosten geringer als ursprünglich berechnet. Genau erfasst wurden die Kosten für längere Baugrubensicherungen, längere Provisorien z.B. für die Marktstände, für den Wegfall der Parkeinnehmungen etc. Abgeschätzt wurden die Kostenwirkungen der Flächengrabungen wie auch für die archäologische Begleitung aufgrund der län-



geren oder komplizierteren Bauabläufe, z. B. bezüglich Bauzinsen, Bauteuerung etc. Im Kostenvoranschlag der Stadt sind für die möglichen bauseitigen Zusatzaufwendungen nun 1.3 Mio. eingesetzt worden, nämlich 0.8 Mio. beim Gestaltungsprojekt (Marktpavillon) und 0.5 Mio. beim Strassenbau- bzw. Verkehrsprojekt. Sodann werden auch die Parkhausinvestoren einen wesentlichen weiteren Anteil der Gesamtaufwendungen für die Archäologie, auf freiwilliger Basis, übernehmen; dies betrifft sowohl die archäologische Begleitung beim Parkhausprojekt wie auch die für dieses Projekt ebenfalls anfallenden Komplikationen und Verzögerungen.

Die reinen Aufwendungen für die Archäologie, also im Wesentlichen die Lohnkosten für die Archäologinnen und Archäologen, werden für die nun erarbeitete Lösung von der Kantonsarchäologie auf 3.8 Mio. berechnet. Grundsätzlich ist die Archäologie samt Kostentragung Sache des Kantons. Allerdings hat auch die Stadt ein Interesse an der Erforschung und Sicherung bzw. Dokumentation ihres geschichtlichen Erbes. Zudem geht es hier um archäologische Massnahmen, die durch ein städtischen Projekt ausgelöst werden. Deshalb schlägt der Stadtrat vor, dass sich die Stadt pauschal mit 1 Mio. Franken freiwillig an diesen Kosten beteiligt, zusätzlich zu den bauseitigen Aufwendungen. Das Departement des Innern seinerseits wird der Regierung vorschlagen, im Lotteriefondsbeschluss vom November 2011 dem Kantonsrat den Beitrag von 2.8 Mio. zu beantragen.

Der Kanton wird um einen Bundesbeitrag ersuchen; dieser würde zwischen Stadt und Kanton anteilmässig aufgeteilt. Anrechenbar sind dabei nur die eigentlichen Archäologiekosten, bei einem möglichen Bundesbeitrag von CHF 600'000 entfielen auf die Stadt somit rund CHF 160'000. Der Pauschalbeitrag der Stadt reduzierte sich also in diesem Fall auf rund CHF 840'000.

## **11 Gesamtkosten und Finanzierung**

### **11.1 Allgemeine Massnahmen**

Zu den dargestellten einzelnen Kostenanteilen der Teilprojekte Gestaltung, Strassenbau und Verkehr sowie Werkleitungsbauten kommen verschiedene allgemeine, dem Gesamtprojekt zuzurechnenden Massnahmen hinzu. Es geht im Einzelnen um folgende Positionen:

- die Ohnehinkosten für die sonst nötige Sanierung des Taubenlochs
- die Mehrwertabgeltung durch den Bau des Parkhauses und die damit mögliche Verkehrsbefreiung der Plätze
- die mit dem Projekt und dem Bauablauf nötige Öffentlichkeitsarbeit
- den Rückbau der Calatravahalle (ohne Kosten für einen späteren eventuellen Wiederaufbau)
- die noch zu eruierenden Kunstelemente (Kunst im öffentlichen Raum)



- den in Ziff. 10 vorgeschlagenen Pauschalbeitrag an die Archäologie.

Im Einzelnen sind folgende allgemeine Kosten einzurechnen:

1. Ohnehinkosten Sanierung Taubenloch	3'000'000
2. Mehrwertabgeltung Parkhaus	2'000'000
3. Öffentlichkeitsarbeit	200'000
4. Kunst im öffentlichen Raum	200'000
5. Calatrava-Halle Abbau	100'000
6 Archäologie	<u>1'000'000</u>
Total	<u>6'500'000</u>

## 11.2 Zusammenstellung Gesamtkosten

Die Gesamtkosten für das Projekt Neugestaltung Bohl Marktplatz Blumenmarkt und die Beteiligung der Stadt am Parkhaus Schibenertor setzen sich aufgrund der vorstehenden Kostenzusammenstellungen wie folgt zusammen:

1. Teilprojekt Gestaltung	14'300'000
2. Teilprojekt Strassenbau und Verkehr	16'800'000
3. Werkleitungen	2'263'000
4. Allgemeine Massnahmen	6'500'000
Gesamtkosten	39'863'000

Die Kostenermittlung wurde auf der Basis der ausgearbeiteten Vorprojekte erfasst. Die Kostengenauigkeit solcher Kostenschätzungen in Vorprojekten beträgt gemäss den üblichen Regeln plus/minus 25 %. Im hier vorliegenden Fall wurde hingegen eine deutlich höhere Kostengenauigkeit erarbeitet. Für bestimmte Arbeitsbereiche wurden bereits Richtofferten eingeholt. Wichtige Kostenteile wie etwa die Haustechnik der Markthalle, deren Holzkonstruktion oder die Pflasterung auf den Platzflächen sind so genauer berechnet worden. Die Preisbasis ist der April 2009 (Indexstand Zürcher Index der Baukosten: 110.9 Punkte).

## 11.3 Kostenanteile Dritter

Die Stadt muss die Gesamtkosten des Projektes nicht allein tragen. Es stehen die folgenden Beiträge Dritter in Aussicht:

### *Beitrag Kanton St. Gallen*

Gemäss dem Kantonsratsbeschluss über das Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2009 bis 2013 vom 24. September 2008 leistet der Kanton einen Investitionsbeitrag an die Bushaltestellen Marktplatz St.Gallen von CHF 1.95 Mio.





### *Anteil Appenzeller Bahnen (AB)*

Gestützt auf die Konzession zur Mitbenützung des öffentlichen Grundes für den Bahnbetrieb haben sich die AB an den Kosten der Neugestaltung zu beteiligen. Demnach muss das Bahnunternehmen auf den Gemeindestrassen die Anpassungen ihrer Geleiseanlagen an neue Strassenverhältnisse grundsätzlich selber tragen. Da die vorgesehene neue Geleiseführung neben den verkehrlichen Anforderungen auch wesentliche gestalterische Interessen berücksichtigt, war es gerechtfertigt, bei der Kostenbeteiligung der AB eine Abwägung der Interessen vorzunehmen. Daher ist mit den AB die folgende angemessene Kostenbeteiligung ausgehandelt worden: Die AB werden die infolge des Bahnunterbruches notwendigen Busersatzkosten vollumfänglich selber finanzieren, mit Kostenfolgen von voraussichtlich CHF 0.54 Mio. Bei der Gleisverlegung werden sich die AB an den Kosten im Rahmen des entsprechenden Mehrwertes mit CHF 0.99 Mio. beteiligen, ebenso an den Kosten für die Anpassung der Fahrleitungen mit CHF 0.165 Mio. Der Kostenanteil der Appenzeller Bahnen beträgt demnach insgesamt CHF 1.695 Mio.

### *Anteil Busbetriebe*

Der Busbetrieb (VBSG und Postautos) muss während der gesamten Bauzeit aufrecht erhalten werden. Für die Busunternehmungen werden aber gewisse Einschränkungen und Erschwernisse und damit auch kleinere Mehraufwendungen nicht zu vermeiden sein. Diese Kosten sind betriebs- und linienabhängig und zum Voraus schlecht bezifferbar. Sie gehen aber voll zulasten der Transportunternehmungen und sind daher in den Gesamtkosten des Projektes nicht berücksichtigt worden.

Die VBSG haben sich aber an den Anpassung der Fahrleitungen für die Trolleybusse zu beteiligen. Analog zu den Appenzeller Bahnen werden auch die VBSG den Mehrwert von CHF 0.385 Mio. übernehmen.

### *Anteil Agglomerationsprogramm (Bund)*

Gemäss Prüfbericht des Bundes vom 12. Dezember 2008 zum Agglomerationsprogramm St. Gallen / Arbon-Rorschach wird die Massnahme [4.3 Umgestaltung Bohl / Marktplatz St.Gallen] zwar in der Priorität A aufgeführt, jedoch aufgrund der beschränkten Mittel des Infrastrukturfonds des Bundes nicht mitfinanziert, sondern als Eigenleistung betrachtet.

Hingegen wird die Massnahme [3.1 Teil 1 Eigentrassierung Stadt St.Gallen, Priorität A] mit einem Beitrag von 40 % unterstützt. Mit dem Projekt der Neugestaltung Marktplatz Bohl wird eine ÖV-Eigentrassierung zwischen Schibenertor und Brühltor ermöglicht. Die Stadt erachtet daher einen Beitrag des Bundes zur ÖV-Eigentrassierung in diesem Bereich als angemessen und wird nach der Zustimmung zum Projekt einen entsprechenden Beitrag beantragen. Im jetzigen Verpflichtungskredit ist aber noch kein Beitrag eingerechnet. Allenfalls wird bis zur Volksabstimmung über dieses Projekt eine genauere Information erfolgen können.



## 11.4 Verpflichtungskredit

Der erforderliche Verpflichtungskredit berechnet sich somit wie folgt:

Gesamtkosten brutto	39'863'000
Beitrag Kanton St.Gallen – Förderung öffentlicher Verkehr	- 1'950'000
Anteil Appenzeller Bahnen an Gleisbau und Fahrleitung	- 1'695'000
Anteil VBSG Trolleybus - Fahrleitung	- 385'000
Gesamtkosten netto, <b>Verpflichtungskredit</b>	<u>35'833'000</u>

In der Investitionsplanung verteilt sich der erforderliche Verpflichtungskredit in der Hauptsache auf die Jahre 2013 bis 2015.

## 12 Weiteres Vorgehen und Bauablauf

Die Bürgerschaft wird anschliessend an die Beschlussfassung des Stadtparlamentes über das Gesamtprojekt entscheiden, voraussichtlich im Mai 2011. Anschliessend folgt die Detailprojektierung des Gestaltungs- und Verkehrs- bzw. Platzprojektes der Stadt. Vorgängig der eigentlichen Bauarbeiten, die Ende 2011/Anfang 2012 mit dem Parkhaus beginnen, werden die erwähnten archäologischen Grabungen vorgenommen. Die Bauarbeiten am städtischen Projekt werden voraussichtlich 2013 starten und 2015/16 abgeschlossen werden.

Der gesamte Bauablauf gliedert sich in folgende Hauptphasen:

- Erstellung Parkgarage Schibenertor inklusive Ein- / Ausfahrt und Westzugang
- Bau des östlichen Zugangs zur Parkgarage und der öffentlichen WC-Anlagen
- Bau neuer Marktpavillon und unterirdische Trafostation sowie überdeckter Wartebereich
- Abbruch Calatrava-Wartehalle und Erstellung ÖV-Korridor
- Erstellung Plätze mit Pflasterung und Natursteinplatten
- Möblierung, Baumpflanzungen, Beleuchtung, übrige Installationen über Terrain.

Logistisch besonders anspruchsvoll ist die Erstellung des ÖV-Korridors, denn der Busbetrieb (VBSG und Postautos) ist während der gesamten Bauzeit aufrechtzuerhalten. Die Appenzeller Bahnen hingegen können während dieser Bauphase nicht über den Bohl geführt werden. Sie verkehren von Trogen her nur bis zum Spisertor. Von dort bis zum Hauptbahnhof wird ein provisorischer Ersatz-Busbetrieb organisiert. Da dieses Provisorium teuer und betrieblich aufwändig ist, muss der ÖV-Korridor innert möglichst kurzer Zeit realisiert werden. Realistisch ist eine Bauzeit bzw. eine Provisoriumsdauer von ca. neun Monaten. In dieser Bauphase sind auch die Fahrleitungen mehrmals dem jeweiligen Bauzustand anzupassen und schliesslich für den definitiven Betrieb einzurichten. Für die Neugestaltung der Platzflächen



*und die Installationen über Terrain ist mit mindestens zwei weiteren Jahresetappen zu rechnen.*

*Im Rahmen der kommenden Projektierung muss der Bauablauf noch intensiv untersucht werden. Dabei ist anzustreben, dass einerseits die bestehenden Nutzungen und die Anlieferung der Altstadt möglichst uneingeschränkt gewährleistet werden können und andererseits die Bauzeiten so kurz wie möglich ausfallen. Verkehrsprovisorien, auch für den öffentlichen Busverkehr, werden aber unumgänglich sein.*

*Der Stadtpräsident:  
Scheitlin*

*Der Stadtschreiber:  
Linke*

*Beilagen:  
Projekt Neugestaltung, Modell und Visualisierungen  
Strassenbau Verkehrsprojekt, Grundriss  
Verkehr, Verkehrsregime und Fahrrouten  
Markthalle, Parkgaragenzugang und WC-Anlage Grundrisse und Schnitte  
Cityparking Schibenertor, Grundrisse und Schnitt  
Werkleitungen  
Übersichtspläne Gestaltung, Markthalle und Haltekanten*

*Konto: 61.50102.901*

*Konto: 62.5039.951*

