

## Vorlage Stadtparlament

Datum	10. September 2019
Beschluss Nr.	3348
Aktenplan	732.00 Strassen, Plätze, Brücken: Allgemeines

### Neugestaltung Marktplatz und Bohl, Projekt «Vadian»; Verpflichtungskredit

#### Antrag

Wir beantragen Ihnen, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Das Projekt «Vadian» für die Neugestaltung von Marktplatz und Bohl mit Gesamtkosten von CHF 33'870'000 wird gutgeheissen. Für die auf die Stadt entfallenden Kosten wird nach Abzug der Beiträge Dritter ein Verpflichtungskredit von CHF 27'725'000 erteilt.
2. Für die Kosten der VBSG bezüglich Fahrleitungen, Billettautomaten und dynamische Fahrgastinformation wird ein Kredit von CHF 879'000 zulasten der Investitionsrechnung der VBSG erteilt.
3. Für das kombinierte Speicher- und Regenwasserrückhaltebecken wird ein Kredit von CHF 500'000 zulasten der Spezialfinanzierung für den Gewässerschutz erteilt.
4. Es wird festgestellt, dass die Beschlüsse gemäss Ziff. 1 – 3 nach Art. 7 Ziff. 2 lit. a der Gemeindeordnung gesamthaft dem obligatorischen Referendum unterstehen.

---

#### Zusammenfassung

Die Innenstadt und besonders die Altstadt von St.Gallen sind historisches Zentrum, Ort zum Arbeiten, Wohnen, Einkaufen und Ausgehen sowie Mittelpunkt des städtischen Lebens. Marktplatz und Bohl bilden dabei den Kern der St.Galler Altstadt. Der Bohl ist zudem neben dem Bahnhofplatz die meistfrequentierte Halte- und Umsteigestelle des öffentlichen Verkehrs.

Mit dem Bau der Calatravahalle im Jahr 1996 wurde der Bohl vor bald 25 Jahren umgestaltet und wird heute vor allem als Warte- und Umsteigeort des öffentlichen Verkehrs genutzt. Der Marktplatz zeigt sich seit 50 Jahren unverändert. Die Bodenbeläge beider Plätze sind mittlerweile in einem schlechten Zustand und müssen erneuert werden. Es fehlt eine grosszügige, zeitgemässe und attraktive Gesamtgestaltung der beiden öffentlichen Plätze.

Für die Neugestaltung Marktplatz, Bohl und Blumenmarkt veranstaltete die Stadt St.Gallen im Jahr 2008 einen anonymen Projektwettbewerb. Dabei wurde eines der 29 eingereichten Projekte zur Weiterbearbeitung empfohlen («Projekt 2010»). Im Mai 2011 wurde der Kredit für die entsprechende Neugestaltung des Marktplatzes vom Stimmvolk abgelehnt. Eine Analyse der Abstimmungsergebnisse zeigte, dass die Bevölkerung trotz des negativen Resultats eine Neugestaltung von Marktplatz, Bohl und Blumenmarkt grundsätzlich befürwortet und eine Sanierung als notwendig erachtet. Das Projekt

wurde in der Folge wesentlich überarbeitet und im März 2015 ein zweites Mal dem Stimmvolk unterbreitet («Projekt 2014»). Auch diese Vorlage scheiterte an der Urne.

Mitte 2016 entschied der Stadtrat, die Neugestaltung Marktplatz, Bohl und Blumenmarkt erneut anzugehen und den Prozess partizipativ zu gestalten. Mit dem Ziel, verschiedene Gruppierungen und interessierte Einzelpersonen aus der Stadtbevölkerung in den Planungsprozess einzubeziehen, startete Anfang 2017 das «Forum Marktplatz», welches die Aufgabe erhielt, Ansprüche zu formulieren und Empfehlungen an den Stadtrat abzugeben. Insgesamt wurden in den Jahren 2017 bis 2019 drei Foren durchgeführt.

Basierend auf den Ergebnissen der ersten beiden partizipativen Foren «Marktplatz I / II» hat der Stadtrat entschieden, die Platzgestaltung neu zu starten und einen Wettbewerb durchzuführen. Im Sommer 2018 wurde ein offener, anonymer Planungswettbewerb im Sinne eines Ideenwettbewerbs (Planungswettbewerb nach SIA 142) ausgeschrieben. Gefragt waren überzeugende Konzepte, die im Laufe der weiteren Bearbeitung stufenweise zu einem konsolidierten und umsetzungsfähigen Projekt entwickelt werden sollten. Insgesamt haben 43 Teams einen Vorschlag zur Neugestaltung von Marktplatz und Bohl eingereicht. Das Projekt «Vadian» der Architekten Lorenz Eugster, Zürich, Lukas Brasel, Zürich, und Stephan Flühler, St.Gallen, überzeugte die Jury. In der Folge wurden die Grobkosten zur Umsetzung des Siegerprojekts «Vadian» ermittelt. Der vorliegende Antrag zeigt die erforderlichen Aufwendungen zur Neugestaltung von Marktplatz und Bohl.

Die Kernelemente des Neugestaltungsprojektes sind:

- An der Schnittstelle von Marktplatz / Bohl und Marktgasse entsteht ein offener, grosszügiger und städtischer Raum, der unterschiedliche Nutzungen und Aktivitäten ermöglicht.
- Die Neugestaltung inkl. Stadtmobiliar bietet attraktive Aufenthaltsbereiche.
- Die Calatravahalle bleibt bestehen und damit auch der Standort der Bushaltestelle Richtung Osten. Die Busse Richtung Bahnhof halten neu auf Höhe des Marktplatzes.
- Für die Haltestelle beim Marktplatz werden drei neue Personenunterstände erstellt.
- Auf dem Marktplatz werden zwei Pavillons als Ersatz für den Rondellenbau und die Stände für den täglichen Markt realisiert.
- Marktplatz und Bohl werden als durchgehende Begegnungszone ausgestaltet.

Die Grobkosten für die Umsetzung des Wettbewerbsbeitrags «Vadian» betragen rund CHF 33'870'000 (inkl. MWST). Nach Abzug der Beiträge Dritter im Umfang von CHF 6'145'000 verbleiben für die Stadt Kosten von CHF 27'725'000. Der Verpflichtungskredit untersteht zusammen mit den Krediten zu Lasten VBSG und Spezialfinanzierung für den Gewässerschutz gesamthaft dem obligatorischen Referendum. Die Volksabstimmung ist für den 17. Mai 2020 vorgesehen.

Die Realisierung der Neugestaltung von Marktplatz und Bohl wird sich über einen Zeitraum von rund zwei Jahren erstrecken.

Die Kantonsregierung und der Stadtrat haben gemäss dem im Jahr 2014 in Kraft gesetzten kantonalen Bibliotheksgesetz den Auftrag, bis 2020/21 je eine Vorlage für die Realisierung einer gemeinsamen Bibliothek zu erarbeiten. Kanton und Stadt planen, Ende 2019 einen Projektwettbewerb für die gemeinsame Bibliothek am Standort «Union, Blumenmarkt» am Oberen Graben und Blumenmarkt durchzuführen. Diese mögliche Nutzung bietet eine grosse Chance für eine Belebung der Innenstadt

sowie die Neugestaltung von Marktplatz und Bohl. Die Bibliothek bildet ein separates Projekt. Die beiden Projekte «Neugestaltung Marktplatz und Bohl» sowie «Bibliothek am Blumenmarkt» werden koordiniert geplant und ausgeführt: Die Umsetzung der Neugestaltung von Marktplatz und Bohl wird sich über einen Zeitraum von zwei Jahren erstrecken und wird in Etappen erfolgen. Dies ermöglicht die erforderliche Anpassung und eine gute Abstimmung von Bibliothek und Neugestaltung des Marktplatzes.

## Inhalt

1	Vorgeschichte und Ausgangslage.....	4
2	Platzgestaltung.....	8
2.1	Konzeption.....	8
2.2	Bepflanzung.....	12
2.3	Möblierung und Beleuchtung.....	12
2.4	Sicherheit.....	12
2.5	Beläge.....	13
2.6	Archäologie.....	13
3	Verkehr.....	13
3.1	Verkehrsregime.....	13
3.2	Haltestellen für den öffentlichen Verkehr.....	14
3.3	Taxistandplätze.....	14
3.4	Veloabstellplätze.....	14
3.5	Fahrleitungen.....	14
4	Werkleitungen.....	15
4.1	Elektrizitätsversorgung.....	15
4.2	Gas- und Wasserversorgung.....	15
4.3	Kanalisation.....	15
4.4	Speicher- und Regenwasserrückhaltebecken.....	15
4.5	Kostenzusammenstellung Platzgestaltung, Verkehr und Werkleitungen.....	16
5	Täglicher Markt.....	16
5.1	Kostenzusammenstellung täglicher Markt.....	16
6	Sonstige Hochbauten.....	17
7	Entsorgung.....	17
8	Gesamtkosten und Finanzierung.....	17
8.1	Gesamtkosten.....	17
8.2	Finanzierung.....	18
8.3	Verpflichtungskredit.....	19
9	Weiteres Vorgehen und Bauablauf.....	20

## 1 Vorgeschichte und Ausgangslage

Für die Neugestaltung von Marktplatz, Bohl und Blumenmarkt führte die Stadt St.Gallen im Jahr 2008 einen anonymen Projektwettbewerb durch. Per Ende Oktober 2008 gingen 29 Projektvorschläge ein. Der Wettbewerbsbeitrag «Josy und Orazio» der Architekten Armin Benz und Martin Engeler aus St.Gallen überzeugte das Preisgericht und wurde zur Weiterbearbeitung empfohlen. Das Projekt wurde zu einem Vorprojekt weiterbearbeitet («Projekt 2010»). Die Stimmberechtigten der Stadt St.Gallen haben im Mai 2011 den Kredit für die «Neugestaltung von Marktplatz, Bohl und Blumenmarkt» abgelehnt. Die Kosten für die Neugestaltung betrug damals rund CHF 40 Mio. Das Projekt sah einen zusammenhängenden, urbanen und autofreien Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für den öffentlichen Verkehr vor. Geplant war zudem, auf dem Marktplatz eine grosszügige Markthalle für den ständigen Markt inklusive kombinierten Busunterstand sowie eine öffentliche WC-Anlage zu erstellen. Neue Bahn- und Bushaltestellen, Veloabstellplätze, Taxistandplätze, Sitzbänke und weitere Infrastrukturen für Veranstaltungen waren zusätzlich vorgesehen. Die Calatravahalle hätte gemäss den Architekten weichen müssen. Die Parkplätze im Bereich Marktplatz / Bohl und Blumenmarkt sollten im neu zu erstellenden Parkhaus «Schibenertor» ersetzt werden. Das Projekt scheiterte an der Urne.

Der Stadtrat entschied in der Folge des negativen Abstimmungsentscheids, die Ergebnisse analysieren zu lassen (Vox-Analyse). Die Analyse zeigte, dass die Bevölkerung trotz allem eine Neugestaltung des Marktplatzes befürwortete und die Sanierung als notwendig erachtete. Ebenso wurde begrüsst, dass der Marktplatz vom motorisierten Individualverkehr befreit werden sollte. Auch der Bedarf einer Markthalle wurde nicht bestritten, zumal die bestehenden grünen Marktstände eine begrenzte Lebenszeit aufwiesen. Gemäss der Analyse war die Beteiligung der Stadt an einem neuen Parkhaus «Schibenertor» nicht mehrheitsfähig. Zudem gab eine Mehrheit der Befragten an, dass die Calatravahalle erhalten bleiben solle.

Das «Projekt 2010» wurde nach der Ablehnung an der Urne im Jahr 2011 wesentlich überarbeitet. Die Änderungen zum Vorgängerprojekt waren der Erhalt der Calatravahalle, der Verzicht auf eine neue Markthalle und keine Beteiligung der Stadt an der Finanzierung eines neuen Parkhauses «Schibenertor». Mit der Projektanpassung wurde ein neuer Marktpavillon vorgeschlagen, der jedoch auf Empfehlung der parlamentarischen Baukommission mit dem Ziel der Kosteneinsparung an der Stadtparlamentssitzung vom 14. Januar 2014 gestrichen wurde. Anstelle des neuen Marktpavillons war beabsichtigt, die Rondelle zu sanieren. Zudem sollten mit Baumpflanzungen gestalterische Akzente im städtischen Raum gesetzt werden. Das Taubenloch war als Mehrzweckraum im Stadtzentrum gedacht. Mit dem Projekt sollte zudem nördlich und angrenzend zum Taubenloch eine grosse, unterirdisch angeordnete und bediente öffentliche WC-Anlage angeboten werden. Die Kosten für die gesamte Neugestaltung wurden mit CHF 21.3 Mio. veranschlagt. Im März 2015 befanden die Stimmberechtigten über das angepasste Projekt «Neugestaltung Marktplatz, Bohl und Blumenmarkt» («Projekt 2014»). Auch die zweite Vorlage scheiterte an der Urne.

Nach der Ablehnung des Marktplatzprojektes durch das Stimmvolk im Jahr 2011 und der erneuten Ablehnung des Kredits für das überarbeitete Projekt für die Neugestaltung von Marktplatz, Bohl und Blumenmarkt im Jahr 2015 wurde verwaltungsintern geprüft, ob ein Neustart mit neuerlichem Wettbewerb oder aber eine Weiterbearbeitung des bisherigen Projektes zielführender wäre. Es wurde daraufhin ein dialogisches Verfahren durchgeführt.

Mitte 2016 entschied der Stadtrat, die Neugestaltung von Marktplatz, Bohl und Blumenmarkt partizipativ zu starten. Ziel der Partizipation unter dem Titel «Forum Marktplatz» war der Einbezug der relevanten beteiligten Gruppierungen sowie interessierter Einzelpersonen aus der Stadtbevölkerung in die Grundlagenerarbeitung. Eingeladen waren Vertreterinnen und Vertreter von Parteien, Verbänden, Organisationen sowie an den Perimeter grenzende Grundeigentümerschaften. Weiter waren rund ein Dutzend Personen aus der Stadtbevölkerung in den Prozess involviert. Am 2. Dezember 2016 fand die öffentliche Informationsveranstaltung zur Vorstellung des partizipativen Prozesses statt. Am «Forum I» vom 25. Januar 2017 wurden den Teilnehmenden – basierend auf Ergebnissen einer zuvor durchgeführten Onlineumfrage – Fragen zu ihren Ansprüchen an Marktplatz, Bohl und Blumenmarkt gestellt. Das «Forum II» fand am 27. April 2017 statt. Grundlage für diesen Workshop bildeten die Ergebnisse aus dem «Forum I». Der Fokus der Diskussionen lag im zweiten Forum auf unterschiedlichen Haltungen zur Marktform, zum Umgang mit der Calatravahalle und der Rondelle sowie zum Standort der ÖV-Haltestellen.

Die Ergebnisse aus «Forum I» und «Forum II» zeigten den Wunsch, die Haltestellen für den ÖV konzentriert auf dem Bohl anzuordnen. Die Forumsteilnehmenden wurden diesbezüglich von der Stadt darauf hingewiesen, dass eine Anordnung beider Haltestellen (stadtein- und stadtauswärts) auf dem Bohl auch weiterhin zu Rückstau in die Engstelle beim Waaghaus sowie in die Kreuzung Brühltor führen würde. Eine Priorisierung des ÖV wäre damit nicht mehr möglich. Das Anliegen der Forumsteilnehmenden veranlasste den Stadtrat dazu, die verkehrlichen Machbarkeiten nochmals vertieft prüfen zu lassen. Mit Beschluss vom 24. Oktober 2017 bewilligte der Stadtrat einen Kredit für weitergehende verkehrliche Abklärungen. Ziel der Verkehrsstudie war es, Lösungsmöglichkeiten, Voraussetzungen und Konsequenzen für künftige Haltestellenanordnungen beim Bohl aufzuzeigen und Massnahmen daraus abzuleiten. Insgesamt wurden 18 Varianten vertieft geprüft. Dabei wurden die zu erwartenden Busfrequenzen (für den Zeitraum bis 2035 und bis 2050), die Linienführung des öffentlichen Verkehrs, die Wartebereiche, der erforderliche Mehrzweckstreifen (Querungshilfe und Notspur), das auf Berechtigte beschränkte Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sowie die Geometrien der Haltekanten untersucht. Die Mehrzahl der geprüften Haltestellenkonzepte musste aus technischen Gründen verworfen werden. Fünf Varianten wurden an einer Informationsveranstaltung am 4. Juli 2018 der interessierten Öffentlichkeit vorgestellt.

Basierend auf den umfangreichen verkehrlichen Abklärungen entschied der Stadtrat am 24. Mai 2018, die Varianten «Stadtvorschlag 2014» und «Konsens 2011» als Vorgaben für mögliche Haltestellenanordnungen ins Wettbewerbsprogramm aufzunehmen. Die drei anderen Vorschläge wurden als nicht realisierbar beurteilt. Die verworfenen Vorschläge hätten bedingt, dass denkmalgeschützte Bauten hätten weichen oder die Haltekante stadteinwärts auf zwei Standorte hätte ausgedehnt werden müssen.

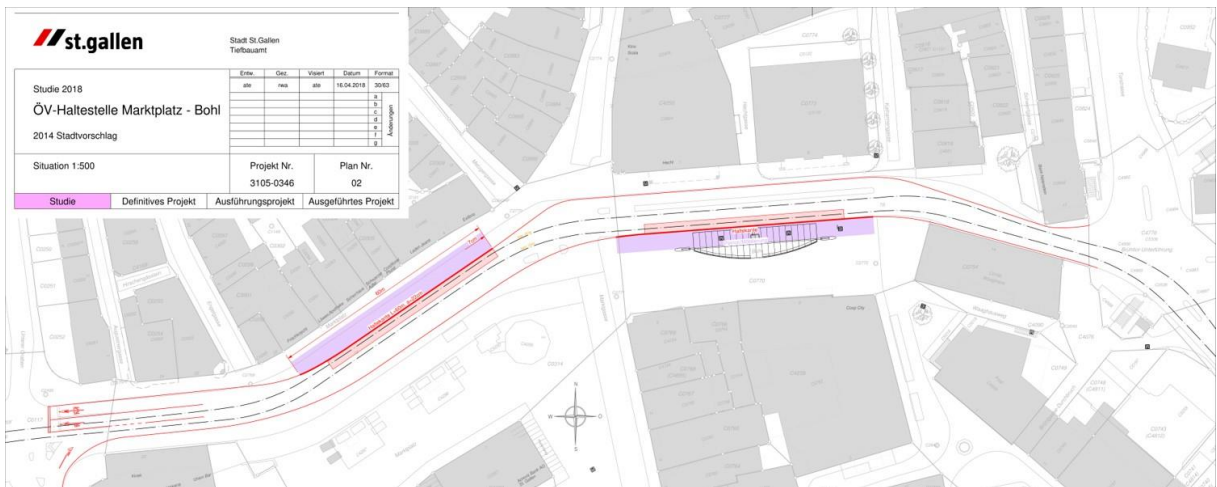


Abbildung 1: Verkehrsanordnung «Stadtvorschlag 2014» (Wälli AG Ingenieure und Ingenieurbüro Bieli GmbH 2018)

Die Variante «Stadtvorschlag 2014» (Abbildung 1) sieht für Bus und Appenzeller Bahnen stadteinwärts eine Haltestelle auf Höhe des Marktplatzes, stadtauswärts beim Bohl vor. Die Verlustzeiten für den ÖV würden mit dieser Anordnung minimiert. Es wäre kein Rückstau in den Bereich des Brühltores zu erwarten. Rund 60 Meter Haltekante wären realisierbar. Diese Anordnung entspricht dem Projekt 2014.



Abbildung 2: Verkehrsanordnung «Konsens 2011» (Wälli AG Ingenieure und Ingenieurbüro Bieli GmbH 2018)

Mit der Verkehrsanordnung «Konsens 2011» (Abbildung 2) würden die Haltestellen für Bus und Bahn auf Höhe des Marktplatzes organisiert. Die Verlustzeiten für den ÖV würden mit dieser Anordnung minimiert. Es wäre kein Rückstau in den Bereich des Brühltores zu erwarten. Rund 60 Meter Haltekante wären realisierbar. Diese Anordnung entspricht dem Projekt 2010.

Mit Beschluss vom 24. Oktober 2017 entschied der Stadtrat, einen offenen, anonymen Planungswettbewerb im Sinne eines Ideenwettbewerbes zur Neugestaltung von Marktplatz und Bohl durchzuführen. Basierend auf den Ergebnissen aus dem «Forum Marktplatz I und II» sowie der durchgeführten verkehrlichen Abklärungen machte der Stadtrat folgende Vorgaben:

- Die Neugestaltung soll einer Vision folgen.
- Die Freifläche soll gross und flexibel nutzbar sein.
- Bäume sollen als Gestaltungselement des Platzes eingesetzt werden.
- Die Rondelle ist ein stadträumlicher Dreh- und Angelpunkt zwischen Marktgasse und Bohl. Ein Umbau, eine Erweiterung oder ein Ersatz der Rondelle sind denkbar. Weiterhin soll ein Kiosk oder Imbiss vor Ort sein.
- Der Platz soll einen ständigen Markt beherbergen.
- Der Platz bietet Fahrradabstellplätze.
- Der Platz bietet Taxistandplätze.
- Für die Haltestellenanordnung sollen die Varianten «Stadtvorschlag 2014» oder «Konsens 2011» weiterverfolgt werden.
- Die Calatravahalle kann abgebrochen werden – sofern sich dies in einem Gesamtkonzept als notwendig erweist.

Insgesamt gingen 43 Wettbewerbsbeiträge ein. Die Jury tagte am 23. November 2018 und am 3. Dezember 2018. Der Beitrag «Vadian» der Architekten Lorenz Eugster, Zürich, Lukas Brassel, Zürich, und Stephan Flühler, St.Gallen, überzeugte die Jury durch seine räumliche Verschmelzung von Markt-gasse und Marktplatz und die damit erzielte Grosszügigkeit. Die Bevölkerung erhält mit der vorge-schlagenen Intervention eine grosse Platzfläche, die flexibel bespielbar ist. Zudem ist die Möglichkeit zum Verweilen oder Spielen unter Bäumen gegeben. Das Beurteilungsgremium empfahl den Beitrag «Vadian» mit folgenden Empfehlungen einstimmig zur Weiterbearbeitung:

- Die Pavillons sind wind- und wetterfest auszubilden.
- Der Bedarf einer WC-Anlage in den Pavillons ist zu klären.
- Die Pavillons sind in nordwestliche Richtung zu schieben, um eine möglichst grosse und zusam-menhängende Freifläche zu ermöglichen.
- Stirnseitig der Pavillonanlage ist ein attraktiver Aufenthaltsbereich mit Zierbrunnen erwünscht. Der Zierbrunnen soll in den Bereich östlich der Pavillonanlage verlegt werden.
- Die Standorte der Bäume südlich der Pavillons sind zu überprüfen.
- In der Markt-gasse darf der Standort der Marktstände (Wochen- und Bauernmarkt) die Anlieferung, die Notzufahrt und wenn möglich bestehende Nutzungen des umliegenden Detailhandels nicht be-einträchtigen. Es ist eine Fahrbahnbreite von 4 Metern für die Anlieferung und den Rettungsdienst freizuhalten.
- Auf dem Bohl ist ohne eine ebenbürtige Gestaltung der Haltestelle die markante Calatravahalle zu erhalten.
- Die Anordnung von Bäumen im Bereich der Calatravahalle darf den Velo- und Taxiverkehr zwi-schen Wartehalle und Gebäuden mit ihren bestehenden Nutzungen nicht behindern.
- In verkehrlicher Hinsicht sind die Verkehrsgeometrien auf ihre Machbarkeit zu überprüfen.

- Die Verbindung von Neugasse und Spitalgasse muss für den Verkehr gewährleistet bleiben. In diesem Bereich dürfen keine Marktstände aufgestellt werden.
- Die Überdachung der Bushaltestellen (stadteinwärts) soll maximal 80 m<sup>2</sup> betragen, ist im westlichen Bereich der Haltestelle anzuordnen und nach Möglichkeit mit zwei bis drei getrennten Elementen auszuführen.
- Die Materialisierung der Fahrbahnen des öffentlichen Verkehrs ist so zu wählen, dass Lärmemissionen verhindert werden.

Folgende Plananpassungen wurden zur Veranschaulichung und zum besserem Verständnis vorgängig zum «Forum Marktplatz III» vorgenommen:

- Die Pavillons wurden in nordwestliche Richtung geschoben, um eine möglichst grosse und zusammenhängende Freifläche zu ermöglichen.
- Der Standort der Marktstände (Wochen- und Bauernmarkt) beeinträchtigt weder die Anlieferung noch die Notzufahrt. Die bestehenden Nutzungen des öffentlichen Raumes durch den umliegenden Detailhandel werden weiterhin möglich sein. Es wurde eine Fahrbahnbreite von 4 m für die Anlieferung und den Rettungsdienst freigehalten.
- Auf dem Bohl bleibt die markante Calatravahalle erhalten.
- Die Verbindung von Neugasse und Spitalgasse bleibt für den Verkehr gewährleistet.
- Die Überdachung der Bushaltestellen (stadteinwärts) wurde reduziert und in drei Elemente unterteilt.

Das dritte und letzte partizipative Forum fand am 24. Januar 2019 statt. Ziel war es, den Teilnehmenden das Siegerprojekt und den Jurybericht vorzustellen und diese kommentieren zu lassen. Die Teilnehmenden des «Forums Marktplatz III» würdigten sowohl das Siegerprojekt als auch den partizipativen Prozess. Insgesamt wurde der Gestaltungsvorschlag begrüsst, insbesondere die optische Platzaufweitung im Bereich Marktgasse / Marktplatz stiess auf Zustimmung.

## **2 Platzgestaltung**

### **2.1 Konzeption**

Das vorliegende Projekt «Vadian» ist das Ergebnis eines Ideenwettbewerbs und bildet den Stand einer Vorstudie ab. Daraus ergibt sich, dass in der weiteren Projektbearbeitung verschiedene Themen vertieft zu prüfen und weiterzuentwickeln sind.

Auf der Basis einer historischen Analyse beabsichtigen die Verfasser des Siegerprojektes «Vadian», die wichtige Hauptachse der Altstadt in nordsüdlicher Richtung zu aktivieren (Abbildung 3). An der Schnittstelle mit ihrer Querachse am Marktplatz und Bohl soll ein offener, grosszügiger und städtischer Raum mit grosser Ausstrahlung entstehen, der Platz bietet für vielfältige Nutzungen. Das grösste Potential des Vorschlags liegt im grossflächigen und zusammenhängenden Raum, der durch die nach Westen zurückgezogene Stirn der neuen Marktbebauung entsteht (Abbildung 4). Diese Massnahme verwandelt die Marktgasse in eine frei bespielbare, ausgedehnte Fläche für unterschiedliche Aktivitäten. Sie bietet Raum für den Aufenthalt, vielfältige Marktszenarien sowie unterschiedliche Veranstaltungen. Damit kann das historische Zentrum zu neuem Leben erweckt werden.



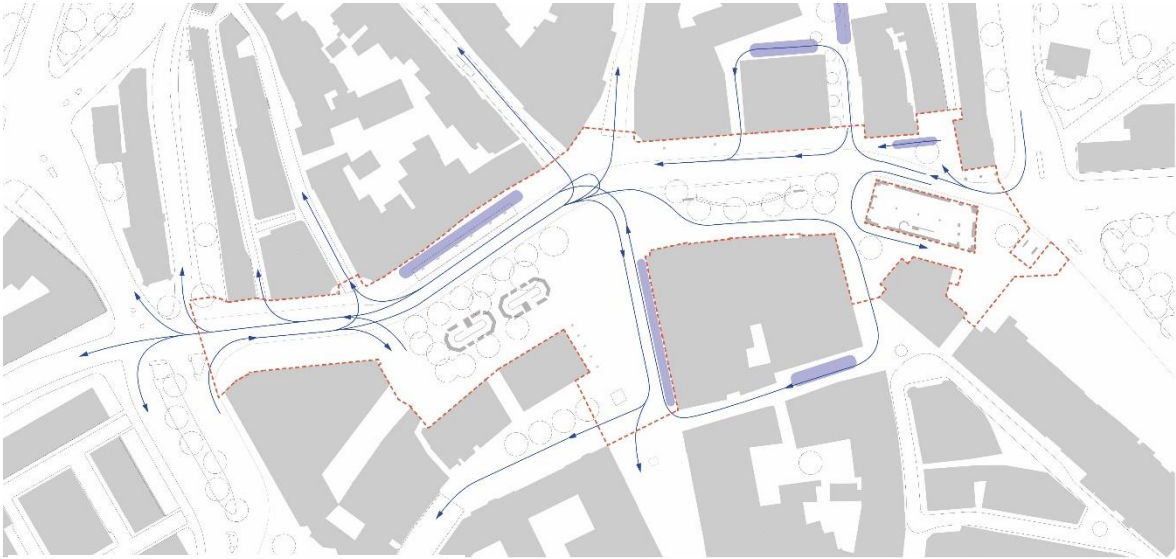
 Hauptachse (Markt-gasse)

**Abbildung 3: Konzept «Vadian» (Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH, Brassel Architekten GmbH, Flüeler Architektur GmbH, 2019)**



Abbildung 4: Situation «Vadian» (Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH, Brassel Architekten GmbH, Flühler Architektur GmbH, 2019)

Die Aufenthaltsqualität auf dem Bohl und dem Marktplatz wird gleichermassen durch Baumbestand, Sitzgelegenheiten, Brunnen und durchlässige Haltestellendächer gesteigert. Die Marktgasse wird zur Plattform für Markt und Veranstaltungen. Die zahlreichen öffentlich zugänglichen Erdgeschossnutzungen beleben und bereichern die Platzräume.



- Anlieferung / Zubringer
- Hauptbereiche Anlieferung

Abbildung 5: Schema Hauptbereiche Anlieferung / Zubringer (Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH, Brassel Architekten GmbH, Flühler Architektur GmbH, 2019)

Die bisherige Anordnung der Taxistellplätze mit zentralem Einsteigepunkt bleibt erhalten (Abbildung 6). Die Wegfahrt in alle Richtungen bleibt wie bestehend gewährleistet (Abbildung 5). Die Durchfahrt für Taxis, Anlieferungen, Berechtigte und Notzufahrt bleibt ebenfalls wie bestehend erhalten. Die Taxi-standplätze sind am gleichen Ort wie heute vorgesehen.



Abbildung 6: Schema Taxi (Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH, Brassel Architekten GmbH, Flüeler Architektur GmbH, 2019)

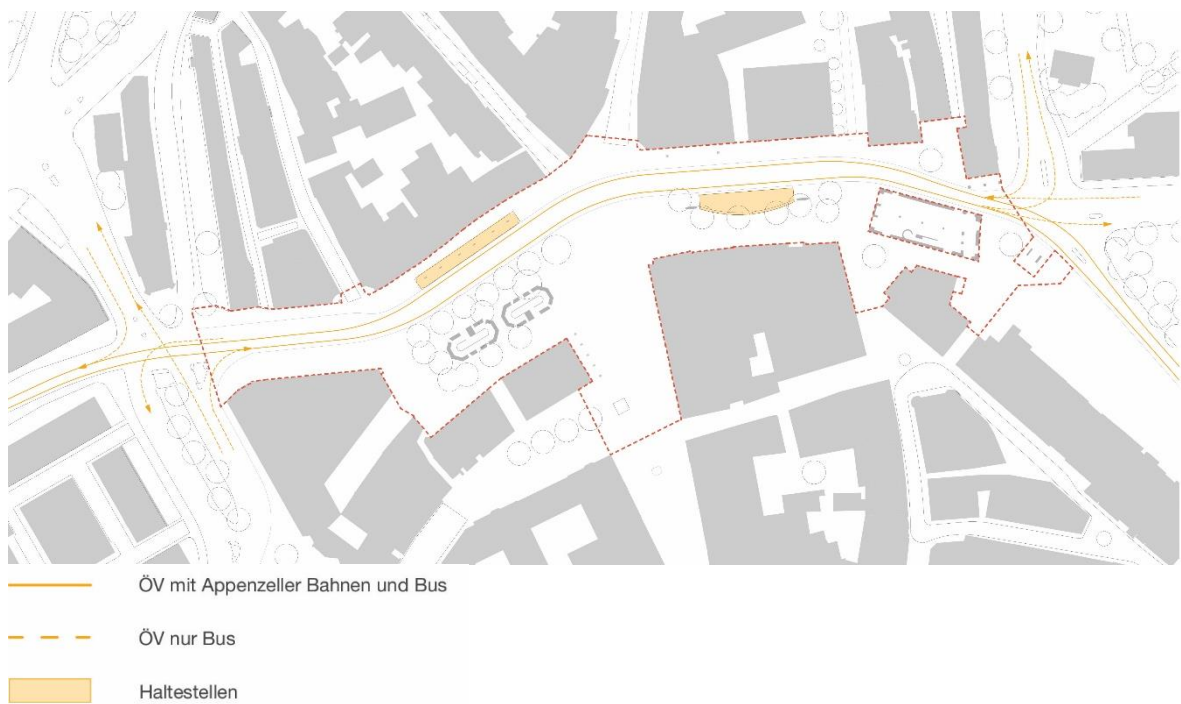


Abbildung 7: Schema ÖV (Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH, Brassel Architekten GmbH, Flüeler Architektur GmbH, 2019)

Die Haltestellen werden gemäss «Stadtvorschlag 2014» (getrennte Haltestellenanordnung, Abbildung 1) angeordnet. Zwei Haltestellen (Calatravahalle am Bohl und gedeckte Haltestellen auf Höhe des Marktplatzes) bieten grosszügigen Raum für Benutzende des öffentlichen Verkehrs und Passantinnen und Passanten (Abbildung 7). Zwischen den Fahrspuren des ÖV ist ein Mittelstreifen im Sinne eines Mehrzweckstreifens angeordnet. Der Mittelstreifen dient als Querungshilfe für Passantinnen und Passanten, zudem können im Störfall die Busse auf dem Streifen überholen.

## **2.2 Bepflanzung**

Mit dem Klimawandel werden Hitzeperioden häufiger, länger und heisser. In Städten ist die Hitzebelastung besonders gross, denn versiegelte Flächen absorbieren die Sonnenstrahlung und heizen die Umgebung auf. Die Hitzeeffekte lassen sich reduzieren, indem Freiräume mit Grünelementen, Schattenplätzen und sickerfähigen Oberflächen geplant werden. Die Architekten schlagen diesbezüglich eine offene und grosszügig gestaltete Marktgasse vor, die seitlich von zwei begrünter Plätzen flankiert wird. Auf dem Marktplatz ist eine Ergänzung der bestehenden Platanenreihe geplant. Der dort entstehende Baumhain erhält auf dem Bohl sein Gegenüber. Beide Plätze werden zu Freiräumen mit Grünflächen und Schattenplätzen. Für die Bäume, die in der Marktgasse weichen müssen, wird auf dem Marktplatz rund um den Marktpavillon Ersatz gepflanzt. Bei der Erarbeitung des Pflanzenkonzeptes wird nebst der Gestaltung auf die Standortgerechtigkeit und die Biodiversität geachtet. Es sollen ökologisch wertvolle und robuste Bäume zum Einsatz kommen.

## **2.3 Möblierung und Beleuchtung**

Vor allem auf den offenen Flächen von Marktplatz und Bohl sind verschiedene Möblierungen vorgesehen. Dazu gehören insbesondere Sitzgelegenheiten in genügender Anzahl. Sämtliche Details zur Möblierung und zur Beleuchtung (Grund- und Akzentbeleuchtung) sind im Rahmen der weiterführenden Projektierung zu erarbeiten.

Die Grundbeleuchtung des Platzes wird an das Lichtkonzept der Altstadt angepasst. Sämtliche Grundbeleuchtungselemente dienen der Sicherheit der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden sowie der Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Raums. Die Lichtrichtung ist von oben nach unten. Der gesamte Perimeter wird wie heute mittels Abspannleuchten ausgeleuchtet, was eine maximale Nutzungsflexibilität bietet. Die Grundbeleuchtung des Platzes wird an das Lichtkonzept der Altstadt angepasst.

## **2.4 Sicherheit**

Marktplatz und Bohl bilden das Zentrum der mittleren Altstadt. Aufgrund seiner exponierten Lage und seiner Erschliessungsfunktion insbesondere als wichtiger Knoten des öffentlichen Verkehrs nimmt dieser Raum eine besondere Stellung ein. Das reiche gastronomische Angebot, die zahlreichen Ladengeschäfte und Dienstleistungsangebote sowie diverse Märkte, Feste und Anlässe führen dazu, dass dieser öffentliche Raum zu jeder Tages- und Nachtzeit intensiv genutzt wird. Die Aufenthaltsqualität wird dabei wesentlich vom subjektiven Sicherheitsempfinden beeinflusst. Sicherheitsrelevante Aspekte waren und sind beim Projekt der Neugestaltung von Marktplatz und Bohl deshalb von besonderer Bedeutung. Dies umfasst einerseits die Strassenverkehrssicherheit und ein der Situation angemessenes Verkehrsregime. Andererseits sind aber auch Vorkehrungen zur Vermeidung von Kriminalität zu treffen. Eine übersichtliche Platzorganisation sowie gute Lichtverhältnisse stehen dabei im Vordergrund.

Die seit Dezember 2008 installierte Videoüberwachung muss neu beurteilt werden. Allfällige Videoüberwachungen richten sich nach den Bestimmungen des Reglements über die Videoüberwachung im öffentlichen Raum. Im Rahmen des Projekts und der Projektierung sind dazu die technischen Rohinstallationen vorzusehen. Zudem sollen an den Eintrittsorten zu Marktplatz und Bohl Poller die unkontrollierte Zufahrt während Veranstaltungen, Märkten oder Grossanlässen verhindern. Die Aufwendungen für die Installation der Poller ist nicht Teil dieses Antrags, diese werden in einem Gesamtkonzept «Terrorerschutz der Altstadt» ermittelt. Die Kosten werden über einen separaten Kredit finanziert.

## **2.5 Beläge**

Die Beläge der Plätze und Gassen haben sowohl hohe gestalterische Ansprüche als auch nutzungsbedingte Anforderungen zu erfüllen. Die Art der Ausführung der Platzbeläge wird wesentlich zur Atmosphäre und Identität des Platzes beitragen. Je nach Nutzung und gestalterischer Absicht sind unterschiedliche Beläge vorgesehen. Die Flächen für den Langsamverkehr auf dem Marktplatz und dem Bohl sollen mit Natursteinen belegt werden, der ÖV-Korridor wird aufgrund der Belastung mit einem tragfesteren Material versehen. Weiter sind die Anliegen der Behindertenverbände und der Seniorinnen und der Senioren zu beachten. Bei der Materialwahl wird auch darauf geachtet, dass der Unterhalt energieschonend und mit umweltverträglichen Mitteln durchgeführt werden kann. Zudem sollen Bereiche mit unversiegelten Flächen ein direktes Versickern des Regenwassers vor Ort ermöglichen und das Stadtklima positiv beeinflussen.

## **2.6 Archäologie**

Im Bereich des Blumenmarkts und Taubenlochs und eines Teils des Marktplatzes verliefen früher Stadtmauern. Die im Sommer 2010 durchgeführten Sondiergrabungen und -bohrungen zeigten den erwarteten Verlauf der früheren Mauern und die Lage und Dicke der relevanten Erdschichten. Beim Vorgängerprojekt des Jahres 2011 hätte der Kanton die Aufwendungen für die archäologischen Grabungen übernommen. Mit der erfolgten Änderung des Planungs- und Baugesetzes (PBG) kann der Kanton von den Gemeinden einen Beitrag an die Kosten von bis zu maximal 50 % einfordern. Genaue Angaben zum Umfang der Arbeiten, zu allfälligen Kosten und zur Kostenteilung können zurzeit nur mit einiger Unsicherheit gemacht werden. Bei grob geschätzten Kosten für die Archäologie von CHF 2 bis 3 Mio. kann der erforderliche Beitrag auf CHF 1'250'000 geschätzt werden.

# **3 Verkehr**

## **3.1 Verkehrsregime**

Für die mittlere und nördliche Altstadt wurde im Jahr 2017 eine Begegnungszone eingeführt. Davon ausgenommen blieb die Achse Marktplatz – Bohl (Korridor öffentlicher Verkehr). Mit der Neugestaltung von Marktplatz und Bohl soll auch dieser Platzraum als Begegnungszone ausgeschieden werden. In der Begegnungszone teilen sich Fussgängerinnen und Fussgänger und der Fahrverkehr den öffentlichen Raum gemeinschaftlich. Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h. Zu Fuss Gehende haben gegenüber dem Verkehr Vortritt (Ausnahme Tram / Strassenbahn). Es gilt gegenseitige Rücksichtnahme.

Ebenso ist vorgesehen, dass Marktplatz und Bohl mit der Neugestaltung für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werden. Davon ausgenommen sind der Erschliessungsverkehr und die Zufahrt für Berechtigte und Taxis. Die Verkehrsanordnungen (Begegnungszone, Sperrzeit) sind vom Stadtrat zu gegebener Zeit zu beschliessen.

Die Haltestelle Marktplatz / Bohl ist nach dem Bahnhofplatz die meistfrequentierte Halte- und Umsteigestelle des öffentlichen Verkehrs in der Stadt St.Gallen. Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen ÖV-Linien sind von geringerer Bedeutung als die Verknüpfung von ÖV und Fussverkehr. Die heutige Situation ist aufgrund von Sicherheitsüberlegungen (Aufenthaltsbereich zwischen Bahn und Bus), Wachstumsprognosen des öffentlichen Verkehrs, Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes, Aspekten der Gestaltung sowie mit Blick auf eine Verbesserung der Querung zwingend anzupassen.

Die Stadt St.Gallen hat geprüft, ob Marktplatz und Bohl künftig mittels Tram erschlossen werden sollen. Auf der Basis der entsprechenden Studie sind der Stadtrat und die Kantonsregierung zum Schluss gekommen, dass für die Realisierung eines Tramsystems in St.Gallen derzeit kein dringender Handlungsbedarf besteht; ein solches soll jedoch längerfristig nicht verunmöglicht werden. Der erforderliche Raum für ein Tram ist im vorliegenden Projekt mittel- resp. langfristig gesichert.

### **3.2 Haltestellen für den öffentlichen Verkehr**

Die neue Haltestelle stadteinwärts ist gemäss dem «Stadtvorschlag 2014» (Abbildung 1) auf Höhe des Marktplatzes angeordnet. Hier stehen den Wartenden gedeckte Flächen zur Verfügung. Die Calatravahalle auf dem Bohl bleibt erhalten.

### **3.3 Taxistandplätze**

Heute gibt es zwölf Taxistandplätze im Bereich Marktplatz. Diese sind nur zu Spitzenzeiten am Wochenende vollständig ausgelastet. Mit der geplanten Neugestaltung wird am gleichen Ort eine vergleichbare Anzahl Standplätze zur Verfügung gestellt.

### **3.4 Veloabstellplätze**

Heute befinden sich Veloabstellplätze und Abstellplätze für Motorräder in den angrenzenden Gassen und auf dem Blumenmarkt. In der weiteren Projektierung werden in genügender Anzahl Abstellplätze berücksichtigt.

### **3.5 Fahrleitungen**

Im Jahre 2014 haben die Verkehrsbetriebe St.Gallen (VBSG) einen fahrleitungslosen Betrieb über den Bahnhofplatz geprüft. Die technischen Voraussetzungen dafür waren damals jedoch noch nicht gegeben. Gemäss Beurteilung der VBSG ist für die Planung der Neugestaltung von Marktplatz und Bohl aus folgenden Gründen auch weiterhin mit Fahrleitungen zu rechnen:

- Für die Appenzeller Bahnen (AB) ist die Fahrleitungsanlage derzeit unverzichtbar. Damit sind Abspannungen im Abschnitt Marktplatz-Bohl zwingend zu erstellen. Für die Fahrleitungen der VBSG müssen daher lediglich weitere vier Drähte für den Trolleybus aufgehängt werden.
- Der Marktplatz wird heute von den Trolleybuslinien 1 und 2 und in Zukunft von allen geplanten Batteriebuslinien (Linie 3, 4 und 6) befahren. Sollten in Zukunft auch noch die Linien 7 und 8 auf Batteriebetrieb umgestellt werden, wird der Abschnitt Schützengarten / Theater bis Schibenertor zu einem der wichtigsten gemeinsamen Ladeabschnitte im Netz. Da die VBSG bei einem fahrleitungslosen Marktplatz / Bohl an der letzten Haltestelle vor diesem Abschnitt abbügeln und an der ersten Haltestelle danach wieder aufbügeln müssten, entstünde ein Abschnitt von über 600 m ohne Lademöglichkeit. Gerade für die Linie 7, welche nur im Abschnitt Grossacker bis Oberstrasse unter dem bestehenden Fahrleitungsnetz verkehrt, wäre die Machbarkeit aufgrund dieser Reduktion und damit einer weiteren Verschlechterung des Verhältnisses der Ladestrecke zur Strecke mit Batteriebetrieb nicht mehr gegeben.

- In diesem Bereich ist viel Gleichrichterleistung installiert, welche einen Ausfall der Energieversorgung in einem angrenzenden Fahrleitungsabschnitt abfangen kann.

Auch während des Baus von Marktplatz und Bohl ist die Aufrechterhaltung eines Fahrleitungsnetzes zweckmässig. Die aktuelle Trolleybusflotte – 7 Doppelgelenktrolleybusse und 17 Gelenktrolleybusse, welche noch bis 2025 eingesetzt werden – ist nicht für den fahrleitungslosen Betrieb ausgerüstet. Ohne Fahrleitungen müssten die Busse mit Notaggregaten betrieben werden. Diese eingebaute «Notfahrt» mit 50 kWh Leistung ist nur für Schleichfahrten geeignet und kann nicht im regulären Linienbetrieb für einen derart langen Abschnitt und einen längeren Zeitraum genutzt werden. Der Umbau auf Batterieantrieb würde Kosten von rund CHF 250'000 pro Bus auslösen. Der Umbau der gesamten Trolleybusflotte auf Batteriebetrieb würde somit Gesamtkosten von über CHF 6 Mio. verursachen. Dies ist im Vergleich zu den Kosten für die Provisorien von rund CHF 150'000 unwirtschaftlich.

Sollte sich während der Projektierung zeigen, dass ganz oder teilweise auf die Fahrleitungen verzichtet werden kann, so wird das Projekt Neugestaltung Marktplatz und Bohl entsprechend angepasst.

## **4 Werkleitungen**

Zusammen mit der Neugestaltung von Marktplatz und Bohl werden auch Anpassungen an den Werkleitungen vorgenommen. Einige Massnahmen davon sind projektbedingt. Andere wiederum sind unabhängig von der Neugestaltung vorgesehen und notwendig. Diese Massnahmen sollen koordiniert und gleichzeitig mit der Neugestaltung realisiert werden.

### **4.1 Elektrizitätsversorgung**

In den Kosten für die Elektrizitätsversorgung wurden sechs Unterflurelektranten mit entsprechenden Schächten eingerechnet.

### **4.2 Gas- und Wasserversorgung**

Die Massnahmen an Marktplatz und Bohl machen mit grosser Wahrscheinlichkeit keine Verlegung von Gas- und Wasserleitungen nötig. Gleichzeitig mit der Neugestaltung des Marktplatzes werden jedoch die Wasserverteil-, Wassertransport- und Hausanschlussleitungen saniert. Diese Kosten von rund CHF 25'000 (inkl. MWST) werden über den entsprechenden Rahmenkredit finanziert. Die Kosten für die Sanierung von Gasleitungen betragen ca. CHF 156'000 (inkl. MWST) und werden über den Rahmenkredit finanziert.

### **4.3 Kanalisation**

An der Kanalisation sind im Rahmen der Neugestaltung von Marktplatz und Bohl mit grosser Wahrscheinlichkeit keine Massnahmen notwendig. Da sich die öffentlichen Kanäle jedoch mehrheitlich in einem schlechten Zustand befinden, wird gleichzeitig mit dem Projekt zur Neugestaltung von Marktplatz und Bohl ein Mischwasserkanal in der Marktgasse ausgebildet. Die Kosten von rund CHF 646'000 (inkl. MWST) werden über den entsprechenden Rahmenkredit finanziert.

### **4.4 Speicher- und Regenwasserrückhaltebecken**

Ein kombiniertes Speicher- und Regenwasserrückhaltebecken von Entsorgung St.Gallen (ESG) als Bestandteil der Platzentwässerung wird in den weiteren Planungsschritten untersucht. Das unterirdische Becken als Element der Trennsystem-Kanalisation soll der Vorreinigung und Retention von

Oberflächenwasser dienen. Das zurückgehaltene Regenwasser wird teilweise zur Bewässerung der Platzbepflanzung sowie für die Platzreinigung eingesetzt. Optional kann das gespeicherte Wasser auch zur Kühlung des Platzes im Sommer verwendet werden. Das Becken leistet zudem einen aktiven Beitrag zur Entlastung der öffentlichen Kanalisation. Die Kosten für das Becken betragen CHF 500'000 und werden der Spezialfinanzierung für den Gewässerschutz belastet.

#### 4.5 Kostenzusammenstellung Platzgestaltung, Verkehr und Werkleitungen

Die Kosten für die Platzgestaltung, die verkehrlichen Massnahmen sowie die Werkleitungen belaufen sich auf insgesamt rund CHF 22'570'000 und setzen sich wie folgt zusammen:

	CHF
Strassenbau	12'220'000
Gleisbau und Bahnersatz	3'880'000
Fahrleitungen	1'300'000
Möblierung, Bepflanzung, Beleuchtung und Ausrüstung (dynamische Fahrgastinformationen und Billettautomaten)	2'750'000
Werkleitungen, projekt- und gestaltungsbedingt (Elektrizität, Gas- Wasserleitungen, UPC, Swisscom) sowie Speicher- und Rückhaltebecken	1'170'000
Archäologie	1'250'000
Total (inkl. MWST und Reserve)	22'570'000

## 5 Täglicher Markt

Das Siegerprojekt «Vadian» berücksichtigt das Potential des Marktes. Der «neue» Markt soll ins Zentrum gestellt werden. Die räumliche Verschmelzung von Marktgasse und Marktplatz erzeugt eine räumliche Grosszügigkeit, die durch die Abspannung der Beleuchtung über den ganzen Platz hinweg auch nachts zur Geltung kommt.

Die Rondelle aus den 1950er-Jahren wird zugunsten dieser neuen Grosszügigkeit aufgegeben. Ersetzt wird sie durch zwei Marktpavillons auf dem Marktplatz, die den heutigen Bedürfnissen entsprechen und auch dem täglichen Markt Platz bieten. Die Pavillons bieten die Möglichkeit einer flexiblen Zuteilung der Verkaufsfläche sowie der Nutzung. Die einzelnen Standeinheiten werden den Markthändlerinnen und Markthändlern des täglichen Marktes sowie der Mieterschaft der Rondelle vermietet.

### 5.1 Kostenzusammenstellung täglicher Markt

Die Kosten für die Massnahmen bezüglich des täglichen Marktes belaufen sich auf CHF 7'050'000:

	CHF
Pavillonanlage	7'050'000
Total (inkl. MWST und Reserve)	7'050'000

## 6 Sonstige Hochbauten

Für sonstige Hochbauten ist mit Kosten von insgesamt CHF 3'550'000 zu rechnen. Sie setzen sich wie folgt zusammen:

	CHF
Allgemeine Massnahmen Markt	290'000
unterirdische Verbindung zur bestehenden Trafoanlage	125'000
Brunnen	310'000
Haltestellen stadteinwärts	960'000
Kunst am Bau	500'000
Sanierung Calatravahalle	1'050'000
Unterfluranschlüsse	315'000
Total (inkl. MWST und Reserve)	3'550'000

Der Platzraum wird mit «Kunst am Bau» ergänzt. Für das Teilprojekt «Kunst am Bau» wird ein separater Wettbewerb durchgeführt. Die Kosten dafür werden auf CHF 500'000 geschätzt.

## 7 Entsorgung

Für die Abfallentsorgung im öffentlichen Raum besteht für die Innenstadt ein Gesamtkonzept mit Unterflurabfallkübeln. Die Abfallkübel im Projektperimeter bestehen aus einem oberirdischen Chromstahlzylinder und einem in den Boden eingelassenen, rund 600 Liter fassenden Behälter. Der Standortentscheid für den Unterflurpresscontainer wird während der Projektierungsphase in Rücksprache mit Entsorgung St.Gallen getroffen. Die Aufwendungen für die Installation eines Unterflurpresscontainers werden im Rahmen der Spezialfinanzierung «Entsorgung von Siedlungsabfällen» von Entsorgung St.Gallen getragen.

## 8 Gesamtkosten und Finanzierung

### 8.1 Gesamtkosten

Mit Beschluss vom 24. Oktober 2017 entschied der Stadtrat, dass nach erfolgtem Planungswettbewerb ein Rahmenkredit zu beantragen sei. Im Rahmenkredit sind die Projektierungskosten wie auch die Ausführungskosten enthalten. Der Rahmenkredit umfasst die baulichen Arbeiten innerhalb des gesamten Projektperimeters. Eine flexible Umsetzung in Etappen wird einfacher möglich. Teilbereiche können zeitlich und finanziell unabhängig voneinander realisiert werden. Dies gestattet es, notwendige Sanierungsarbeiten, wie etwa den dringend erforderlichen Ersatz des Bodenbelags, frühzeitig anzugehen. Gleichzeitig wird damit ein zweckmässiger Handlungsspielraum im Hinblick auf den Neubau der Bibliothek am Standort «Blumenmarkt, Union» geschaffen. Ein weiterer Vorteil liegt darin, dass aufwendige und kostenintensive Projektierungsarbeiten erst nach Kreditbeschluss erforderlich sind. In terminlicher und finanzieller Hinsicht ist im vorliegenden Fall ein Rahmenkredit zweckmässig.

Die Grobkosten wurden auf Basis des Siegerprojekts «Vadian» aus dem Ideenwettbewerb ermittelt. Die Projektierungsphase wurde noch nicht ausgelöst. Daher liegt die Kostengenauigkeit deutlich tiefer als bei einem bereits ausgearbeiteten Bauprojekt (Kostengenauigkeit  $\pm 10\%$ ), bei welchem üblicherweise ein Baukredit beantragt wird.

Die Gesamtkosten für den Rahmenkredit zur Neugestaltung von Marktplatz und Bohl belaufen sich auf CHF 33'870'000. Darin enthalten sind die Aufwendungen für die noch zu erbringende Projektierung. Der Rahmenkredit basierend auf der Grobkostenschätzung enthält nebst 7.7 % MWST eine Reserve von 25 %.

Projektteil	CHF
Platzgestaltung (Strassen- und Gleisbauarbeiten, Fahrleitungen, Bepflanzung, Möblierung, Beleuchtung, Werkleitungen projekt- und gestaltungsbedingt sowie Speicher- und Rückhaltebecken, Archäologie)	22'570'000
Markt (Pavillonanlage)	7'050'000
sonstige Hochbauten (Instandsetzung Calatravahalle, Brunnen, Kunst am Bau, Unterflur-Elektranten, Verbindung zur Trafoanlage, mobile Marktstände)	3'550'000
allgemeine Massnahmen (Kommunikation, Projektkoordination, Verfahrenskosten)	700'000
<b>Total (inkl. Reserven und MWST)</b>	<b>33'870'000</b>

## 8.2 Finanzierung

Für die Investitionen an den dem Verkehr dienenden neuen Anlageteilen sind Beiträge des Kantons (Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs) sowie des Bundes (Agglomerationsprogramm) vorgesehen. Zudem haben sich die Transportunternehmungen angemessen zu beteiligen.

Ein Beitrag des Bundes an die Neugestaltung Marktplatz Bohl ist für die Verbesserung des Langsamverkehrs sowie die ÖV-Bevorzugung im Rahmen des Agglomerationsprogrammes zu erwarten. Gesamthaft wird derzeit der Beitrag des Bundes mit rund 1.7 Mio. geschätzt. Weil die definitive Zusage des Bundesbeitrages noch nicht vorliegt, wird dieser allfällige Beitrag im Kredit noch nicht abgezogen.

Die Haltstelle Marktplatz Bohl ist ein Bushof resp. Busknotenpunkt im Sinne des aktuellen Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (GöV). Somit ist eine Kostenbeteiligung des Kantons möglich. Aufgrund der Abklärungen des Amtes für öffentlichen Verkehr des Kantons St.Gallen (AöV) und des Tiefbauamtes der Stadt ist ein Beitrag des Kantons von rund CHF 1.0 Mio. zu erwarten.

Gestützt auf die Konzession zur Mitbenützung des öffentlichen Grundes für den Bahnbetrieb haben sich die Appenzeller Bahnen (AB) an den Kosten der Neugestaltung zu beteiligen. Demnach muss das Bahnunternehmen auf den Gemeindestrassen die Anpassungen seiner Gleisanlagen an neue Strassenverhältnisse grundsätzlich selbst tragen. Da die vorgesehene neue Gleisführung neben den verkehrlichen Anforderungen auch wesentliche gestalterische Interessen berücksichtigt, war es gerechtfertigt, bei der Kostenbeteiligung der AB eine Abwägung der Interessen vorzunehmen. Daher wurde mit den AB die folgende angemessene Kostenbeteiligung ausgehandelt: Die AB werden die infolge des Bahnunterbruches notwendigen Bahnersatzkosten von voraussichtlich CHF 1.08 Mio. vollumfänglich selbst finanzieren. Bei der Gleisverlegung werden sich die AB an den Kosten im Rahmen des entsprechenden Mehrwerts mit CHF 2.291 Mio. beteiligen, ebenso mit CHF 315'000 an den Kosten für die Anpassung der Fahrleitungen. Von den zwei neuen Billettautomaten werden die AB und die VBSG je einen übernehmen; für die AB ergeben sich dadurch Kosten von CHF 80'000. Der Kostenanteil der Appenzeller Bahnen für Bahnersatz, Gleisverlegung, Fahrleitungen und Billettautomat beträgt demnach insgesamt CHF 3.766 Mio.

Die VBSG haben sich – analog zu den Appenzeller Bahnen – am Mehrwert der Anpassung der Fahrleitungen für die Trolleybusse zu beteiligen, was für die VBSG Kosten von rund CHF 736'000 entspricht. Diese Investitionskosten werden durch die Transportunternehmen finanziert. Die daraus entstehenden Abschreibungen werden den Transportunternehmen im Rahmen des Bestellverfahrens über die ordentliche ÖV-Abgeltung von Kanton und Stadt erstattet.

Die Investitionskosten für den zusätzlichen Anzeiger der dynamischen Fahrgastinfo und einen neuen Billettautomaten betragen rund CHF 143'000 und werden durch die Transportunternehmen (VBSG und AB) finanziert. Die daraus entstehenden Folgekosten werden den Transportunternehmen im Rahmen des Bestellverfahrens über die ordentliche ÖV-Abgeltung von Kanton und Stadt entschädigt.

Der Kostenanteil der VBSG für Fahrleitungen, dynamische Fahrgastinformation und Billettautomat beträgt demnach insgesamt CHF 879'000.

Der Busbetrieb (VBSG, Regiobus und PostAuto) muss während der gesamten Bauzeit aufrechterhalten 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 im Voraus schwierig bezifferbar. Sie gehen zulasten der Transportunternehmungen und wurden daher in den Gesamtkosten des Projektes nicht berücksichtigt.

Die Kosten für das kombinierte Speicher- und Regenwasserrückhaltebecken im Umfang von CHF 500'000 gehen zulasten der Spezialfinanzierung für den Gewässerschutz.

Gesamthaft ergeben sich abzugsfähige Kostenbeiträge Dritter von rund CHF 6'145'000 (inkl. MWST). Sie setzen sich wie folgt zusammen:

	CHF
Beitrag Kanton St.Gallen «Förderung öffentlicher Verkehr»	1'000'000
Anteil Appenzeller Bahnen (Gleisbau, Fahrleitung, Bahnersatz, Billettautomat)	3'766'000
Anteil VBSG (Trolleybus-Fahrleitung, dynamische Fahrgastinformation, Billettautomaten)	879'000
Anteil Spezialfinanzierung für den Gewässerschutz (Speicher- und Rückhaltebecken)	500'000
<b>Total Kostenbeiträge Dritter (inkl. MWST)</b>	<b>6'145'000</b>

Zudem ist zu erwarten, dass auch ein Beitrag des Bundes (Agglomerationsprogramm) gesprochen werden wird.

### 8.3 Verpflichtungskredit

Nach Abzug der Beiträge Dritter ergibt sich ein Verpflichtungskredit von CHF 27'725'000 (inkl. MWST).

	CHF
Gesamtkosten	33'870'000
./. Kostenbeiträge Dritter	6'145'000
<b>Total Verpflichtungskredit:</b>	<b>27'725'000</b>

Zum Vergleich: Die entsprechenden Gesamtkosten für das «Projekt 2010», das in der Volksabstimmung 2011 abgelehnt wurde, betragen knapp CHF 40 Mio. Das «Projekt 2014», das im Jahr 2015 an der Urne abgelehnt wurde, belief sich auf CHF 21 Mio.

In der Investitionsplanung sind die entsprechenden Kosten – aufgeteilt in einen Teil Tiefbau (Konto 61.50102.901) und einen Teil Hochbau (Konto 62.5039.951) – berücksichtigt. Der Verpflichtungskredit untersteht dem obligatorischen Referendum.

## **9 Weiteres Vorgehen und Bauablauf**

Nach der Beschlussfassung des Stadtparlaments ist die Volksabstimmung für den 17. Mai 2020 geplant. Anschliessend, d.h. im zweiten Halbjahr 2020, startet die eigentliche Projektierung, welche mindestens ein Jahr dauern wird. Nach der Projektgenehmigung im Stadtrat sind sowohl das Strassenprojekt als auch die notwendigen Verkehrsanordnungen koordiniert aufzulegen. Sobald das Projekt rechtskräftig ist, wird es dem Bund zur Mitfinanzierung beantragt. Erst nach der dazu notwendigen Finanzierungsvereinbarung können die Bauarbeiten gestartet werden. Die Umsetzung ist frühestens ab 2022 möglich. Die Realisierung des Neugestaltungsprojektes für den Marktplatz und Bohl wird sich über einen Zeitraum von rund zwei Jahren erstrecken.

In der Investitionsplanung sind in den Jahren 2020 und 2021 Gelder für die Planung (61.50102.902), ab 2022 für die Umsetzung (61.50102.958 / 62.5031) des Marktplatzprojektes eingestellt.

Der Stadtpräsident:  
Thomas Scheitlin

Der Stadtschreiber:  
Manfred Linke

Beilage:  
▪ Planunterlagen, Stand Überarbeitung August 2019

Konto: 61.50102.958 / 61.50102.902 / Konto: 62.5031