

Unterführungen

Brühltorunterführung; Gesamtanierung und Neugestaltung

1 Ausgangslage

1.1 Bedeutung und Sanierungsbedarf

Das Brühltor ist ein wichtiger, aber auch komplexer Verkehrsknotenpunkt im Zentrum der Stadt St.Gallen. Dies gilt für den Individualverkehr und vor allem für den öffentlichen Verkehr mit VBSG-Bussen, Postautos und Appenzeller-Bahnen, die über diese Kreuzung in alle vier Richtungen prioritär gesteuert werden müssen. Eine erhebliche Bedeutung hat das Brühltor auch für den Veloverkehr. Für die Fussgängerinnen und Fussgänger bildet die Brühltorunterführung – neben dem seit kurzem bestehenden Fussgängerstreifen über die Torstrasse – eine wichtige Verbindung zwischen der Altstadt und dem angrenzenden Unteren Brühl, dem Museumsquartier mit den Kulturinstitutionen und dem Stadtpark. Zur Entlastung der Kreuzung sowie zur besseren, unbehinderten und auch sicheren Querung wurde vor 33 Jahren die Personenunterführung erstellt und im Dezember 1973 eröffnet. Wohl in Anlehnung an das etwas früher gebaute „Shop-Ville“ in Zürich wurde anstelle einer reinen Unterführung eine kleine Ladenpassage mit einem Restaurant, verschiedenen Ladenlokalen, Ausstellungsveritinen und einem Kiosk eingerichtet.

Die Unterführung widerspiegelt die Architekturauffassung der damaligen Zeit. Die Art der Ausführung und das Fehlen wichtiger, heute zum Standard gehörender Ausführungspläne lassen erahnen, unter welchem Zeitdruck und unter welchen technischen und organisatorischen Schwierigkeiten die Realisierung erfolgte. Die Aufgänge sind aus ihrer technischen Notwendigkeit entwickelte Zweckbauten, ohne Bezug auf die anspruchsvolle – und teilweise als schutzwürdig zu wertende – Umgebung. Die Struktur des Untergeschosses ist schlecht lesbar und unübersichtlich. Die Orientierungsmöglichkeiten und das Sicherheitsempfinden in dieser verwinkelten Raumsituation werden zu Recht oft beanstandet. Für Tou-

ristinnen und Touristen, deren Cars an der Museumsstrasse parkieren, ist die Unterführung ein erster und eher zwiespältiger Kontakt mit der Stadt.

Die Unterführung entspricht nicht nur in Bezug auf die äussere Erscheinung, sondern auch auf die technische Konstruktionsweise der Situation vor 30 Jahren. In der Zwischenzeit sind die Vorschriften und Normen für die technischen Anforderungen - Tragfähigkeit, Nutzlasten etc. - und die Sicherheit verschärft worden. Die Überprüfung des Zustandes und der Gebäudestatik, die im Rahmen des laufenden Unterhaltes und speziell nun bei der Projektierung für die Gesamtsanierung vorgenommen wurde, hat gezeigt, dass die Decken und die Fundamente auch den heutigen Normen genügen. Punktuell, so bei der Durchstanzsicherheit der Stützen im Deckenbereich, sind jedoch Verstärkungen notwendig. Die Gesamtsanierung ist somit im Interesse einer zusätzlichen und nachhaltigen konstruktiven Sicherheit, insbesondere aber auch zur besseren Gesamtgestaltung, für die Orientierung und das Sicherheitsempfinden der Fussgängerinnen und Fussgänger und allgemein für die Aufwertung und Attraktivitätserhöhung notwendig und ausgewiesen.

1.2 Planungs- und Projektierungsablauf

Die Unterführung Brühltor samt ihren technischen Einrichtungen, wozu auch Rolltreppen und Lifte gehören, sind nun deutlich über 30 Jahre alt. Trotz zahlreicher und zum Teil sehr aufwendiger ständiger Reparaturen und Teilsanierungen ist eine Gesamterneuerung unumgänglich geworden. Ein erstes Basisprojekt für die Sanierung sah einen Massnahmenplan in drei Stufen vor, wobei die Sofortmassnahmen der 1. Stufe mit zusätzlichen Reinigungen, dem Ersatz der Beleuchtung, dem Streichen der Wände und ähnlichen kleineren Unterhaltsmassen bereits ausgeführt sind bzw. ständig wiederholt werden. In der Stufe 2 sollten die Rolltreppen und Lifte, die Überdachungen, die Fussgängerflächen und die Treppen ersetzt bzw. saniert werden, ebenfalls gehörte die Verbesserung der Verhältnisse für die Behinderten dazu. Stufe 3 schliesslich sah (in der damaligen Planung ab 2008) die Umorganisation und Optimierung der kommerziellen Nutzflächen, eine Neugestaltung der öffentlichen Passagen mit einer direkteren und komfortablen Fussgängerführung und eine vollständige optische Neugestaltung der ganzen Unterführung sowie teilweise neue Auf- und Abgänge vor. In der Folge wurde die Stufe 2 konkret projektiert, abgestimmt auf die Zielsetzungen für die spätere Stufe 3.

Es zeigte sich dann aber, dass aus verschiedenen Gründen die Aufteilung problematisch ist und die zunehmende Dringlichkeit zwingend ein Gesamtprojekt ohne Etappen erfordert. Die Brühltorunterführung gehört zu einer Staatsstrasse 2. Klasse. Dadurch hat sich der Kanton an den Sanierungskosten entsprechend zu beteiligen und ist somit ein wichtiger Partner. Als



Voraussetzung für die Beitragsleistung hat der Kanton ein Gesamtprojekt verlangt. Aus diesen Gründen beschloss der Stadtrat im April 2005, die ursprüngliche Aufteilung in Etappen aufzugeben, ein Gesamtprojekt anzugehen und den dafür notwendigen, erhöhten Projektkredit zu sprechen. In der Investitionsplanung der Stadt wurde in der Folge die entsprechende Anpassung vorgenommen.

Die Projektierung für die gesamte Neugestaltung der Unterführung Brühltor ist abgeschlossen. Die Dauer der Projektierungsarbeiten ist auf die ausserordentlich zahlreichen und komplexen Probleme zurückzuführen, die sich für die vollständige Neugestaltung des ganzen Unterführungsbauwerkes zeigten. Zu berücksichtigen waren zahlreiche Rahmenbedingungen. Dazu gehörten umfangreiche technische Infrastrukturen, die hier im Untergrund der Stadt bestehen, aber auch die Abstimmung auf die oberirdische Verkehrssituation, die Aspekte der Sicherheit, des Denkmalschutzes, die Interessen der jetzigen oder künftigen kommerziellen Nutzer in der Unterführung und in der direkten Umgebung, die Mitwirkung der Cityparking AG als Betreiberin der Brühlorgarage, der PSP Management AG als Betreiberin der Burggrabengarage und des Kantons als Staatsstrasseneigentümer, die Abstimmung der Fussgängerführungen auf den Stadtpark und den Unteren Brühl, die Koordination mit den in Vorbereitung befindlichen Projekten für das Waaghaus und den Bohl etc. Es war schwierig, die verschiedenen, teilweise divergierenden Interessen zu vereinen und die gegensätzlichen Anforderungen „unter einen Hut“ zu bringen. Auf engstem Raum mussten verschiedenste nutzungsbezogene, gestalterische, technische, denkmalpflegerische und andere Anliegen untergebracht werden. Das führte unter anderem dazu, dass in einem bestimmten Projektstand erwogen wurde, auf Rolltreppen zu Gunsten komfortabler Lifte zu verzichten. Eine Diskussion in der Baukommission im Zusammenhang mit der oberirdischen Fussgänger Verbindung zwischen Innenstadt und Museumsquartier führte dazu, dass die Rolltreppen wieder in das Projekt integriert wurden. Nach zahlreichen Projektüberarbeitungen und Optimierungen konnte nun eine gute Gesamtlösung ausgearbeitet werden.

1.3 Sofortmassnahmen

Sofortmassnahmen waren im Zusammenhang mit der stillstehenden Rolltreppe beim altstadtseitigen Aufgang nötig. Beide Rolltreppen wurden 1973 durch die Firma Schindler Aufzüge AG installiert und sind nun am Ende ihrer technischen Lebensdauer angelangt. Sie erforderten in den letzten Jahren einen zunehmenden Reparatur- und Instandstellungsaufwand. Insgesamt wurden in diesem Zusammenhang bisher gegen CHF 150'000 investiert, was dem Preis einer neuen Rolltreppe entspricht. Ende März 2006 war die Rolltreppe beim Waaghaus wieder defekt. Die Abklärungen und eingeholten Offerten ergaben einen Reparaturaufwand für die Wiederinbetriebnahme in der Grössenordnung von rund CHF 100'000.



Eine solche Kostensumme ist für die Reparatur einer 30-jährigen Rolltreppe mit einer noch zu erwartenden Laufzeit von vielleicht gut einem Jahr nicht vertretbar. Allerdings war es beim damaligen Projektstand – im März 2006 – auch noch nicht möglich, die Projektanforderungen für eine neue Rolltreppe zu konkretisieren oder sogar eine neue Rolltreppe zu definieren und zu bestellen, die dann in der umgebauten Unterführung Brühltor wieder hätte verwendet werden können. Deshalb wurde damals entschieden, die alte Rolltreppe stillzulegen und mit der neuen Rolltreppe noch zuzuwarten.

Nachdem das Sanierungsprojekt für die Brühltorunterführung Anfang 2007 im Wesentlichen vorlag, konnten auch die Detailanforderungen für eine neue Rolltreppe definiert werden. Deshalb wurde in einem vorgezogenen Verfahren eine neue Treppe bestellt, die im Mai dieses Jahres installiert und in Betrieb genommen wird. Die Kosten für die neue Rolltreppe betragen rund CHF 140'000, welche ohnehin im Rahmen des Umbaues anfallen. Zusätzliche Kosten betreffen lediglich die „Umplatzierungskosten“ während der Bauzeit in der Grössenordnung von CHF 40'000.

2 Projekt

Die Brühltor-Unterführung als wichtiges Bindeglied zwischen Museumsquartier und Altstadt soll wieder eine Visitenkarte der Stadt werden. Touristinnen und Touristen wie auch die Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner wollen sicher und bequem durch den Verkehrsknotenpunkt Brühltor geführt werden. Den Aspekten der Transparenz, Sicherheit und Benutzerfreundlichkeit werden im Projekt grosses Gewicht beigemessen. Der Durchgang wird neu in einen breiten Hauptdurchgang und zwei schmalere Nebenabgänge gegliedert. Damit werden auch weniger Ortskundige wie selbstverständlich durch die Passage geführt. Die Hauptverbindung besteht zwischen den Auf- und Abgängen zum Waaghaus und zur Museumstrasse. Die Ladenfronten werden begradigt und weisen keine Ecken und Nischen mehr auf. Die Deckenöffnungen bei den Aufgängen Waaghaus, Museumstrasse und Kantonschulpark werden vergrössert, so dass mehr natürliches Tageslicht in den Durchgang gelangt. Der Verbindungsgang zur Parkgarage Brühltor wird verbreitert und ebenfalls begradigt, was zu einer wesentlichen Aufwertung führt. Die Sichtverbindungen werden durchgehend markant verbessert und damit die Sicherheit für Benutzerinnen und Benutzer rund um die Uhr erhöht.

Die verwendeten Materialien und Elemente genügen bezüglich Sauberkeit und Vandalensicherheit den heutigen Anforderungen. Die vorgeschlagenen baulichen Massnahmen sehen bei den Auf- und Abgängen Waaghaus und Museumstrasse je einen behindertengerechten und transparenten Lift, zeitgemässe Rolltreppen und breitere Treppen mit grösseren Zwi-



schenpodesten vor. Die Unterführung soll nach der Norm SN 521 500 „Behindertengerechtes Bauen“ konzipiert werden. Für Menschen mit Behinderung soll sie gefahrenarm benutzbar sein. Die Details werden in Zusammenarbeit mit der Fachstelle „Procap“ ausgearbeitet und umgesetzt.

Die Verkaufsflächen werden durch grosszügige Verglasungen, welche vom Boden bis zur Decke reichen attraktiver. Alle Ladenlokale erhalten automatische Schiebetüren. Stellflächen für Ständer mit Verkaufswaren im öffentlichen Durchgang sind weiterhin vorgesehen. Die Anordnung erfolgt so, dass Passantinnen und Passanten und deren Sicherheit davon nicht beeinträchtigt werden. Diese Aussenverkaufsflächen werden klar definiert und markiert sowie in den Mietverträgen geregelt.

Im Rahmen eines Farb- und Materialkonzeptes wird der Boden mit einem hellen Naturstein (Gneis/Granit) aus der Schweiz belegt. Dieser Stein hat sich bereits in Passagen von Bern Bahnhof und Zürich Flughafen bestens bewährt. Die Oberfläche (diamantgesägt) ist eben, rutschfest und trittsicher. Sie weist dünne Stossfugen auf. Die Reinigung dieser Oberfläche ist gut zu bewerkstelligen.

Die Deckenverkleidung besteht aus neuen, heruntergehängten Metallelementen mit eingebauten Lampenkörpern. Die Unterführung erhält zudem eine zeitgemässe Beleuchtung.

Die neu gestalteten Auf- und Abgänge zur Museumstrasse und beim Waaghaus wirken filigran und erhalten ein begrüntes Dach, welches auf einer schmalen, stehenden Betonscheibe ruht. Die Glasflächen bilden eine wettersichere Ummantelung. Beim Auf-/Abgang zur Bank Wegelin werden Wände, Decken und Belichtung saniert, der Bodenbelag wird erneuert. Der Aufgang zum Kantonsschulpark wird übersichtlicher gestaltet. Der obere Teil wird durch eine gerade Gartentreppe ersetzt. Diese Änderung erlaubt eine Vergrösserung und Umgestaltung der angrenzenden Parkfläche.

Die haustechnischen Installationen werden erneuert und den neu gestalteten Grundrissen angepasst. Die Zu- und Abluft wird durch das Dach des Waaghausaufganges geführt. Die Läden werden im Rohbau vermietet. Der Ausbau wird durch die Mieter ergänzt.

Der Fluchtweg an der Schnittstelle zur Brühlortgarage wird neu gestaltet und subtil in die neue Parkgestaltung eingefügt. Einerseits dient er der Zivilschutzanlage als Zugang für 5'000 Personen und andererseits als Notausgang für die Brühlortgarage. Die Benützung erfolgt in der Regel im Notfall und nur in Fluchtrichtung.



Es werden Nasslöschposten und Handfeuerlöscher eingebaut. Die Installation von Handtas-tern für die Alarmierung in Notfällen ist vorgesehen. Für eine spätere Videoüberwachung werden Leerrohre eingelegt.

Mit Hilfe einer beschrifteten und hinterleuchteten Wand beim Auf-/Abgang Wegelin wird die räumliche Orientierung in der Unterführung verbessert. Ein durchgehendes Beschriftungs-konzept wird umgesetzt.

3 Kosten

3.1 Baukosten

Grundlage bildet der detaillierte Kostenvoranschlag (Kostenstand: April 2006) des Architek-ten und der Fachplaner.

BKP	BKP Text		Betrag	Summen
1	Vorbereitungsarbeiten		CHF	1'910'000
10	Bestandesaufnahmen	CHF	15'000	
11	Räumungen Terrainvorbereitungen <i>(Betonabbrüche und allgemeine Abbrüche)</i>	CHF	546'000	
12	Sicherungen, Provisorien	CHF	7'000	
13	Baustelleneinrichtungen <i>(Abschränkungen, Provisorische Zufahrten und Installationen, Etappierungen)</i>	CHF	439'000	
15	Anpassungen an best. Werkleitungen	CHF	275'000	
17	Spez. Foundationen, Baugrubensicherung	CHF	262'000	
19	Honorare <i>(Bauingenieur, Bauleitung und Fachplaner)</i>	CHF	366'000	
2	Gebäude		CHF	5'475'000
20	Baugrube	CHF	187'000	
21	Rohbau 1	CHF	1'217'000	
22	Rohbau 2	CHF	1'083'000	
23	Elektroanlagen	CHF	645'000	
24	Heizungs- und Lüftungsanlagen	CHF	377'000	
25	Sanitäranlagen	CHF	117'000	
27	Ausbau 1	CHF	257'000	
28	Ausbau 2	CHF	674'000	



29	Honorare <i>(Architekt, Bauleitung, Bauingenieur und Fachplaner)</i>	CHF	918'000		
3	Betriebseinrichtungen			CHF	835'000
33	Elektroanlagen <i>(Beleuchtungskörper inkl. Montage)</i>	CHF	207'000		
36	Aufzüge und Rolltreppen	CHF	425'000		
38	Ausbau 2 (Beschriftungen, Signaletik)	CHF	105'000		
39	Honorare <i>(Architekt, Bauleitung, Elektroingenieur, Liftplaner, Lichtplaner)</i>	CHF	98'000		
4	Umgebung			CHF	465'000
41	Plätze und Beläge <i>(Anpassungen Aufgänge)</i>	CHF	277'000		
42	Gartenanlagen <i>(Unterer Brühl und Kantonsschulpark)</i>	CHF	138'000		
49	Honorare <i>(Bauleitung und Fachplaner)</i>	CHF	50'000		
5	Baunebenkosten			CHF	320'000
51	Bewilligungen, Gebühren	CHF	125'000		
52	Muster, Modelle, Kopien	CHF	78'000		
53	Versicherungen	CHF	6'000		
55	Bauherrenleistungen <i>(Bauzins Finanzvermögen)</i>	CHF	50'000		
56	Übrige Baunebenkosten <i>(Baustellenüberwachung, Aufrichte/Einweihung)</i>	CHF	61'000		
6	Reserven und Unvorhergesehenes <i>(ca. 10 % von BKP 1 und 2)</i>			CHF	700'000
	Totale Baukosten (inkl. 7.6 % MwSt.)			CHF	9'705'000

3.2 Betriebskosten

Damit die Einrichtungen in einwandfreiem Zustand erhalten werden können, werden die Betriebskosten nach der Sanierung etwas höher ausfallen. Dies aus verschiedenen Gründen:

- Zur Aufrechterhaltung des einwandfreien, sauberen und sicheren Betriebs der Unterführung werden vermehrt regelmässige Reinigungen und Kontrollen gemacht.



- Um die Betriebssicherheit zu gewährleisten, werden Unterhalt und Service bei Liften und Rolltreppen intensiviert.

Künftig sollen der Unterhalt und die Reinigung der Anlagen in enger Zusammenarbeit mit den Mietern und Anstössern (Parkgaragen) erfolgen. Dies erlaubt es der Stadt, Synergien zu nutzen, und garantiert eine lückenlose Betreuung des Werks. Der jährliche Aufwand für die Reinigung wird auf ca. CHF 120'000 geschätzt. Der Serviceaufwand für den Unterhalt von Lift und Rolltreppen beträgt jährlich CHF 24'000. Der Kanton beteiligt sich anteilmässig an diesen Betriebskosten.

4 Kostengliederung und Finanzierung

4.1 Kostengliederung

An den Sanierungskosten beteiligen sich der Kanton, die Cityparking AG (Brühlorgarage) und voraussichtlich die PSP Management AG (Burggrabengarage).

Die Kosten gliedern sich in folgende Hauptpositionen:

Verwaltungsvermögen

Erweiterung des Verbindungsgangs zur Brühlorgarage	CHF	2'143'000
Notausgang Brühlorgarage / Zugang Zivilschutzanlage	CHF	434'000
Auf-/Abgang Waaghaus	CHF	1'510'000
Auf-/Abgang Museumstrasse	CHF	1'150'000
Auf-/Abgang Kantonsschulpark	CHF	571'000
Ladenpassage	CHF	1'768'000
Verstärkung der Stützenköpfe, Statische Massnahmen	CHF	385'000
Total Verwaltungsvermögen	CHF	7'961'000

Finanzvermögen

Mietflächen Ladenlokale/Restaurant (Bar)	CHF	1'744'000
Total Finanzvermögen	CHF	1'744'000

Totale Baukosten (inkl. 7.6 % MwSt.)	CHF	9'705'000
---	------------	------------------



4.2 Finanzierung

4.2.1 Verwaltungsvermögen

Der Kanton St.Gallen als Staatsstrasseneigentümer wird sich mit einem Kostenanteil von 2,77 Mio. Franken beteiligen. Das Baudepartement hat diesen Beitrag in Aussicht gestellt und den Entwurf für den entsprechenden Beschluss der Regierung vorbereitet. Die Beschlussfassung der Regierung erfolgt gemäss den üblichen Abläufen nach der Beschlussfassung in der Politischen Gemeinde.

Die Cityparking AG wird insbesondere durch die Aufwertung des Verbindungsganges zur Garage Brühltor einen Nutzen aus dem Projekt haben. Sie beteiligt sich deshalb an diesen Kosten mit einem pauschalen Beitrag von CHF 600'000. Zudem ist zu berücksichtigen, dass sie bereits im Zusammenhang mit der Sanierung der Zivilschutzanlage und des Parkhauses eine Leistung von CHF 164'000 erbracht hat.

Kostenanteil Verwaltungsvermögen an den Gesamtbaukosten	CHF	7'961'000
./. Anteil Kanton St.Gallen	CHF	2'770'000
./. Anteil Cityparking AG	CHF	600'000
Verbleibender Anteil Verwaltungsvermögen	CHF	4'591'000

In der Investitionsrechnung 2007 ff. sind brutto CHF 6,9 Mio. und netto CHF 5,6 Mio. vorgesehen. Die Beiträge des Kantons und der Cityparking AG sind höher als früher geschätzt.

Die PSP Management AG als Betreiberin der Parkgarage Burggraben wird noch über einen Beitrag entscheiden. Zur Diskussion steht ein Beitrag in der Grössenordnung von bis zu CHF 100'000.

4.2.2 Finanzvermögen

4.2.2.1 Finanzierung

Kostenanteil Finanzvermögen an den Gesamtbaukosten	CHF	1'744'000
zu aktivieren auf Buchwert (wertvermehrender Anteil)	CHF	644'000
Bisheriger Buchwert	CHF	1'036'000
Neuer Buchwert	CHF	1'680'000
Über die Mieten verzinsbarer Baukostenanteil	CHF	644'000
Verzinsungssatz	6.00 %	
Mietzinserhöhung für den Mehrwert	CHF	38'640



Bisheriger Mietertrag	CHF	118'084
Neuer Soll-Mietertrag	CHF	156'724
Neu realisierbarer Mietertrag	CHF	116'980

Bruttorendite vor Umbau 11.39 %

Bruttorendite nach Umbau 6.96 %

Der auf dem Buchwert zu aktivierende Mehrwert in der Höhe von CHF 644'000 ergibt sich aus der Mehrfläche im Bereich der Ladenlokale / Restaurant (Bar) sowie anteilig für die Erneuerung der Heizung, Lüftung, WC-Anlage Restaurant (Bar), Elektrisch. Bei der Restsumme von CHF 1'100'000 handelt es sich einerseits um reine Unterhaltskosten, andererseits um Kosten, die durch die Sanierung der Unterführung ausgelöst und deshalb dem Vorfinanzierungskonto Gebäudeunterhalt belastet werden.

4.2.2.2 Vermietung

Die Mietflächen (Ladenlokale, Restaurant (Bar), Verkehrsleitzentrale, Lager und Vitrinen) befinden sich im Finanzvermögen der Stadt. Die Vermietung wird durch das Liegenschaftsamt getätigt. Die bestehenden Mietverhältnisse, ausgenommen dasjenige für die Verkehrsleitzentrale, werden auf den Zeitpunkt des Baubeginns in der Unterführung, d.h. Beginn der Bauphase 2, gekündigt. Alle Mieter, die teilweise seit über ca. 20 Jahren ihre Ladenlokale in der Unterführung besitzen, sind an einer Erneuerung des Mietverhältnisses interessiert.

Die heutigen Mietflächen umfassen total 553 m². Neu stehen 544 m² zur Vermietung. Diese Fläche teilt sich auf in 442.6 m² Ladenlokale/Restaurant (Bar) und Verkehrsleitzentrale, 13.5 m² Vitrinen, 88 m² Lager. Die heutigen Mietzinseinnahmen betragen CHF 118'084. Neu sollen die Laden-/Restaurantflächen für CHF 250/m² resp. CHF 220/m² für Ladenerweiterungsflächen Seite Museumstrasse, die Lager für CHF 80/m² und die Vitrinen für CHF 130 pro Stück im Monat vermietet werden. Der Mietzins für die Verkehrsleitzentrale bleibt unverändert. In diesen Räumen werden auch keine Investitionen getätigt. Im Mietzins für das Restaurant (Bar) ist eine Fläche für Getränkelager etc. von ca. 20 m² begriffen. Somit wird neu mit Mietzinseinnahmen von CHF 116'980 gerechnet. Der Minderertrag resultiert einerseits aus der Minderfläche, andererseits aus dem Wegfall eines grossen Teils der Werbeflächen (Vitrinen).



5 Bauablauf

Die Bauarbeiten dauern rund ein Jahr und werden in zwei Hauptetappen realisiert. Der Baubeginn nach der OLMA 2007 erfolgt an der Museumstrasse mit der Erneuerung des Anschlusses an die Brühlorgarage. Bis OFFA 2008 sind alle Ladenlokale uneingeschränkt benutzbar.

Nach der OFFA 2008 bis OLMA 2008 wird die Hauptfläche in der Unterführung mit den Ladenzugängen erneuert. Die Auf- und Abgänge Waaghaus, Museumstrasse und Kantonsschulpark sind dann nur noch eingeschränkt benutzbar. Die Zugänge zu den Ladenlokalen unter dem Haus Rorschacherstrasse 1 werden für ca. 3 Monate unterbrochen. Bauvollendung vor der OLMA 2008 ist beim Kantonsschulpark.

Während der ganzen Bauzeit ist immer ein Teil der Unterführung für Fussgängerinnen und Fussgänger benutzbar. Der Verkehr über die Brühlorkreuzung bleibt für alle Verkehrsteilnehmenden uneingeschränkt gewährt. Die Ausfahrt vom Waaghausweg für Fahrzeuge im Postverkehr oder für Taxis bleibt weitgehend unbehindert. Auch der Fussgängerverkehr vom Waaghausweg zum Burggrabentrottoir wird nicht tangiert. Das Waaghaus bleibt für alle Anlässe benutzbar.

6 Ökologie

Bei den eingesetzten Materialien werden die Richtlinien des Hochbauamtes angewendet.

Die Läden werden teilweise beheizt und belüftet. Es erfolgt der Einbau von Wärmedämmungen in Decken und Wänden der beheizten Räume gemäss den Energievorschriften. Die Wärmeenergie der Abluft wird in einem Luftwärmetauscher der eintretenden Frischluft zugeführt.

Obwohl die Beleuchtung gesamthaft heller sein wird als heute, sollte der Energieverbrauch dank der neusten Lampentechnik nur marginal steigen. Die Elektromotoren, Beleuchtungen, etc. werden mikroprozessorgesteuert und garantieren einen optimalen Energieverbrauch.

7 Schlussbemerkung und Zusammenfassung

Die Attraktivität der Unterführung wird mittels der Sanierung wesentlich gesteigert. Der Besucher/die Besucherin soll sich eingeladen fühlen, sie zu benutzen. Die neue Grundrissgestaltung zeichnet sich aus durch eine klare Linienführung mit langen Sichtlinien. Ecken und Nischen werden minimiert. Die Materialwahl erfolgt im Hinblick auf einen einfachen Unter-



halt und grosse Resistenz bezüglich Vandalismus. Dies erhöht die Sauberkeit und Sicherheit. Ebenso wird grosser Wert gelegt auf eine gute Ausgestaltung der Signaletik. Die Läden sind nach wie vor ein wichtiger Bestandteil der Passage und helfen mit, sie anziehend und abwechslungsreich zu gestalten.

Die neue Gestaltung soll die Unterführung vom „Aschenputtel“ zu einer zeitgemässen Passage zwischen Kulturviertel und Innenstadt erheben und sie zu einer einladenden Eingangspforte der Stadt ausbilden.

8 Anträge

Wir beantragen Ihnen, folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Das Projekt für die Gesamtsanierung und Neugestaltung der Brühltorunterführung im Kostenbetrage von CHF 9'705'000 wird gutgeheissen und nach Abzug der Beträge Dritter (Kanton, Cityparking AG) von total CHF 3'370'000 ein Verpflichtungskredit von CHF 6'335'000 erteilt. Davon werden CHF 4'591'000 dem Verwaltungsvermögen belastet; CHF 644'000 im Finanzvermögen aktiviert und CHF 1'100'00 dem Vorfinanzierungskonto Gebäudeunterhalt belastet.
2. Es wird festgestellt, dass dieser Beschluss nach Art. 8 Ziff. 6 lit. a der Gemeindeordnung dem fakultativen Referendum untersteht.

Der Stadtpräsident:
Scheitlin

Im Namen des Stadtrats
Der Stadtschreiber:
Linke

☐ keine Öffentlichkeitsarbeit

☐ Medienmitteilung

☒ Medienkonferenz

