

Gemeinderat Murten

Sitzung des Generalrates vom 15. Oktober 2014

Botschaft des Gemeinderates zum Nachtragskredit im Betrag von CHF 880'000.-- für die Ausführungsplanung, Parkhaus OST

Zur Geschichte: Wieso plant der Gemeinderat ein Parkhaus?

Die Idee eines Parkhauses auf dem ehemaligen Viehmarkt hat eine lange Geschichte. Bereits 1987 und 1991 wurden diesbezügliche Studien erarbeitet. In der Folge wurde allerdings entschieden, das heutige City-Parking auszuführen.

In der laufenden Ortsplanungsrevision, welche im Jahr 2004 angegangen wurde, wurde bereits in der Anfangsphase ein Parkhaus OST vorgesehen. Der Grund lag darin, dass sich an der Situation auf dem Viehmarkt, trotz Parkhaus im Westen, wenig verändert hatte.

Am 18. Juni 2008 veröffentlichte der Verein Standortentwicklung Murtenseeregion eine Studie "Berntor-Parkhaus" - Vorschlag für eine nachhaltige Verbesserung der heute unbefriedigenden Parkierungssituation im Zentrum Murten.

Am 10. Oktober 2008 genehmigte der Generalrat einen Kredit zur Erstellung einer Machbarkeitsstudie Parkhaus. In dieser Studie soll die Machbarkeit des "Berntor-Parkhaus" überprüft werden.

Am 14. Oktober 2009 informierte der Gemeinderat den Generalrat über die Erkenntnisse aus der Machbarkeitsstudie.

Auszug aus der Studie vom 08.09.2009: (Gesamtkosten CHF 12'420'000.--)

"In Anbetracht der relativ umfangreichen identifizierten Risiken (mit Kostenfolgen) beim vorgesehenen Projektstandort Berntor-Platz wird empfohlen, im weiteren Verlauf der Projektentwicklung ebenfalls Varianten im Perimeter Viehmarkt zu überprüfen. Dabei wäre allenfalls auch eine Variante eines anteilmässigen unter- und oberirdischen Bauwerks prüfenswert. Voraussetzung hierfür wäre natürlich die gestalterische und städtebauliche Gesamtverträglichkeit. Kostenmässig wäre eine solche Variante bestimmt wirtschaftlicher."

Am 19. Oktober 2009 entschied der Gemeinderat, eine Studie ausarbeiten zu lassen, welche sich über das Parkplatzangebot sowie den Bedarf in der Altstadt und deren Umgebung ausspricht. Dieser Bericht schloss mit folgendem Fazit:

Über das gesamte Stadtgebiet sind an den erhobenen Tagen grundsätzlich genügend Parkplätze vorhanden, jedoch entspricht die Verteilung der Parkplatz-Nachfrage nicht der Verteilung des Parkplatzangebotes. Besonders im Stedtli und den Parkräumen direkt östlich und westlich der Stadzufahrten ist die Kapazität ausgelastet oder wird durch die Nachfrage übertroffen.

Die zahlreichen Falschparkierer in der Hauptgasse stören das Stadtbild, zudem entspricht Parkieren ausserhalb markierter Parkflächen nicht der Rechtsordnung. Die Kurzzeitparkierer profitieren von einer hohen Toleranzgrenze der Stadtpolizei.

Die Kapazität des Parkhauses Coop City Parking und des Parkplatzes Pantschau wird nicht ausgenutzt."

Am 13. Oktober 2010 deponierte die FdP-Fraktion eine Motion mit folgendem Wortlaut:
"Der Gemeinderat wird beauftragt, das Parkhaus Ost unter Berücksichtigung bestehender Studien und Analysen innerhalb der nächsten Legislaturperiode zu planen und zu realisieren. Die Finanzierung wird dabei durch die aufgrund der gesunden Finanzlage vorhandenen Eigenmittel der Gemeinde, dem geäußerten Parkplatzfonds sowie durch den Verkauf von privaten Parkplätzen sichergesellt."

Die Motion wurde aufgrund der Zusicherung des Gemeinderates, dem Generalrat im Verlaufe des Jahres 2011 einen Nachtragskredit für die weitere Planung eines Parkhauses OST zu unterbreiten, abgelehnt.

Am 12. Oktober 2011 genehmigte der Generalrat ein Nachtragskredit im Betrag von CHF 120'000.-- für verschiedene Planungsarbeiten im Hinblick auf die Erstellung eines Parkhauses Ost. Folgende Aufgaben wurden in diesem Kredit zusammengefasst:

- Vorbereitung Projektwettbewerb Parkhaus OST
- Planung Begegnungszone Altstadt und Tempo-30 Zonen Ryf und Meylandstrasse
- Planung von Massnahmen, Bericht B+S AG vom 31.08.2011

Gleichzeitig wurde die Arbeitsgruppe Verkehr, Parkierung Begegnungszone (AG VPB) gebildet und auf Vorschlag des Gemeinderates durch Vertretungen aller Fraktionen des Generalrates zusammengesetzt. Für die angemessene Vertretung von Gewerbe, Anwohnern und/oder Interessenvertretern hatten die Parteien zu achten.

Am 27. Februar 2013 genehmigte der Generalrat einen Kredit im Betrag von CHF 220'000.-- für die Durchführung eines Wettbewerbes für ein "Parkhaus OST".

Neben all diesen Geschäften, welche durch den Generalrat genehmigt wurden, beantwortet der Gemeinderat verschiedene Motionen, Petitionen und Interpellationen zum Thema. Weiter wurden eine Initiative "für eine verkehrsfreie Hauptgasse" eingereicht und etliche Meinungsäusserungen in Zeitungen und anderen Medien verbreitet.

Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass es eine Verbesserung des Parkplatzangebotes in der Nähe der Altstadt braucht. Die Parkplatzerhebungsstudie sowie die Erfahrungen haben gezeigt, dass dies einer der zentralen Punkte in der Verkehrsplanung der Stadt Murten ist.

Wieso soll das Gewinnerprojekt des Wettbewerbes ausgeführt werden?

Vor der Ausarbeitung des Wettbewerbsprogrammes wurde in der Energie-, Umwelt- und Planungskommission (EUPK) intensiv über den Standort diskutiert. Die EUPK kam am 23. August 2012 zu folgendem Schluss:

*"Die Planungskommission kommt zum Schluss, dass der **beste Standort für ein Parkhaus OST auf dem jetzigen Viehmarktplatz zu finden ist**. Als eventuelle Alternativprojekte sind das Kanonenmätteli, der Berntorplatz und der Stadtgraben denkbar. Der Wettbewerb soll aber nur mit einem einzigen Standort vorbereitet werden.*

Nach Ansicht der Planungskommission ist der Wettbewerb offen durchzuführen (nicht nur auf Einladung). Neben dem Parkhausperimeter Viehmarkt wird für den Wettbewerb auch ein Gestaltungssperimeter definiert werden müssen."

Neben dem Viehmarkt wurden auch die Kanonenmatte, der Berntorplatz, der Stadtgraben und das Meyland untersucht.

Für den Standort Viehmarkt sprechen namentlich die Lage (der Hauptverkehr mit Parkplatzbedarf kommen aus östlicher Richtung), der bereits bestehende Parkplatz und die Nähe zum Stedtli (hauptsächlicher Zielort der Besucherinnen und Besucher).

Das Wettbewerbsprogramm wurde durch die Jury in Zusammenarbeit mit den Fachberatern erarbeitet. Neben dem Gemeinderat hat die Energie-, Umwelt- und Planungskommission das Programm ebenfalls besprochen und für gut befunden.

Folgende Beurteilungskriterien wurden bereits im Wettbewerbsprogramm kommuniziert:

- Leitidee zum Ort und der Aufgabe
- Integration in den Kontext
- betriebliche Organisation
- Funktionalität der Verkehrswege
- Qualität der Fussgängerwege
- Kohärenz der Struktur
- architektonischer Ausdruck
- Umgebungsgestaltung
- Gesamtökonomie, Nachhaltigkeit

Für die Teilnahme am Wettbewerb haben sich 103 Planer-Teams eingeschrieben, davon haben sich 97 ernsthaft mit dem Projekt auseinandergesetzt und schliesslich haben 85 Teams ein Projekt eingereicht.

Erkenntnisse des Preisgerichtes:

*"Das Preisgericht hat einen intensiven Lernprozess durchgeführt, denn die grosse Anzahl der Eingaben hat mit Deutlichkeit ergeben, was auf diesem Gelände möglich ist und **wo Grenzen erreicht wurden**. Dank dieser Vielfalt von Lösungsansätzen wurden die Erwartungen weit übertroffen, was zeigt, dass es richtig war, die Lösungen möglichst wenig einzuschränken mit Vorgaben, deren Tragweite man zum Vornherein in keiner Weise hätte bewerten können und welche leicht dieses Lösungsspektrum hätten beeinträchtigen können. Es war erfreulich, dass es sowohl rein oberirdische wie auch rein unterirdische Lösungen gab, dass die Parkierung sowohl auf ungeneigten Ebenen vorgeschlagen wurde mit speziellen Vorkehrungen zur Vertikalerschliessung und auf schiefen Ebenen, welche gleichzeitig die Höhe überwinden konnten, und dass volumetrisch von der Situierung und der Dimensionierung ein derartiges Spektrum zur Verfügung stand, mit welchem der Blick fürs wünschbare Mass geschärft werden konnte.*

*Das Preisgericht wurde sich bewusst, **welche Schwierigkeiten zu bewältigen waren**, insbesondere wegen der Anzahl Plätze und der Schiefelage des Terrains. Es wurde aber auch klar, dass Versuche, oberirdisch mit geringen Abmessungen Volumen in Erscheinung treten zu lassen und das Programmdefizit mit Untergeschossen in anderem Ausmass oder in Überzahl zu kompensieren, in der Regel scheitern mussten, weil dadurch plötzlich zwei Projekte entstanden, die oft zusammenhangslos blieben; zudem muss beachtet werden, dass der Parcours der Automobilisten oft darunter litt. Man kann mit Leitsystemen vieles lösen, aber wenn das primäre räumlich-organisatorische Prinzip schon ohne Leitsysteme qualifiziert ist, bedeutet das sicher einen höheren Wert. **Nicht zuletzt konnte festgestellt werden, dass der Ort mit seiner Schräglage mit einem Gebäude leichter und plausibler zu verändern ist als mit einer Oberflächengestaltung**, welche durch die Geländeform schwer zu nutzen ist oder bei **unterirdischen Anlagen vielfach durch Belange des Darunterliegenden stark beeinträchtigt wird.**"*

In Bezug auf die Ringmauern wurde im Wettbewerbsprogramm auf das ISOS (Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz) sowie auf den Artikel 29 des Planungs- und Baureglementes der Stadt Murten hingewiesen. Die Jury hat das Siegerprojekt diesbezüglich gewürdigt: *"Das Projekt 'Prinz von Tarent' besticht über alles durch seine bemerkenswerte Effizienz in der gesamten Organisation, die sehr einheitliche formelle und materielle Gestaltung und die massstäblich überzeugende Platzierung des Volumens im historisch anspruchsvollen Kontext."*

Der Gemeinderat möchte das Siegerprojekt ausführen, weil es das beste Projekt ist. Bei einem Wettbewerb mit über 80 verschiedenen Varianten und Projekten kann davon ausgegangen werden, dass auch in einer erneuten Ausschreibung oder Auftragserteilung nicht noch bessere Lösungen zum Vorschein kommen werden. Das Projekt besticht durch seine Einfachheit im Bezug auf Verkehrsführung und Fussgängerbewegungen und durch seine ansprechende Architektur.

Was kostet die Ausführung eines anderen als des Siegerprojekts?

Einerseits können Forderungen von Seiten des Siegerprojekt-Teams erhoben werden. Als Grundlage für eine allfällige Entschädigungsforderung müsste wohl auf die Honorarberechnung abgestellt werden. Die Honorarsumme (Architekt und Bauingenieur) beträgt gemäss Offerte für das Gesamtprojekt rund CHF 2.5 Mio. Dazu könnten allfällige Ansprüche wegen Nichtausführung des Siegerprojektes (entgangener Imagegewinn) geltend gemacht werden.

Im Falle eines Entscheides für die Durchführung eines weiteren Wettbewerbes ist mit Kosten in entsprechender Höhe zu rechnen (gegen CHF 300'000.--).

Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass aufgrund der grossen Beteiligung am durchgeführten Wettbewerb aus einer zweiten Runde kein besseres Projekt hervorgehen würde. Beide vorgängig erwähnten Vorgehensweisen würden unnötige Kosten generieren.

Wieso kein unterirdisches Projekt?

Diejenigen Projekte die unterirdische Lösungen vorschlugen, vermochten die Jury nicht zu überzeugen. Im Speziellen im Hinblick auf die Benutzerfreundlichkeit, den Verkehrsfluss und die technischen Anforderungen (Lüftung oder Belichtung) hatten alle unterirdischen Projekte Defizite. Siehe "Erkenntnisse des Preisgerichtes" auf Seite 3.

Aufgrund der auf der Oberfläche notwendigen Bauteile der unterirdischen Projekte (zum Beispiel Zu- und Wegfahrt, Fussgängererschliessung, Lüftung oder Belichtung) wäre zudem eine Nutzung als Parkanlage oder als öffentlicher Freiraum nur eingeschränkt möglich gewesen.

Unterirdische Projekte wurden im Wettbewerb eingehend geprüft, vermochten aber aufgrund verschiedener Defizite nicht zu überzeugen.

Wieso plant der Gemeinderat eine Begegnungszone?

Siehe Medienmitteilung vom 29. Juli 2014

Die Altstadt soll aufgewertet werden. Dazu sind eine Verlangsamung des Verkehrs und eine Aufwertung des Strassenraumes anzustreben.

Die Parkplatzerhebungsstudie hat festgehalten, dass es in der Altstadt sehr viele Falschparkierer hat. Daraus kann geschlossen werden, dass es zu wenig Parkplätze hat. Zusätzliche Parkplätze können nicht in der Altstadt geschaffen werden.

Die Begegnungszone oder besser Tempo-20 Zone hat zum Ziel, dem Fussgänger/der Fussgängerin und dem nichtmotorisierten Verkehr den Vorrang zu geben. Damit dies auch möglich ist, soll der Strassenraum sanft umgestaltet werden. Demensprechend müssen die fehlenden und aufzuhebenden Parkplätze an einem anderen Ort neu geschaffen werden → Parkhaus OST

Parkplätze in der Altstadt können demnach erst reduziert werden, wenn es entsprechenden Ersatz gibt.

Der Gemeinderat will in der Altstadt eine Begegnungszone errichten, um die Lebensqualität aller Nutzerinnen und Nutzer der Altstadt sowie das Altstadtbild generell zu verbessern. Dies aber nur in Zusammenhang mit der Errichtung von Alternativ-Parkierungsmöglichkeiten.

Wer soll das Parkhaus planen?

Die öffentliche Hand muss immer wieder in verschiedene Infrastrukturprojekte investieren. Oftmals ist man, um den Kostendruck der öffentlichen Hand zu senken, dazu geneigt, frühzeitig Projekte aus der Hand zu geben und Total- oder Generalunternehmer bereits in die Planung miteinzubeziehen.

Im direkten Perimeter der Altstadt will der Gemeinderat die Planung einer Baute selber koordinieren und korrigieren können. Durch den Wettbewerb sind noch nicht alle Fragen und Probleme eindeutig gelöst worden. Deshalb muss die Gemeinde ihre Verantwortung für eine fach- und sachgerechte Planung wahrnehmen.

Der Gemeinderat will die Ausführung des Parkhauses aufgrund der städtebaulichen Gegebenheiten und den damit verbundenen Herausforderungen selber planen.

Wer soll das geplante Parkhaus bauen, betreiben und bezahlen?

Ausführungs- und Betriebsmodelle sollen während der Ausführungsplanung parallel evaluiert und abgeklärt werden. Zum heutigen Zeitpunkt, bei einer Kostengenauigkeit von $\pm 20\%$ können interessierte Bauunternehmungen und Betreiber nicht für eine seriöse Abklärung beigezogen werden. Dazu gehören auch Überlegungen zu einem allfälligen Parkleitsystem oder zur Einbindung in die bestehende Tarifstruktur der bewirtschafteten Parkflächen.

Der Gemeinderat will momentan noch offen lassen, durch wen das neue Parkhaus ausgeführt, finanziert und betrieben werden soll.

Vorgesehene Planungsarbeiten und Kosten:

Die Baukosten ohne Umgebungsarbeiten (Gestaltung Berntorplatz) werden durch den Architekten derzeit auf CHF 14 Mio. geschätzt ($\pm 20\%$)

Daraus ergeben sich folgende Planungshonorare für die Phase 3, Projektierung:

Vorprojekt, Bauprojekt, Bewilligungsverfahren und Auflageprojekt		
Architekt	CHF	500'000.--
Bauingenieur	CHF	210'000.--
Fachplaner	CHF	100'000.--
MwSt	CHF	70'000.--
Total Planungskredit	CHF	880'000.--

Mit dem Planungskredit wird das Bauprojekt bis zur Baureife vorangetrieben. Gleichzeitig werden Finanzierungs- und Betriebsmodelle ausgearbeitet. Hierbei sollen mögliche Auswirkungen auf die Gemeindefinanzen berücksichtigt werden (Investitions- und Finanzierungskosten der Bauausführung sowie des Betriebs).

Der Gemeinderat beantragt dem Generalrat, dem Nachtragskredit von CHF 880'000.-- zuzustimmen.