

Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Entlastungsstrasse Raum Eschlikon

Ausschreibung Planerleistungen

- Verkehrsplanung
- Strassenbau und Tunnelbau
- Geologie
- Umwelt (Akustik)
- Gesellschaft und Wirtschaft

Verfahrensart

- offenes Verfahren
- Vorstudie (2) mit den folgenden Teilphasen (SIA-Phase):
 - Projektdefinition und Machbarkeitsstudie (21)
 - Auswahlverfahren für Bestvariante (22)

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	1
1.1	Projektauslösung	1
1.2	Übergeordnete Einordnung: Strukturelles und verkehrlicheres Wachstum	4
1.3	Auftraggeber und Beteiligte	4
1.4	Referenzierte Unterlagen	4
2	Beschaffungsgegenstand	5
2.1	Generelle Aufgabe einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB)	5
2.2	Ziele der ZMB Raum Eschlikon	5
2.3	Zu bearbeitende Projektphasen	6
2.4	Projektperimeter	6
2.5	Zu erbringende Leistungen	7
2.6	Projektablauf und Termine	10
2.7	Benötigte Fachdisziplinen	10
2.8	Organisationsform des Planerteams	10
2.9	Finanzielle Aspekte zum Angebot	11
2.10	Grundlagen, Empfehlungen, Normen	11
3	Beschaffungsform, Verfahren, Auswahlkriterien	12
3.1	Vorbefassung	12
3.2	Beschaffungsform: Planerwahlverfahren	12
3.3	Verfahrensart: offenes Verfahren	12
3.4	Aufbau der Ausschreibungsunterlagen	12
3.5	Verfahrensgrundsätze	13
3.6	Eignungskriterien (EK 1 -3)	14
3.7	Zuschlagskriterien (ZK 1 - 3)	15
3.8	Präsentation der ca. drei besten Angebote	16
3.9	Benotung der bewerteten Kriterien ZK 1 – ZK 3	16
3.10	Evaluationsteam	16
3.11	Abzugebende Unterlagen im Rahmen der Ausschreibung	16
4	Administrative Angaben	17
4.1	Adresse Auftraggeber	17
4.2	Beteiligte Bauherren	17
4.3	Projektbezeichnung	17
4.4	Termine Verfahrensablauf	18
4.5	Einzureichende Unterlagen	18
4.6	Organisation Verfahren und Vorprüfung	18
4.7	Genehmigung Ausschreibungsunterlagen	18
Anhang A	Projektperimeter	A
Anhang B	Projektorganigramm	B

1 Ausgangslage

1.1 Projektauslösung

Ausgebaute
Strasseninfrastruktur

Die Strasseninfrastruktur im Dreieck Aadorf – Mühwilen – Wil wurde in den letzten Jahrzehnten der Siedlungsentwicklung angepasst. Die Kapazitätserweiterung der Autobahnanschlüsse „Matzingen/Aadorf“ (blauer Punkt am linken oberen Bildrand), „Sirnach/Mühwilen“ (blauer Punkt in der Bildmitte) und „Wil Ost“ (blauer Punkt auf der rechten Bildseite)“ wird zurzeit das Generelle Projekt erstellt.

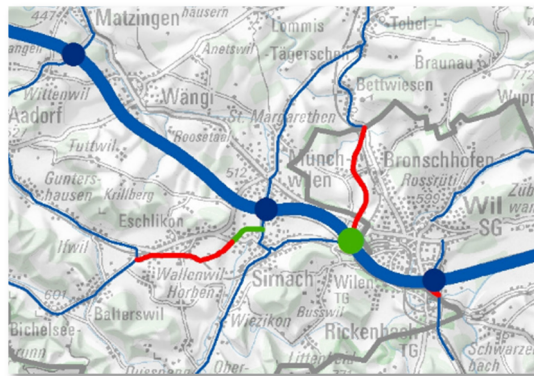


Abbildung 1: Umfahrung Eschlikon (rot)
(Quelle: KRP 2009, Motorfahrzeugverkehr)

Der Siedlungsraum „Hofen“ der Gemeinde Sirnach wird ab Herbst 2020 mit einer neuen Kantonsstrasse „Spange Hofen“ umfahren. Die Verkehrsprognose für die Spange Hofen rechnet bis 2035 mit 15'000 Fahrzeugen pro Tag (DTV). Dadurch werden die Fahrzeiten z.B. Richtung St. Gallen reduziert und die Ortsdurchfahrt Eschlikon wird an Attraktivität gewinnen.



Abbildung 2: Verbesserte regionale Anbindung
Eschlikon mit der Eröffnung der „Spange Hofen“
ab Herbst 2020 in Richtung Autobahnanschluss
A1 Mühwilen (Quelle: Abstimmungsbotschaft
Sirnach 2015)

Lärmbelastungen

Die massgebenden Bestimmungen der Umweltgesetzgebung (USG und LSV) legen die Emissionsbegrenzungen für bestehende ortsfeste Anlagen fest. Für die ortsfeste Anlage „Sirnacherstrasse“ werden die Alarmwerte (70/65) für die angrenzenden Gebiete mit Empfindlichkeitsstufe III bereits übertroffen.

Strassenlärm-Emissionskataster

Strassenname, Abschnittsnummer	H354, 110
DTV in Fz/Tag	12100
Qualitätsgüteklasse DTV / Datum	B / 01.03.2019
LW-Anteil in %, Tag/Nacht	10/5
Geschw./Steigung in %	50/3
Emissionspegel Tag/Nacht	78.2/68.6
Belag	Keine Angabe

Abbildung 3: Strassen-Lärm-Emissions-Kataster,
Sirnacherstrasse in Eschlikon, 2019

Entwicklungsprognosen

Kantonaler Richtplan

Im kantonalen Richtplan Stand 2009, wurde als Vororientierung die „Umfahrung Eschlikon (rot)“ mit einem Anschluss an die „Spange Hofen (grün)“ aufgeführt (siehe Abbildung 1). Ausgelöst durch das auf den 1. Mai 2014 in Kraft gesetzte revidierte Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG; SR 700) wurde der KRP im Zeitraum von 2014 bis 2017 einer umfassenden Teilrevision unterzogen. In der Hauptsache wurden das Siedlungsgebiet festgesetzt sowie die Bereiche Verkehr und Energie überarbeitet. Im aktuellen rechtsgültigen und behördenverbindlichen kantonalen Richtplan ist die „Umfahrung Eschlikon“ nicht mehr aufgeführt (siehe auch Kap. 1.2).

- Für Eschlikon als Raumtyp „kompakter Siedlungsraum“ wird mit 25% Zuwachs der Raumnutzer 2013 -2040 gerechnet (Quelle [1.]).
- Gemäss dem Gesamtverkehrsmodell vom Kanton Thurgau (GVM) wird im Raum Eschlikon mit einer Steigerung der Verkehrsnachfrage von 2017 bis 2040 mit + 25 % gerechnet (pro Jahr ca. 1 %).
- Ab den insgesamt 22'000 Fz. pro Tag im Jahr 2020 wird gemäss dem Trend von 1 % Wachstum das Verkehrsaufkommen auf rund 28'000 Fz/Tag im Jahr 2040 steigen. Der Durchgangsverkehr auf der Simnacherstrasse wird von heute 6'000 auf 7'500 Fz/Tag im Jahr 2040 steigen.

Kommunale Richtplanung

Insgesamt wird die Verkehrsbelastung im Bezirk, auf der Ortsdurchfahrt Eschlikon und Balterswil, voraussichtlich weiter zunehmen. Auch der Schwerverkehrsanteil aus dem Industriegebiet „Riet“ und dem Gewerbegebiet „Hilag“ wird voraussichtlich weiter wachsen (Stichworte: InnoPlastics AG, Corvaglia). Die aktuelle räumliche Entwicklungsstrategie der Gemeinde Eschlikon zeigt die möglichen Neuentwicklungen (Quelle [4.]).



Abbildung 4: Räumliche Entwicklungsstrategie der Gemeinde Eschlikon, Stand 2020

Mobilitäts-Grundsätze

Aktueller Stand der Verkehrsinfrastrukturplanung in Eschlikon

Der Lenkungsausschuss vom Gesamtprojekt „Entlastungsmassnahmen Raum Eschlikon“ hat am 06.08.2019 den drei folgenden Mobilitäts-Grundsätzen zugestimmt:

- 1. Koexistenz aller Verkehrsträger
- 2. Sachdiskussion mit allen Akteuren
- 3. Mobilität Vermeiden - Verlagern - Verträglich machen (3V-Strategie)

Mit der gesamtheitlichen 3V-Mobilitätsstrategie werden die folgenden Ziele verfolgt:

1. **Verkehr vermeiden** – durch eine gezielte Abstimmung der Siedlungsentwicklung und des Verkehrssystems sollen die gefahrenen Kilometer reduziert werden.
2. **Verkehr verlagern** – auf den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr und für eine mehrheitlich besser verträgliche Abwicklung ausserhalb der Siedlungsgebiete.
3. **Verkehr verträglich abwickeln** – die Verträglichkeit des verbleibenden motorisierten Verkehrs sicherstellen.

Abbildung 5: Die 3V-Strategie als verkehrspolitische Grundsätze der Gemeinde Eschlikon

BGK Ortdurchfahrt

Seit dem Sommer 2020 wird ein Betriebs- und Gestaltungskonzeptes (BGK) für die Ortdurchfahrt Eschlikon entwickelt. Es ist vorgesehen, dass die Bestvariante für das BGK im Juli 2021 definiert ist (Projektverfasser: B+S AG, Zürich und ASP Landschaftsarchitekten AG, Zürich).

Verkehrsbelastung

Im Rahmen des Projektes «Entlastungsmassnahmen Raum Eschlikon» wurden von der Firma SNZ die Verkehrsgrundlagen für die Gemeinde Eschlikon ermittelt und die Wirkung einer neuen «Entlastungsstrasse Eschlikon» aufgezeigt (Quelle [3.]).

- Die Belastungen auf der Hauptverkehrsachse betragen je nach Abschnitt ca. 8'000 bis 15'000 Fahrzeuge pro Tag. Der Lastwagenanteil liegt bei ca. 5 – 8%.
- Insgesamt fahren von, nach und durch Eschlikon rund 22'000 Fz/Tag. Die Fahrzeugmengen des Ziel- / Quellverkehrs (insgesamt ca. 15'000 Fz/Tag) sind im Vergleich zum Durchgangsverkehr (insgesamt ca. 7'000 Fz/Tag) in etwa doppelt so hoch.
- Im Jahr 2040 könnten von total 28'000 Fz/Tag rund 7'840 Fz/Tag (= 28%) auf eine Entlastungsstrasse gemäss der „Variante A1, Widmer“ umgelagert werden.

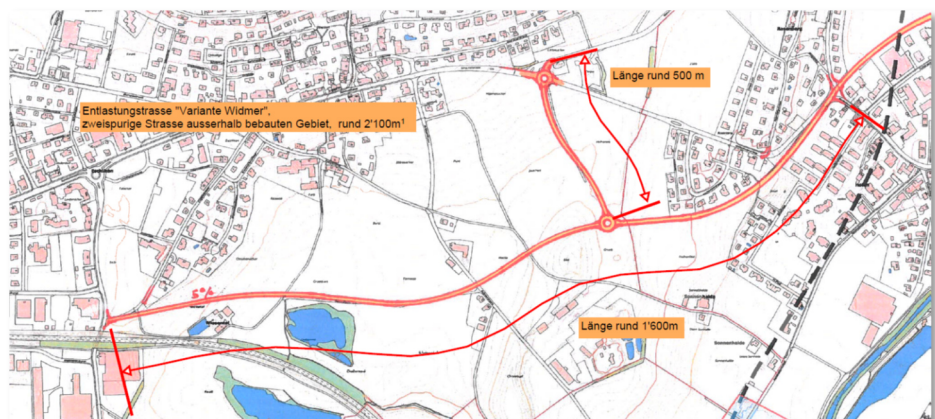


Abbildung 6: Entlastungsstrasse gemäss „Variante A1, Widmer“ [Quelle: Studie Widmer, BHAtteam]

Aufgrund des Verlagerungspotentials wurde entschieden eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) einer Entlastungsstrasse Eschlikon erstellen zu lassen (Stichwort: Eignung).

im Dreieck Aadorf – Münchwilen – Wil	1.2 Übergeordnete Einordnung: Strukturelles und verkehrlicheres Wachstum Das Bevölkerungswachstum im Kanton Thurgau im Zeitraum 2010-2016 fand vor allem entlang der Achse Weinfelden – Amriswil – Romanshorn – Arbon, im Dreieck Aadorf – Münchwilen – Wil sowie in den Agglomerationen Frauenfeld und Kreuzlingen statt (Quelle [1.]).
Raumnutzer: Prognose	Der Kanton Thurgau rechnet im teilrevidierten Richtplan 2014-17 mit einem Zuwachs von rund 66'000 Raumnutzern (EinwohnerInnen und Beschäftigte) bis im Jahr 2040. Der Richtplan sieht ein nach Raumtyp differenziertes Wachstum vor. Das Amt für Raumentwicklung Thurgau (ARE) geht weiterhin von einem deutlichen Verkehrswachstum aus, allerdings mit geringeren Raten als in den vorangegangenen Jahrzehnten. Es wird eine leichte Entkopplung zwischen strukturellem und verkehrlichem Wachstum prognostiziert, weil der weiterwachsenden Bevölkerung und Wirtschaft Sättigungstendenzen (Motorisierungsgrad, ÖV-Abonnenten, Wege pro Person) gegenüberstehen.
Verkehrs- zusammensetzung	Im Vergleich zum gesamtschweizerischen Durchschnitt liegt im Kanton Thurgau gemäss Mikrozensus für Mobilität und Verkehr 2015, der Anteil am motorisierten Individualverkehr (MIV) an den zurückgelegten Distanzen höher und die ÖV- und LV-Anteile tiefer. Der MIV-Anteil an den zurückgelegten Distanzen liegt bei 73%, dies sind sieben Prozentpunkte mehr als im gesamtschweizerischen Durchschnitt.
Verkehrsprognose	In den «Verkehrsperspektiven 2040» hat das Bundesamt für Raumentwicklung die verkehrlichen Entwicklungen bis 2040 errechnet. + 18% motorisierter Individualverkehr (MIV), + 32% Langsamverkehr, + 52% Öffentlicher Verkehr.
Entscheidungsträger	1.3 Auftraggeber und Beteiligte Das Tiefbauamt Thurgau ist der Auftraggeber. Das Projekt wird geleitet durch R. Landi (TBA Thurgau, Planung und Verkehr) und M. Aeschlimann (Gemeinderatskanzlei Eschlikon). Damit die Bedürfnisse der Akteure in die Projektbearbeitung direkt einfließen, wird eine politische Begleitgruppe mit Vertretern aus den Gemeinderäten von Eschlikon, Balterswil, Fischingen und Sirnach und unter Einbezug des Amts für Raumentwicklung gebildet.

1.4 Referenzierte Unterlagen

- [1.] Kantonaler Richtplan, Stand 2017
- [2.] Gesamtverkehrskonzept Thurgau (GVK), Vernehmlassungsbericht 22.05.2019
- [3.] Studie „Verkehrsmengengerüst / Potentialabschätzung“, 30. April 2020, SNZ Ingenieure und Planer AG
- [4.] Räumliche Entwicklungsstrategie der Gemeinde Eschlikon; Zimraum und Strittmatter und Partner AG, 27. November 2019 (Genehmigt Gemeinderat)
- [5.] SNBS Infrastruktur, Kriterien gemäss Bewertungstool SNBS 1.0 Infrastruktur
- [6.] Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) für die Ortsdurchfahrt Eschlikon, B+S AG, Zürich und ASP Landschaftsarchitekten AG, Zürich (in Bearbeitung).

2 Beschaffungsgegenstand

2.1 Generelle Aufgabe einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB)

Nachhaltigkeitsansatz

Der Nachhaltigkeitsansatz ist in der Gesellschaft breit akzeptiert. Politisch akzeptierbare Verkehrslösungen berücksichtigen die Anliegen der Gesellschaft – Wirtschaft - Umwelt gleichwertig.

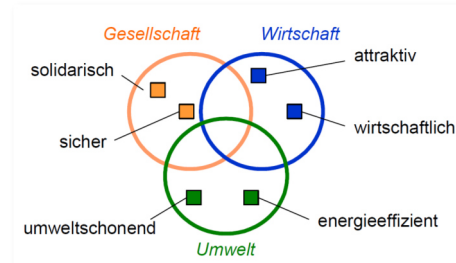


Abb. 7: Kernziele der Mobilitätspolitik (Quelle: Gesamtverkehrsstrategie 2008 vom Tiefbauamt Kanton Bern)

Normen

Eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) soll den Bedarf und die Realisierbarkeit einer Umfahrungsstrasse und deren Auswirkungen auf alle wesentlichen Aspekte abklären. Es werden auch die Vor- und Nachteile von Varianten und Alternativen aus Sicht des Betreibers (Wirtschaftlichkeit), des Benutzers (Attraktivität) und der Allgemeinheit (Öffentlichkeit, Kosten, Auswirkungen auf Umwelt und Raumordnung) untersucht (VSS-Norm 40 027).

Aufzeigen der
Auswirkungen

2.2 Ziele der ZMB Raum Eschlikon

Die Erkenntnisse der Studie „Verkehrsmengengerüst / Potentialabschätzung“ soll mit der ZMB vertieft werden (Quelle [3.]).

- Es soll nochmals detailliert gezeigt werden, wie sich die Situation im „Grossraum Eschlikon“ mit einer Umfahrungsstrasse z.B. bezüglich der Lärmbelastungen, dem Verkehrsfluss, der Verkehrssicherheit aber auch bezüglich dem wirtschaftliche Entwicklungspotential verändern könnte (Stichwort: Eignung).
- Zur grundsätzlichen Prüfung gehört auch die Abklärung, ob sich die Massnahme unter Berücksichtigung ihrer Kosten überhaupt volkswirtschaftlich „lohnt“ oder ob Nichtstun, d.h. der Massnahmenverzicht „Null-Variante“, nicht besser wäre (Stichwort: KNA-Indikatoren, Notwendigkeit).
- Es sollen auch Varianten einer Entlastungsstrasse untereinander verglichen und eine Bestvariante mit einer Werte-Synthese „Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt“ ermittelt werden (Stichwort: GWUP-Indikatoren, Verhältnismässigkeit).

Einbezug
Entscheidungsgrundlage

Im Rahmen der ZMB sollen somit die folgenden Fragen für die kommunalen und kantonalen Entscheidungsträger beantwortet werden:

- **1. Stufe:** Ist der Ausbau der Strassenkapazität notwendig und geeignet um den „Problemdruck Ortsdurchfahrt Eschlikon“ zu reduzieren – Ist das öffentliche Interesse und somit die Legitimation für eine Umfahrungsstrasse gegeben?
- **2. Stufe:** Steht der angestrebte Zweck in einem vernünftigen Verhältnis zu den Freiheitsbeschränkungen, die einzeln Privaten auferlegt werden – Ist das Handeln der öffentlichen Verwaltung verhältnismässig?

Falls diese beiden Fragen von der politischen Begleitgruppe bejaht werden, sind die kommunalen Richtpläne der beteiligten Gemeinden anzupassen sowie ein Antrag für die Ergänzung des kantonalen Richtplans zu stellen.

2.3 Zu bearbeitende Projektphasen

Gemäss der SIA-Ordnung 103 ist die Phase 2 Vorstudie mit den folgenden Teilphasen zu bearbeiten:

- Projektdefinition, Machbarkeitsstudie (21)
- Auswahlverfahren für die Bestvariante (22)

2.4 Projektperimeter

Der Projektperimeter besteht aus dem Bearbeitungs- und dem Betrachtungsperimeter.

- Der Betrachtungsperimeter umfasst das grossräumige Gebiet bis zum Nationalstrassenanschluss Nr. 76 Münchwilen im Nordosten, das westliche Siedlungsgebiet von Sirnach im Osten, den Ort Oberwangen TG (Gemeinde Fischingen) im Süden sowie die Gemeinde Balterswil im Westen.
- Als erste Annahme umfasst der Bearbeitungsperimeter den gesamten Siedlungsraum von Eschlikon inkl. der direkt angrenzenden Gebiete im Süden und Westen. Im Osten Bearbeitungsperimeter die Umfahrung Sirnach (Spange Hofen).

Im Rahmen der Projektbearbeitung ist eine räumliche Abgrenzung vorzunehmen und der Bearbeitungsperimeter zu bestimmen (siehe auch Anhang A).

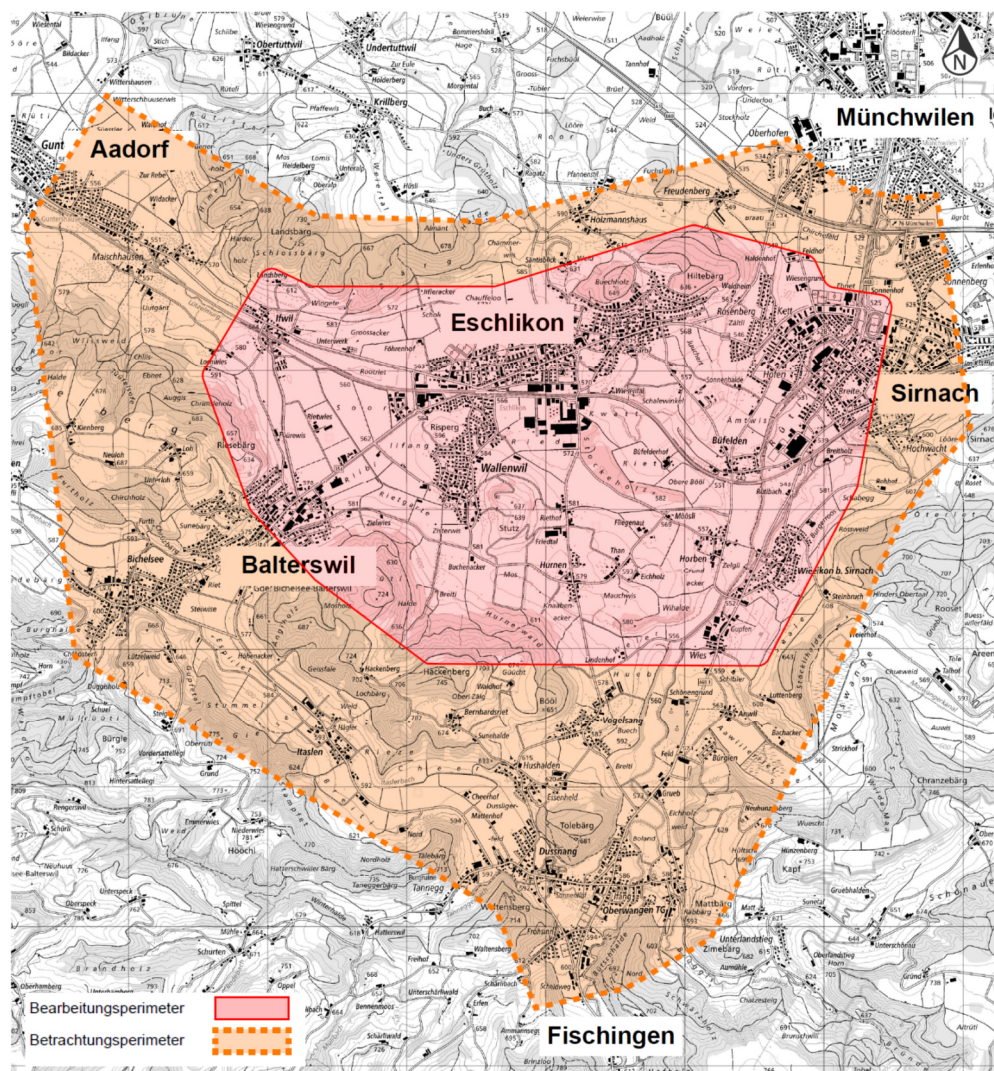


Abbildung 8: Projektperimeter als Ausgangslage für die Projektbearbeitung ZMB

1. Stufe: Qualitativer Grundsatzentscheid

2.5 Zu erbringende Leistungen

Erste Stufe: Qualitativer Grundsatzentscheid zum Bedarf Umfahrungstrasse

In der ersten Stufe soll die Frage geklärt werden: Ist eine Umfahrungsstrasse **notwendig** um die gewünschte räumliche und wirtschaftliche Entwicklung von Eschlikon sowie der angrenzenden Gemeinden zu ermöglichen? Die politischen Entscheidungsträger der Gemeinden Eschlikon, Balterswil, Fischingen und Sirnach fällen gemeinsam mit dem Tiefbauamt Thurgau sowie dem Amt für Raumentwicklung Thurgau den Grundsatzentscheid für oder gegen den Bedarf einer Umfahrungsstrasse Raum Eschlikon (Stichwort: Legitimation).

Zur Bewertung der Wirkung einer Umfahrungsstrasse sollen der „Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz (SNBS) sowie das Bewertungstool „SNBS Infrastruktur“ eingesetzt werden (Quelle [4.]). Das Ziel ist die Evaluierung, ob eine Entlastungsstrasse Verbesserungen der aktuellen Situation mit sich bringt und die gewünschten Entwicklungen ermöglicht.

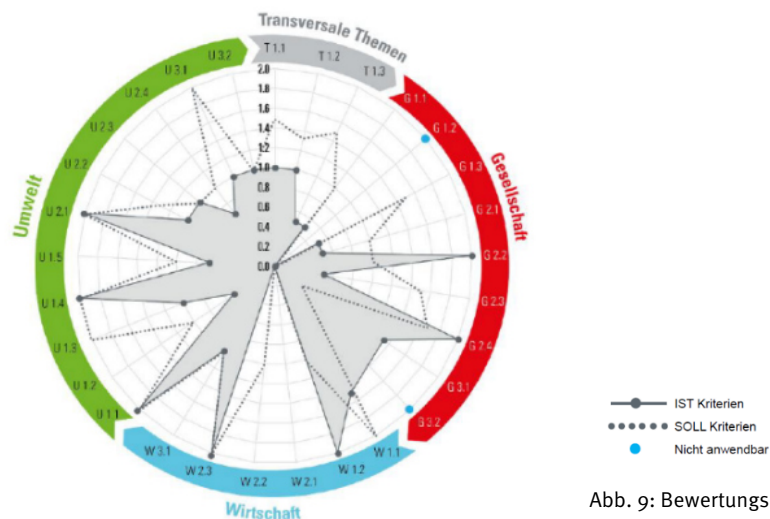


Abb. 9: Bewertungsraster 1. Stufe [4.]

Genereller Projektablauf für den politischen Entscheidungsprozess:

1. Einarbeitung in die **Methodik** „SNBS Infrastruktur“ und qualitative Beschreibung der bisherigen und künftigen Entwicklung (Gemeinsames Verständnis und mögliche Zielbilder):
 - Räumliche Abgrenzung und Bestimmung der Untersuchungsgebiete. Erkennen der Raumtypen, Unterteilung in das direkt betroffene Gebiet und das Einflussgebiet.
 - Zeitliche Abgrenzung mit einer Prognose der Anzahl Einwohner, der Anzahl Arbeitsplätze, der Mobilität sowie der übergeordneten „Megatrends“.
 - Wirtschaftliche Abgrenzung z.B. bezüglich der Steuerkraft pro Einwohner
2. Die bereits erhobenen **Verkehrsdaten** gemäss der Studie „Verkehrsmengengerüst / Potentialabschätzung [3.]“ sind zu verifizieren (Stichwort: Eignung einer Umfahrungsstrasse). Es ist eine Auflistung der zusätzlich zu erhebenden **Grundlagendaten** aus den Bereichen Verkehr, Umwelt, Raumordnung, Kosten etc. für die 1. und 2. Stufe (= Verkehrsmodell) zu erstellen. Die Durchführung weiterer Erhebungen ist stufengerecht zu planen und auszuführen.
3. Durchführung der allfällig notwendigen **Grundlagenerhebung** für die erste Stufe (z.B. Fauna und Flora Konfliktkarte).

4. Bildung einer **politischen Begleitgruppe** mit Vertretern aus den Gemeinderäten von Eschlikon, Balterswil, Fischingen und Sirnach, Einbezug Amt für Raumentwicklung sowie Organisation und Durchführung eines Workshops für qualitative Bewertung
 - In Workshops soll gemeinsam mit den politischen Vertretern die Bewertung und der Vergleich des IST-Zustandes ohne Umfahrungsstrasse mit dem SOLL-Zustand inkl. Umfahrungsstrasse vorgenommen werden.
 - Als SOLL-Zustand wird die Variante „A1 Widmer“ gemäss der Studie „Verkehrsmengengerüst / Potentialabschätzung“ der Firma SNZ verwendet (siehe Abbildung 6).
5. Erstellung **Zwischenbericht** mit den zusammenfassenden Argumenten für und gegen eine „Umfahrungsstrasse Raum Eschlikon“.
6. Durchführung einer **projektinternen Vernehmlassung** für die Einholung Stellungnahme eines Grundsatzentscheides für/gegen eine Umfahrungsstrasse im Raum Eschlikon bei den beteiligten politischen Entscheidungsträgern Eschlikon, Balterswil, Fischingen und Sirnach sowie den Beteiligten kantonalen Fachstellen TBA und ARE.
7. Falls kein **politischer Konsens** für eine Umfahrungsstrasse entsteht, evtl. Abbruch der ZMB und/oder Vertiefung der siedlungsnahen verkehrlichen Lösungen.

2. Stufe: Qualitativer Variantenentscheid

Zweite Stufe: Quantitativer Variantenentscheid im Dialog mit den Akteuren

Falls die **politische Legitimation** gegeben ist, wird die zweite Stufe gestartet. In der zweiten Stufe soll die Frage geklärt werden: Welche Linienführung der Umfahrungsstrasse verursacht die geringsten negativen Auswirkungen und dies zu einem angemessenen „Kosten-Nutzen-Verhältnis“? Gemeinsam mit Projektbeteiligten soll die **Bestvariante für eine Entlastungsstrasse Raum Eschlikon** ermittelt werden (Stichwort: Grundsatz der Verhältnismässigkeit).

Genereller Projektablauf für den **Optimierungsprozess** in der zweiten Stufe:

8. Zusätzlich zur politischen Begleitgruppe wird eine **Begleitgruppe „Interessenvertreter“** gebildet.
 - Entscheid welches **Bewertungssystem / Bewertungskriterien** für den quantitativen Variantenentscheid benützt werden soll (Zielsystem und Gewichtung).
 - In Workshops soll gemeinsam den Projektbeteiligten die bisherigen Entscheide reflektiert, den Projektablauf geklärt und den Variantenentscheid vorbereitet werden.
9. Durchführung der **Grundlagenerhebung** der zweiten Stufe z.B. Verkehrserhebungen sowie Aufbauen eines Verkehrsmodells, Lärmmodells etc.
 - Ein kantonales Modell steht nicht zur Verfügung. Aufbau Verkehrsmodell maximal über Betrachtungsperimeter.
 - Lärmmodell von der Firma SINUS kann zur Verfügung gestellt werden (CadnaA). Aufbau Lärmmodell für Bearbeitungsperimeter.
10. Entwicklung **Variantenfächer** und Variantenreduktion
 - Definition Null-Variante, mögliche Linienführungen der Entlastungsstrasse aufzeigen
 - Reduktion auf etwa 3 – 4 Projektvarianten (z.B. siedlungsnah, siedlungsfern, grossräumig)
11. **Projektausarbeitung und technische Machbarkeit** der Varianten überprüfen (gemäss SIA Ordnung 103: Machbarkeitsstudie (21))
 - Für 3 - 4 Basisvarianten den bautechnischen, verkehrstechnischen, umweltrechtlichen Machbarkeitsnachweis erbringen.
 - Ermittlung der Investitions- Betriebs- und Unterhaltskosten pro Basisvariante (evtl. nur relativ)

12. Variantenvergleich (gemäss SIA Ordnung 103: Auswahlverfahren 22)

- Erstellung des Ziel-/Indikatorensystems anhand der erarbeiteten und vorhandenen Grundlagen und unter Berücksichtigung z.B. des Kriterienkatalogs gemäss „SNBS Infrastruktur“
- Erstellung des Mengengerüsts, basierend auf dem Ziel-/Indikatorensystem, zur Quantifizierung der Auswirkungen in den unterschiedlichen Dimensionen
- Erstellung des Wertgerüsts basierend auf dem Mengengerüst und der Gewichtung des Ziel- und Indikatorensystems. Wahl und Begründung der geeigneten Bewertungsmethode(n):
- Sensitivitätsuntersuchung (Prüfung der Ergebnisstabilität z.B. durch Veränderung in den Zielgewichtungen, Vergleich der Bewertung bei Anwendung verschiedener Bewertungsmethoden.
- Variantenverbesserungen (Vorschläge für mögliche Verbesserungen anhand der Bewertungsergebnisse und der Sensitivitätsuntersuchungen)

13. Wahl der Linienführung der Umfahrungsstrasse mit den geringsten negativen Auswirkungen und dem besten „Kosten-Nutzen-Verhältnis“. Vertiefung der Projektierung der Bestvariante gemäss SIA-Ordnung Teilphase Machbarkeitsstudie (21).

- Anzahl betroffene Grundeigentümer (Landerwerb)
- Kulturlandverlust und Kompensation Fruchtfolgeflächen
- Lärmschutz: Anzahl entlastete Anwohner und Einhaltung Planungswerte der Neuanlage
- Eingriff in die Natur und die Landschaft
- Aufenthaltsqualität und wirtschaftliche Entwicklungschancen
- ...

14. Erstellung eines umfassenden Schlussberichtes mit der Beschreibung des eingesetzten Bewertungssystems, der Datenerhebung, den untersuchten Varianten, den Vor- und Nachteilen pro Varianten, der Empfehlung einer Bestvariante, den noch zu klärenden Aspekten sowie dem möglichen weiteren Vorgehen.

15. Durchführung einer Vernehmlassung für die Auswahl der Bestvariante einer Umfahrungsstrasse im Raum Eschlikon bei den beteiligten politischen Entscheidungsträgern Eschlikon, Balterswil, Fischingen und Sirnach sowie den Beteiligten kantonalen Fachstellen sowie der Begleitgruppe „Interessenvertreter“. Erstellen eines **Mitwirkungsberichtes**.

Projektführungsaufgaben und Öffentlichkeitsarbeit Planerteam ZMB

Der Projektleiter ZMB übernimmt als Gesamtleiter insbesondere die folgenden übergeordneten Aufgaben:

- Führung und Koordination des Planerteams wie z.B. die Verantwortung für die Kontrolle der Kosten, Termine, der Qualität, der Risiken und die Leistungserbringung
- Organisation, Einladung und Protokollierung sämtlicher Besprechungen, Sitzungen und Workshops mit dem Auftraggeber, verschiedenen Amtsstellen des Kantons Thurgau und der Gemeinden, Begleitgruppen, Verbänden und weiteren betroffenen Personen.
- Unterstützung der PL bei Konsultationen der Gemeinde und kantonalen Fachstellen (z.B. Teilnahme an Besprechungen um die Hauptuntersuchung / UVB zu erläutern)
- Unterstützung der PL bei allfälligen Öffentlichkeitsarbeiten

Abgrenzung Leistungserbringung

Die Erkenntnisse aus dem Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) für die Ortsdurchfahrt Eschlikon sind ca. ab Juli 2021 in die ZMB zu integrieren [6.].

Nachbarprojekt

2.6 Projektablauf und Termine

Der voraussichtliche Arbeitsbeginn für das Planerteam ZMB ist im August 2021.

- 1. Stufe dauert etwa 6 Monate (Vorgabe 500 Stunden) August 2021 – Januar 2022
- Projektinterne Vernehmlassung etwa 3 Monate Februar 2022 – April 2022
- 2. Stufe dauert etwa 12 Monate (Vorgabe 1'200 Stunden) Mai 2022 – ca. April 2023

Die Projektablaufplanung und die Aufgabenteilung pro Mitglieder der Planergemeinschaft kann im [Formular Nr. 02](#) gemacht werden.

2.7 Benötigte Fachdisziplinen

Planerteam ZMB

Für die stufengerechte Projektbearbeitung muss das **Planerteam** ZMB die folgenden Fachdisziplinen abdecken (nicht abschliessend):

- Verkehrsplanung
 - Verkehrserhebungen und Verkehrsmodell für den Betrachtungsperimeter
 - Verkehrsumlagerungen von 3 – 4 Basisvarianten
- Strassenbau und Tunnelbau
 - 2D-Geometrie, Grobkubaturen und Grobkosten (+/- 30 %)
 - Kosten-Nutzen-Analyse z.B. gemäss NISTRA KNA-Indikatoren oder gleichwertiger Methodik
- Geologie
 - Geologischer Bericht über Betrachtungsperimeter als Basis für Wahl der Linienführung und die Ermittlung der Grobkosten
- Umwelt
 - Konfliktkarte mit qualitativen Aussagen zur Fauna- und Flora im Betrachtungsperimeter als Basis für die verschiedenen Bewertungsmethoden
 - Auf der Basis des kantonalen Lärmkataster quantitative Lärmberechnungen für die Bestvariante im Bearbeitungsperimeter (z.B. mit Software CadnaA oder gleichwertig)
- Gesellschaft und Wirtschaft
 - Qualitative Aussagen zur Raumordnung und den wirtschaftliche Entwicklungschancen z.B. gemäss NISTRA Indikatoren für Gesellschaft-Wirtschaft-Umweltpunkte (GWUP-Indikatoren) oder gleichwertiger Methodik

Eine Schlüsselperson

Die Schlüsselperson „**Projektleiter ZMB**“ bringt eine hohe Kompetenz in der Methodik ZMB mit. Er übernimmt die Gesamtleitung der ZMB und koordiniert die Fachspezialisten.

2.8 Organisationsform des Planerteams

Planergemeinschaften

Jeder Anbieter kann allein oder in einer Planergemeinschaft mit anderen Firmen ein Angebot einreichen. Die Mitglieder einer Planergemeinschaft haben die Federführung einem Unternehmen zu übertragen. Das federführende Mitglied der Planergemeinschaft trägt als Gesamtplaner die Gesamtverantwortung für die erbrachten Leistungen, d.h. auch für die Leistungen der Subplaner. Die Bewerbung als Planergemeinschaftsmitglied in mehr als einer Planergemeinschaft ist nicht zulässig. Der Anbieter hat als Projektverfasser einen Projektleiter und Projektleiter Stellvertreter zu bestimmen.

Subplaner

Subplaner sind zugelassen. Die Bewerbung als Subplaner in mehr als einer Planergemeinschaft ist zulässig. Die Auftragsanteile für jedes Teammitglied sind unabhängig von der Organisationsform anzugeben.

Schlüsselpersonen

Ein Wechsel der im Angebot vorgeschlagenen Teammitglieder und Schlüsselpersonen (PL und PL Stv.) ist unabhängig von der Organisationsform nur mit vorgängiger schriftlicher Einwilligung des Auftraggebers zulässig.

2.9 Finanzielle Aspekte zum Angebot

Stundenaufwand

Die Ausarbeitung der Angebote wird nicht vergütet. Die Stundenvorgabe für Planerleistungen ZMB der Phase Vorstudie 2 während rund 18 Monaten beträgt:

- 1. Stufe: Qualitativer Grundsatzentscheid 500 Stunden
- 2. Stufe: Qualitativer Variantenentscheid 1'200 Stunden
- Reserve für Zusatzleistungen (z.B. Untervarianten) 300 Stunden

Die Stundenvorgabe darf für das Angebot nicht angepasst werden. Der Anbieter hat keinen verbindlichen Anspruch auf die vorgegebene Anzahl Stunden. Teilangebote und Varianten werden nicht zugelassen. Der Anbieter hat die Stundenvorgabe auf die verschiedenen Fachdisziplinen zu verteilen. Das Angebot ist in Schweizer Franken (CHF) zu offerieren. Die Mehrwertsteuer ist separat auszuweisen.

Honorar

Die angebotenen Zeittarife gemäss Honorartabelle gelten verbindlich für die gesamte Mandatsdauer (*siehe Formular Honorarangebote Nr. 03*). Die Verrechnung der Leistungen erfolgt nach effektivem Aufwand gemäss dem angebotenen **Zeitmitteltarif** und mit verbindlichem Kostendach pro Stufe (§ 23 Abs. 1 Ziff. 11 VöB).

- Die Reserve für Zusatzleistungen wird mit den gleichen Bedingungen wie der Grundauftrag abgerechnet.
- Nebenkosten wie namentlich Fotokopien, Telefon, Porti, Computerinfrastruktur, Versicherungen, Reisespesen und Reisezeit, Verpflegung etc. sind im Honorarangebot einzurechnen und werden nicht separat vergütet.
- Reprokosten für Abgabedossiers, Berichte, Pläne und sonstige Dokumente wie Broschüren etc., welche zur Planung und Dokumentation des Projekts benötigt werden und weitere durch den Auftraggeber speziell bestellte Dokumentationen werden nach Aufwand zu den Ansätzen des TBA TG vergütet.

Teuerung

Es erfolgen keine Teuerungsanpassungen.

2.10 Grundlagen, Empfehlungen, Normen

Für diese Ausschreibung sind folgende Unterlagen verbindlich und vom Anbieter ausdrücklich anerkannt:

- Vorliegende Submissionsunterlagen
 - Empfehlungen, Anforderungen (Fachverbände, ASTRA, VSS, SIA etc.),
 - SIA 103 2020: Ordnung für Leistungen und Honorare der Bauingenieurinnen und Bauingenieure
 - SIA 106 2019: Ordnung für Leistungen und Honorare der Geologinnen und Geologen
 - SIA 105 2020: Ordnung für Leistungen und Honorare der Landschaftsarchitektinnen und Landschaftsarchitekten
 - SIA 110 2003: Ordnungen für Leistungen und Honorare der Raumplanerinnen und Raumplaner

 - SIA 112 2014: Modell Bauplanung
 - SIA 112/2 Nachhaltiges Bauen - Tiefbau und Infrastrukturen
 - SVI Forschungsauftrag 47/95 Zweckmässigkeitsbeurteilung von Strassenverkehrsanlagen (1997)
 - VSS-Normen SN 641 820 – SN 641 828
 - Unterlagen zu NISTRA auf der ASTRA Homepage
 - SNBS Infrastruktur, Kriterien gemäss Bewertungstool SNBS 1.0 Infrastruktur
 - SNBS Infrastruktur, Bewertungstool SNBS 1.0 Infrastruktur
- Kann kostenlos heruntergeladen werden unter: <https://www.nnbs.ch/bewertungstool-infrastruktur>

3 Beschaffungsform, Verfahren, Auswahlkriterien

3.1 Vorbefassung

Die nachfolgenden genannten Firmen sind als nicht vorbefasst qualifiziert, da alle relevanten Unterlagen offengelegt werden.

- SNZ Ingenieure und Planer AG (siehe Quelle [3.])
- BHAtteam, Frauenfeld (Studie Widmer [3.])
- B+S AG, Zürich sowie ASP Landschaftsarchitekten AG, Zürich (siehe Quelle [6.])
- Strittmatter und Partner AG, St. Gallen und Zimraum, Zürich (siehe Quelle [4.])

Die nachfolgenden Firmen haben die Ausschreibungsunterlagen erstellt und werden als Anbieter in diesem Verfahren ausgeschlossen:

- DÜNNENBERGER Projektentwicklung GmbH, Frauenfeld
- F. Preisig AG, Zürich

3.2 Beschaffungsform: Planerwahlverfahren

Die Beschaffung erfolgt gemäss dem leistungsorientierten Planerwahlverfahren (SIA-Ordnung 144).

3.3 Verfahrensart: offenes Verfahren

Die Leistungen der Planer werden im offenen Verfahren beschafft werden um den Grundsätzen des „Übereinkommen über das öffentliche Beschaffungswesen“ zu entsprechen.

- Der Anbieter mit dem wirtschaftlich günstigsten Angebot erhält den Zuschlag (§ 42 VöB).

Dabei werden die folgenden Rechtsgrundlagen angewendet:

- Art. 12 Abs. 1 lit. bbis der interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen vom 25. November 1994 Stand 1. Juli 2010 (IVöB, RB 720.1);
- das Gesetz über das öffentliche Beschaffungswesen vom 18. Dezember 1996 Stand 1. April 2004 (GöB, RB 720.2);
- die Verordnung des Regierungsrates zum Gesetz über das öffentliche Beschaffungswesen vom 23. März 2004 Stand 1. Mai 2014 (VöB, RB 720.21)

3.4 Aufbau der Ausschreibungsunterlagen

Die Ausschreibungsunterlagen bestehen aus den nachfolgend aufgeführten Dokumenten und sind auf simap.ch verfügbar.

- Nr. 01: Angaben zur Ausschreibung (vorliegendes Dokument)
- Nr. 02: Formular für die Angaben zum Angebot (EK 1 – 3, ZK 1 und ZK 2)
- Nr. 03: Formular Honorarangebote für ZK3 im 2-Couvert-Verfahren

Die zusätzlich abzugebenden Unterlagen zur Ausschreibung gemäss dem Kap. 3.11 können beim Tiefbauamt Thurgau unter der E-Mail-Adresse info.tba@tg.ch bezogen werden.

Öffentliches
Beschaffungsrecht

3.5 Verfahrensgrundsätze

Auskünfte

Mit Einreichung dieses Angebots bekundet der Bewerber die Bereitschaft, die ihm allfällig übertragene Arbeit zur Ausführung zu übernehmen. Gleichzeitig bestätigt er, dass er sich über das Projektumfeld ausreichend informiert hat, die Submissionsbedingungen akzeptiert, und alle gemachten Angaben korrekt sind. Im Weiteren erlaubt er der ausschreibenden Stelle, betreffend der Referenzprojekte und der Selbstdeklaration ohne Benachrichtigung Auskünfte einzuholen. Änderungen am Angebot oder Rückzug eines Angebots haben schriftlich bis spätestens zum Datum der Eingabefrist zu erfolgen.

Teilphasen

Die Teilphasen des Angebotes können vom Auftraggeber einzeln freigegeben werden. In jedem Fall ist ein Gesamtangebot für alle Phasen einzureichen.

Sprache

Die Sprache der Unterlagen, des Submissionsverfahrens und der Projektabwicklung ist deutsch (§ 23 Abs. 1 Ziff. 4 VöB).

Verbindlichkeit des
Angebotes

Das Angebot ist für die Dauer von neun Monaten ab Ablauf der Eingabefrist verbindlich (§ 23 Abs. 1 Ziff. 6 VöB).

Gerichtsstand

Schweizer Recht ist sowohl auf dieses Verfahren als auch auf den abzuschliessenden Vertrag anwendbar. Als Gerichtsstand wird ausschliesslich Frauenfeld bestimmt (§ 23 Abs. 1 Ziff. 12 VöB).

3.6 Eignungskriterien (EK 1 -3)

Die Anbieter (Einzelanbieter oder Bietergemeinschaft) müssen kumulativ folgendes nachweisen (*Nr. 02: Formular für die Angaben zum Angebot (EK 1 – 3)*).

EK1: Firmenreferenz

EK 1: Firmenreferenz für den Nachweise der Leistungsfähigkeit des Anbieters

Ein Referenzprojekt des Anbieters / der Bietergemeinschaft mit vergleichbarer Komplexität und aus dem gleichen Fachbereich, welches folgende Mindestanforderungen erfüllt:

- Durchführung einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) einer Verkehrsstrasse
- Abschluss der ZMB im Jahr 2010 oder später
- Honorarvolumen Gesamtprojekt > CHF 200'000.--

EK2: Verfügbarkeit
Schlüsselperson

EK 2: Bestätigung Kapazität / Verfügbarkeit Schlüsselperson

Bestätigung mittels Angabe der Auslastung je Projekt, dass die erforderliche Kapazität der Schlüsselperson Projektleiter ZMB von 20% im Jahr 2021 und im 1. Quartal 2022 sowie von 30% in den restlichen Quartalen des Jahres 2022 und im Jahr 2023 erbracht werden kann.

EK3: Zertifikat

EK 3: Zertifikat «ständige Liste» qualifizierter Anbieter (§ 32 VöB)

Jeder Anbieter bzw. jedes Mitglied einer Bietergemeinschaft muss im Zeitpunkt der Angebotseinreichung eine Kopie des **Zertifikates** über die Aufnahme in die Ständige Liste qualifizierter Anbieterinnen und Anbieter des Bauhaupt- und Baunebengewerbes sowie von Dienstleistungen, die dem Baugewerbe nahestehen (Architekten, Planer, Ingenieure) einzureichen.

Falls das Zertifikat nicht vorhanden ist, können die für dessen Erlangung **erforderlichen Bescheinigungen** (Formulare 1-8 sowie den Betriebsregisterauszug, welche nicht älter als ein Monat sein dürfen (§ 33 VöB) beigelegt werden.

Die Formulare zur Einholung der Bescheinigungen können im Internet unter www.dbu.tg.ch (Button „Ständige Liste“) heruntergeladen werden).

Bewerbungen werden vom Verfahren ausgeschlossen, wenn

- sie nicht termingerecht eingereicht wurden,
- die verlangten Angaben und Unterlagen nicht vollständig enthalten sind,
- die abgegebenen Vorlagen geändert wurden,
- sie nicht rechtsgültig unterzeichnet sind oder andere wesentliche Formerfordernisse verletzt haben,
- sonstige Ausschlussgründe gemäss §36 VöB vorliegen.

3.7 Zuschlagskriterien (ZK 1 - 3)

Das Angebot mit den meisten Punkten ist das wirtschaftlich günstigste und erhält den Zuschlag (*Nr. 02: Formular für die Angaben zum Angebot (ZK 1 und 2)*).

ZK1: Je eine Referenz pro
Fachbereich

ZK 1: Fachkompetenz Schlüsselperson und Organisation (Gewichtung 40 %)

Die **Schlüsselperson „Projektleiter“ der federführenden Firma** hat als Projektleiter oder Projektleiter Stv. selbständig ein **Referenzprojekt ZMB** mit vergleichbarer Komplexität bearbeitet. Die folgenden Aspekte werden beim persönlichen Referenzprojekt beurteilt:

- Lage und Charakter der Strasse, Zeitpunkt der Durchführung der ZMB
- Höhe des bearbeiteten Honorarvolumens
- Teamzusammensetzung
- Art der Mitwirkung / Partizipation

Zusätzlich ist der Lebenslauf der Schlüsselperson beizulegen.

Darstellung der **Teamorganisation** und je ein Referenzprojekt pro Fachbereich:

- Benennung des **Projektleiters Stv.** und Ausweisung des eigenen Fachgebietes.
- Erläuterung der Organisation und Darstellung der erforderlichen Fachkompetenzen (z.B. Aufbau-Organigramm)
- Fachkompetenz im Team für die Abdeckung der Fachdisziplinen: Verkehrsplanung, Strassenbau/Tunnelbau, Geologie, Umwelt (Akustik) sowie Gesellschaft und Wirtschaft **mit je einem Referenzprojekt** dokumentieren.

ZK2: Aufgabenanalyse

ZK 2: Aufgabenanalyse und Vorgehensvorschlag (Gewichtung 30 %)

Zugang zur Aufgabenstellung mit der Reflektion bezüglich der **eigenen** Leistungserbringung, Seitenvorgabe (max. 5 A4-Seiten). Die folgenden Aspekte werden beurteilt:

- Analyse der Aufgabenstellung „ZMB Entlastungsstrasse Raum Eschlikon“ mit einer Chancen- und Risiken Betrachtung.
- Problemstellung für die eigene Leistungserbringung
- Erfahrungen mit den verschiedenen Beurteilungsmethoden (SNBS, VSS, NISTRA mit KNA-Indikatoren, GWUP-Indikatoren und DES-Indikatoren etc.)
- Vorgehenskonzept für die eigene Leistungserbringung mit einem Ablaufplan und Meilensteine (z.B. Ablauf-Organigramm)

ZK3: Preisangebot

ZK 3: Preisangebot (zwei Couvert-Verfahren) (Gewichtung 30%)

Der Preis setzt sich zusammen aus Honorar und Nebenkosten, abzüglich eines allfälligen Rabattes (*Formular Honorarangebote Nr. 03, ZK 3*):

- Vorgabe von 1'700 Stunden für den Planungsaufwand und 300 Stunden als Reserve für Zusatzleistungen während 21 Monaten.
- Der Anbieter hat die Stundenvorgabe von 1'700 Stunden auf die verschiedenen Fachdisziplinen zu verteilen.
- Die Abrechnung erfolgt gemäss effektivem Aufwand und den offerierten Ansätzen für den Projektleiter sowie mit dem ZMT für das gesamte restliche Planerteam.

Das Preisangebot ist mit dem ausgefüllt Formular Nr. 3 in einem separaten und verschlossenen Couvert dem Angebot beizulegen (Zwei Couvert-Methode). Die Preiscouverts aller Anbieter werden nach der Auswertung der Qualitätskriterien ZK 1 und ZK 2 geöffnet und in die Gesamtbewertung sowie in das Offertöffnungsprotokoll eingefügt.

3.8 Präsentation der ca. drei besten Angebote

Alle Anbieter werden einzeln zu einer Präsentation ihrer Angebote am 23.04.2021, 08.00 Uhr eingeladen. Falls es die pandemiebedingte Situation zulässt, soll die Besprechung im Kanton Thurgau stattfinden. Die Dauer des Vortrags beträgt etwa 15 Minuten. Die bei der Präsentation gewonnenen Eindrücke und Erkenntnisse dienen lediglich der Präzisierung der Auswertung der Angebote.

Die Erkenntnisse werden in einer kurzen Aktennotiz festgehalten und die abgegebenen Präsentationsunterlagen der Notiz beigelegt.

3.9 Benotung der bewerteten Kriterien ZK 1 – ZK 3

Die Benotung erfolgt anhand der nachfolgenden Bewertungsskala:

Notenskala

Note	Erfüllung des Kriteriums
0	Nicht beurteilbar; keine Angabe
1	Sehr schlechte Erfüllung; ungenügende, unvollständige Angaben
2	Schlechte Erfüllung; Angaben ohne ausreichenden Bezug zum Projekt
4	Gute Erfüllung; qualitativ gut, guter Beitrag zur Zielerreichung
5	Sehr gute Erfüllung; sehr grosser Beitrag zur Zielerreichung, Mehrwert für das Projekt

Preiskurve

Die Benotung des Kriteriums ZK 3 erfolgt nach der folgenden Methode:

- Das preislich tiefste Angebot erhält die Maximalnote 5 (= 100%)
- Angebote mit einem Preis grösser oder gleich plus 50 % erhalten die Minimalnote 1 (⇒ 150%)
- Dazwischen erfolgt die Bewertung linear.

Gewichtung

Die Gesamtpunktzahl berechnet sich aus der Summe der Einzelnoten multipliziert mit den jeweiligen Gewichtungen. Insgesamt sind maximal 500 Punkte möglich.

3.10 Evaluationsteam

Das Evaluationsteam für die Auftragsvergabe setzt sich zusammen aus:

- L. Landi, Projektleiter, Vertreter Tiefbauamt Thurgau
- B. Braun, Vize-Gemeindepräsident, Eschlikon
- M. Aeschlimann, Gemeinderatskanzlei Eschlikon (beratend)
- U. Dünnenberger, Projektkoordination (Vorprüfung, beratend).

3.11 Abzugebende Unterlagen im Rahmen der Ausschreibung

Die folgenden Unterlagen werden digital abgegeben.

- Studie „Verkehrsmengengerüst / Potentialabschätzung“, 30. April 2020, SNZ Ingenieure und Planer AG; [3.]
- Räumliche Entwicklungsstrategie der Gemeinde Eschlikon; Zimraum und Strittmatter und Partner AG, 27. November; [4.]
- SNBS Infrastruktur, Kriterien gemäss Bewertungstool SNBS 1.0 Infrastruktur, [5.]

Diese Unterlagen können beim Tiefbauamt Thurgau unter der E-Mail-Adresse info.tba@tg.ch bezogen werden.

4 Administrative Angaben

4.1 Adresse Auftraggeber

Vergabestelle

Kantonales Tiefbauamt Thurgau
Langfeldstrasse 53 A
8510 Frauenfeld
Raffaele Landi
Tel. +41 58 345 79 29
raffaele.landi@tg.ch

Eingabestelle

Postadresse

Kantonales Tiefbauamt Thurgau
Langfeldstrasse 53 A
8510 Frauenfeld

Auf dem Couvert ist der **Vermerk** „Angebot ZMB Entlastungsstrasse Raum Eschlikon“ anzubringen.

4.2 Beteiligte Bauherren

Gemeinde Eschlikon
Wiesenstrasse 3
8360 Eschlikon

4.3 Projektbezeichnung

Gemeinde: Eschlikon
Projektname: Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Entlastungsstrasse
Raum Eschlikon
Planungsleistungen: SIA Teilphase
- Projektdefinition, Machbarkeitsstudie (21)
- Auswahlverfahren Bestvariante (22)

4.4 Termine Verfahrensablauf

- Publikation Ausschreibung im Amtsblatt Thurgau Fr. 26.02.2021
- Einreichung von Fragen bis **Di. 16.03.2021, 12.00 Uhr**
- Beantwortung der Fragen bis Di. 23.03.2021
Die Fragen sind unter www.simap.ch einzureichen. Die Beantwortung erfolgt am gleichen Ort.

Honorarangebot

- Abgabe Honorarangebot (Frist 40 Tage) **Do. 08.04.2020, 12.00 Uhr**
Die Angebote müssen bis spätestens am 8. April 2021 um 12:00 Uhr bei der Eingabestelle eingegangen sein. Der Poststempel ist nicht massgebend. Das Risiko der rechtzeitigen Angebotszustellung liegt beim Anbieter. Wer die Post oder andere Übermittlungsdienste wählt, trägt das Risiko, dass das Angebot nicht fristgerecht beim Auftraggeber eingeht.
Persönliche Abgabe: Das Angebot kann bei obiger Adresse zu Büroöffnungszeiten (08:00 bis 12:00 / 13:30 bis 17:00 Uhr) abgegeben werden.
- Präsentation der Angebote im TG (bitte reservieren) **Fr. 23.04.2021, Vormittags**
- Bekanntmachung Vergabeentscheid voraussichtlich Mai 2021
- Arbeitsbeginn voraussichtlich August 2021
- Projektdauer 21 Monate (inkl. 3 Mt. Vernehmlassung) vors. August 21 – April 23

4.5 Einzureichende Unterlagen

2-Fach in Papier

Im Rahmen der Beschaffung sind folgende Dokumente 2-fach in Papierform und 1-fach in elektronischer Form (PDF-File, USB-Stick) einzureichen:

- Nr. 02: Formular für die Angaben zum Angebot mit den Anhängen:
 - Firmenreferenz, EK1
 - Zertifikat(e) über die Aufnahme in die Ständige Liste oder sämtliche für die Aufnahme erforderlichen Bescheinigungen und Angaben, EK3
 - Lebenslauf der Schlüsselperson Projektleiter zu ZK1
 - Projektorganigramm zu ZK1
 - Aufgabenanalyse und Vorgehensvorschlag zu ZK2
- Nr. 03: Formular Honorarangebote für ZK3 (2-Couvert-Verfahren)

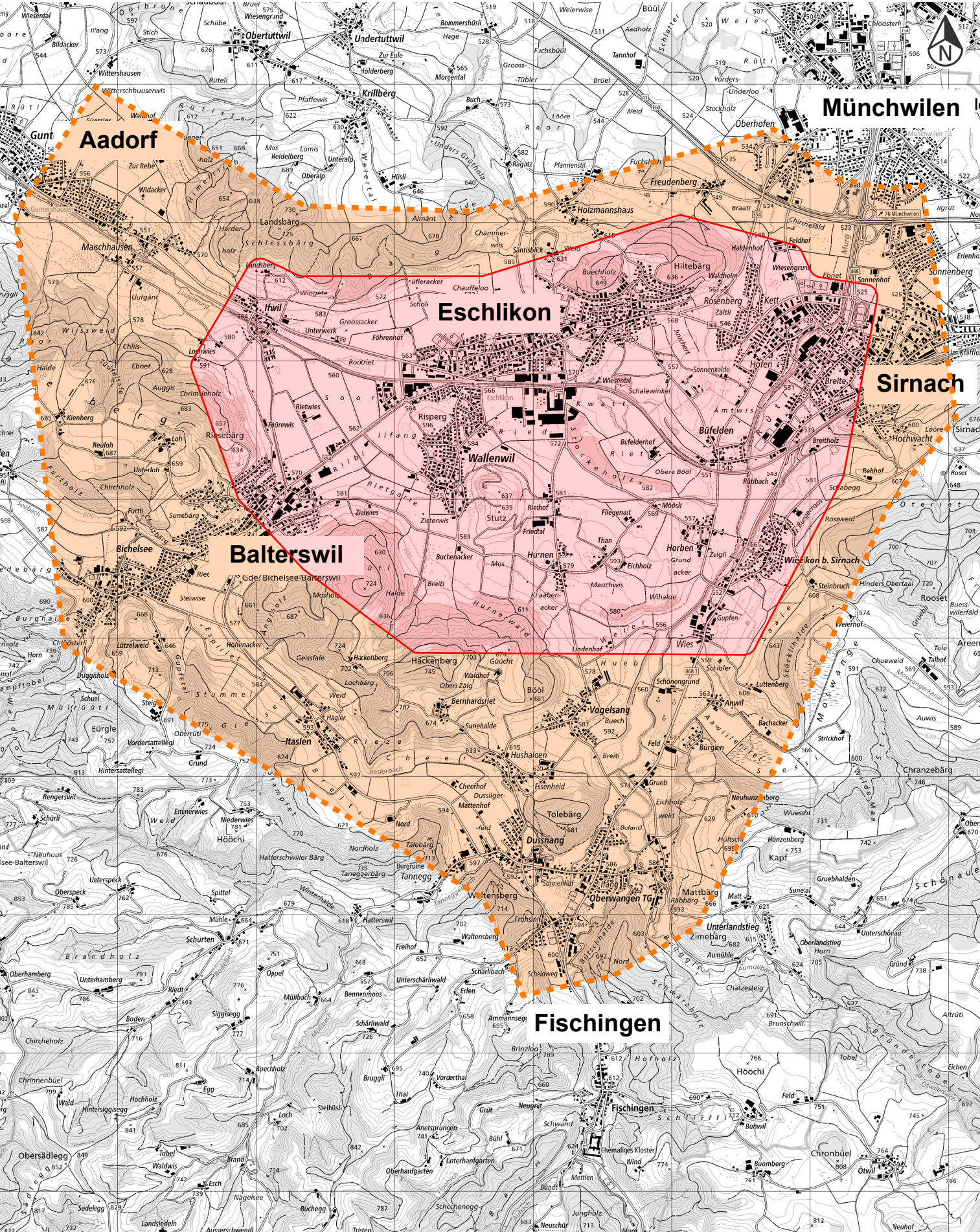
4.6 Organisation Verfahren und Vorprüfung

Die Organisation und Administration des Beschaffungsverfahrens, die allgemeine Vorprüfung der eingereichten Unterlagen sowie die gesamte Begleitung liegt bei der Firma DÜNNENBERGER Projektentwicklung, Zürcherstrasse 105, 8500 Frauenfeld, info@d-ing.ch, www.d-ing.ch.

4.7 Genehmigung Ausschreibungsunterlagen

Die Ausschreibungsunterlagen wurden am 17.02.2021 genehmigt.

Anhang A Projektperimeter



Anhang B Projektorganigramm

ZMB Entlastungsstrasse Raum Eschlikon

Projektorganisation

