

Agglomerationsprogramm 3. Generation,
Massnahmen Nr. 6.4

Aufwertung Stadtraum Bahnhof

Ausschreibung im selektiven Verfahren:

- 1. Stufe: Präqualifikation**
2. Stufe: Bearbeitung Studienaufträge



Version 1.10 | 25.11.2021

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	1
1.1	Leitsätze der Bevölkerung	1
1.2	Agglomerationsprogramm und Investitionskosten	1
1.3	Projektauslösung	2
1.4	Übergeordnete Einordnung	2
1.5	Referenzierte Unterlagen	4
1.6	Allgemeine Grundlagen	4
2	Beschaffungsgegenstand	5
2.1	Ziele der Projektstudien	5
2.2	Projektperimeter	7
2.3	Kernfragen an die Planungsteams	8
2.4	Prüfaufträge	8
2.5	Nachbarprojekte	11
2.6	Gewünschte Produkte aus den Studienaufträgen	12
2.7	Projektablauf und Leistungen Planungsteam im Dialog	13
3	Verfahren, Beschaffungsform und Auswahlkriterien	14
3.1	Organisationsform der Anbietenden	14
3.2	Verfahren Studienaufträge	14
3.3	Projektorganisation Studienaufträge	15
3.4	Entschädigungen	16
3.5	Präqualifikation (1. Stufe)	17
3.6	Studienaufträge (2. Stufe)	19
3.7	Einzureichende Unterlagen für Studienauftrag	20
4	Administrative Angaben	21
4.1	Auftraggeberin und Projektleitung	21
4.2	Organisation, Vorprüfung, Kostenkontrolle	21
4.3	Termine und Verfahrensablauf	21
4.4	Verfahrenssprache	21
4.5	Ausschreibungsunterlagen und einzureichende Unterlagen 1. Stufe	22
4.6	Eingabetermin und /-stelle für die Teilnahmeanträge	22
4.7	Öffnung Teilnahmeanträge	22
4.8	Selektionsentscheid 1. Stufe	22
4.9	Rechtsmittelbelehrung	23
4.10	Verfahren bei Streitfällen	23
4.11	Genehmigung Ausschreibungsunterlagen	23
Anhang A	Terminplan Variante „Sprint“	A
Anhang B	Themenspeicher u. Zonierung Hafenbecken	B
Anhang C	Bearbeitungsperimeter Bahnhofplatz	C

1 Ausgangslage

1.1 Leitsätze der Bevölkerung

Experten des Alltages

Die Bevölkerung legte im Bericht „Begegnungsräume Romanshorn: Empfehlungen der Bevölkerung an die Stadtentwicklung“ aus dem Jahr 2014 unter anderem die folgenden Leitsätze fest (*siehe Quelle [1]*):

- Der Knotenpunkt am Hafen strahlt in die Region aus (Nr. 9)
- Rund um den Hafen entwickelt sich ein Begegnungs- und Erlebnisraum für die Öffentlichkeit (Nr. 11)
- Optimierte und erweiterte Freizeitnutzungen machen das Hafenareal und das Wasser für die Öffentlichkeit zugänglich und erlebbarer (Nr. 15)



Abb. 1: Knotenpunkt Hafenbecken mit der Bahnhofstrasse und der Alleestrasse [1]

1.2 Agglomerationsprogramm und Investitionskosten

Im Agglomerationsprogramm 3. Generation wurde die Massnahme Nr. 6.4 „Attraktivitätssteigerung Bahnhofplatz – Innenstadt“ wie folgt beschrieben [3].

- Attraktivitätssteigerung

Beschreibung der Massnahme / Zweckmässigkeit:

Die Innenstadt, bestehend aus Hafenbecken und Stadtkern (Bahnhofplatz - untere Bahnhofstrasse-Stadtplatz - Alleestrasse) ist heute für Fussgänger und Velofahrer wenig attraktiv und die Umsteigebeziehungen Bahn-Bus-Schiff optimierungsbedürftig.

Ziel ist es, das Bahnhofsumfeld zwischen Innenstadt und Hafenbecken als Verkehrsdrehscheibe (Zugang zum öV und Umsteigebeziehungen Bahn-Bus-Schiff) sowie als Aufenthalts- und Begegnungsraum attraktiver und erlebbarer zu machen. Zudem wird die Parkierung am Rande der Innenstadt konzentriert und der Durchgangs- und Schleichverkehr wird wirksam reduziert.

Nutzen:

Die Umsteigebeziehungen Bahn-Bus-Schiff und die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr inkl. der Zugänge zum öV werden deutlich verbessert (WK 1). Der bezüglich Nutzungsdichte in den letzten Jahrzehnten ausgedünnte Stadtkern kann wiederum intensiver genutzt werden. Die Trennwirkung der bisher teilweise monofunktional genutzten Strassenflächen wird beseitigt. Der öffentliche Raum wird aufgewertet und besser nutzbar, die Wohngebiete werden entlastet und damit attraktiviert, die Innenentwicklung wird dadurch verbessert/gefördert (WK 2). Durch neue Fussgängerzonen und Begegnungszonen wird die Verkehrssicherheit generell erhöht (WK 3). Damit sind auch positive Umwelteffekte verbunden (WK 4).

- Investition ca. 1.5 Mio. Fr.

- Baubeginn Ende 2025

Es wurden Investitionskosten von ca. 1.5 Mio. Fr. für ausgewiesen und einen Gemeindeanteil von ca. 70 % fixiert (ca. 1.0 Mio. Fr). Für die Massnahmen der 3. Generation wurde ein Baubeginn bis Ende 2025 festgelegt.

1.3 Projektauslösung

Potential nützen?

Der Bahnhof Romanshorn ist eine wichtige Verkehrsdrehscheibe, wobei die Attraktivität für den Rad- und Fussverkehr und die Umsteigesituation Bahn-Bus-Schiff noch Verbesserungspotenzial aufweisen. Die bestehende Begegnungszone soll nochmals überprüft und die Aufenthaltsqualität gesteigert werden. Zusätzlich soll ein Beitrag zur Entwicklung der Hafenstadt Romanshorn geleistet werden.

EspaceSuisse hat in Bericht „Stadtanalyse Romanshorn, Juli 2020 [7]“ pointiert und eher provokativ die Situation wie folgt formuliert:

Zitat: „Noch ist Romanshorn keine touristische Destination, sondern Ankunfts- und Durchgangsort. Das Potential ist aber so erheblich, dass es sich lohnt, über das Thema Tourismus nachzudenken. Alleine der Bodenseeradweg bietet an guten Tagen gegen 4000 Gäste, die durch Romanshorn fahren. Dazu kommen die Umsteigebeziehungen von Bahn zu Schiff und umgekehrt. Anders gesagt: Wenn Romanshorn etwas von Format bieten würde, wäre es ein Leichtes, damit entsprechende Wertschöpfung zu erzielen. Nun darf es aber nichts sein, was andere Orte weit besser können und auch schon machen.“

Entscheide

Lenkungsausschuss

Am 19.09.2020 hat der Lenkungsausschuss entschieden, die Massnahmen 6.4 „Attraktivitätssteigerung Bahnhofplatz – Innenstadt“ aus dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation weiter zu vertiefen. Dabei soll der Fokus auf die Umsetzbarkeit gelegt werden. Die Entwicklung in Romanshorn zeigt, dass die Nutzungen und das soziale Leben vermehrt um das Hafenbecken stattfinden. Das Hafenareal wird als Durchgangsort zum eigentlichen Bahnhof, zum Einkaufen, zum Flanieren, als Durchgang an den See und als Begegnungsraum genutzt.

Am 31.08.2021 hat der Lenkungsausschuss entschieden, die Leitsätze der Bevölkerung im Rahmen des Projektes „Aufwertung Stadtraum Bahnhof“ weiter zu konkretisieren. Dazu sollen Studienaufträge an Planungsteams vergeben werden.

Kostenrahmen

Bahnhofplatz

Am 09.11.2021 hat der Lenkungsgruppe entschieden, dass auf der Basis der besten Projektstudie ein Baukreditantrag dem Stimmvolk im November 2022 unterbreitet werden soll. **Dabei soll für die Aufwertung des Bahnhofplatzes der Kostenrahmen von 1.5 Mio. Fr. gemäss dem Agglomerationsprogramm 3. Generation berücksichtigt werden.**

1.4 Übergeordnete Einordnung

Hafenstadt

Romanshorn zeigt noch Spuren des einstigen Fischerdorfes, wurde aber im 19. Jahrhundert durch die Industrialisierung und das Transportgewerbe neu geprägt. In den 1850er Jahren wurden der Hafen und der Bahnhof mit mehreren Bahnlinien gebaut. Dazu kamen ein Umschlagplatz und Lagerhäuser. Dieses gewerbliche Erbe ist bis heute räumlich und sozial spürbar [7].

Die Lage am See ist das prägende Charakteristikum von Romanshorn, das in unterschiedlichen Epochen aber ganz unterschiedlich gelebt wurde. Während man heute an beste Wohnlagen, Wassersport, Freizeit und Tourismus denkt, war das Hafendorf lange Zeit landeinwärts orientiert und hat den Seeanstoss als Gewerbezone mit beschränkten Zutrittsmöglichkeiten wahrgenommen. Aktuell bestehen Projekte und Pläne zur «Eroberung» der Seeseite z.B. mit einem Hafenhotel und öffentliche Aussenräumen. Erste Schritte sind mit dem Restaurant Hafen, Kornhaus Romanshorn bereits gemacht worden, weitere „Hafenhotel“ etc. sollen folgen.

Überörtliche Einordnung

Im Richtplan des Kantons Thurgau ist Romanshorn als kantonaler Wirtschaftsschwerpunkt für Industrie und Gewerbe gelistet. Es gibt eine Kantonsschule und die Stadt teilt viele zentralörtliche Funktionen mit den Nachbargemeinden. Romanshorn hat auch als Regionalzentrum noch ungenütztes Potential und diese räumliche Nähe soll mit der „Agglomeration St. Gallen – Bodensee“ in Zukunft noch mehr als Chance genutzt werden und damit auch der eher hohe Steuerfuss und geringe Steuersubstrat verbessert werden.

Städtebaulich gesehen fehlt Romanshorn ein Zentrum. Es setzt sich viel mehr aus einzelnen Fragmenten unterschiedlicher Epochen zusammen. Zudem setzt der Strukturwandel den Erdgeschossnutzungen zu. Der Raum mit dem grössten Potenzial liegt heute rund um den Hafen. Mit dem Studienauftrag soll auch die „Hafenstadt Romanshorn“ weiter entwickelt werden [7].



Bevölkerungsstruktur

Romanshorn ist mit 11'296 Einwohnerinnen und Einwohnern (Stand 31.12.2020) die sechstgrösste Gemeinde im Kanton Thurgau. Auffällig ist, dass in Romanshorn relativ viele ältere und wenige jüngere Menschen leben. So liegt der Anteil von 0-19-jährigen bei 18.8 Prozent und der der über 65-jährigen bei 21.0 Prozent. Im Jahr 2012 lag der Anteil bei den 0-19-jährigen noch bei 19.2 Prozent und bei den über 65-jährigen bei 19.8 Prozent. Der Anteil der ausländischen ständigen Wohnbevölkerung liegt bei 31.6 Prozent [8].

Verkehrsanbindung

Dank den Zugverbindungen auf der Bodenseelinie, der Zugverbindung nach St.Gallen und der Interregio-Verbindung nach Zürich ist Romanshorn mit guten Bahnverbindungen ausgestattet.

Busverbindungen werden von Autokurse Oberthurgau (AOT) angeboten. Auch auf dem Wasserweg ist Romanshorn gut erschlossen. So gibt es Anlegestellen für Kursschiffe sowie für die Fähre nach Friedrichshafen. Der Autobahnzubringer in Egnach ist in wenigen Minuten erreichbar. Trotz der guten Verkehrsanbindungen ist Romanshorn in den letzten Jahren als Reiseziel wenig attraktiver geworden.

Agglomeration St. Gallen
Bodensee

Seit 2015 gehören die Gemeinden Amriswil, Hefenhofen, Romanshorn, Salmsach und Uttwil neu auch zur Agglomeration St. Gallen - Bodensee. Dieses sieht für Romanshorn die Entwicklung des Hafens und des Bahnhofs als multimodale Verkehrsdrehscheibe. Auf 2030 wird eine Zugverbindung nach St.Gallen im 1/4-Stunden-Takt angestrebt [3]. Zudem soll ein neuer Bahnhof in Romanshorn Hof erstellt werden.



Abb. 2: Hafen Romanshorn
mit dem wiederbelebten Kornhaus im
Hintergrund

BTS/OLS

Was ebenfalls im Agglomerationsprogramm bereits berücksichtigt wird, ist die sich in Planung befindende BTS/OLS (Bodensee-Thurtal-Strasse/ Oberlandstrasse). Die Chancen und Möglichkeiten, die sich damit für die Raum- und Stadtentwicklung bieten, können im Rahmen des Agglomerationsprogramms auf regionaler und lokaler Ebene genutzt werden. Funktionalräumlich gehört der Raum Amriswil-Romanshorn als Netzstadt zur Grossregion St.Gallen [5]. Das übergeordnete Strassenbauvorhaben Bodensee-Thurtal-Strasse und Oberlandstrasse (BTS/OLS) ist in den letzten Jahren einen wesentlichen Schritt vorangekommen. So ist die Linienführung weitgehend geklärt und flankierende Massnahmen in ersten Konzepten bekannt [5]. Das Projektdossier wurde dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) im Dezember 2019 übergeben.



Abb. 3: Geplanter Anschluss von Romanshorn an die geplante Bodensee-Thurtalstrasse (BTS, grün)

1.5 Referenzierte Unterlagen

- [1] Begegnungsräume Romanshorn: „Empfehlungen der Bevölkerung an die Stadtentwicklung“, 2014
- [2] Räumliche Entwicklungsstrategie RES, 2015
- [3] Agglomerationsprogramm St.Gallen – Bodensee, Zukunftsbild Siedlung und Verkehr Räumliche Entwicklungsstrategie, Schlussbericht, Geschäftsstelle Agglo St.Gallen – Bodensee, mrs partner ag, Juni 2016
- [4] Agglomerationsprogramm 3. Generation, Massnahmen Nr. 6.4, November 2016
- [5] Agglomerationsprogramm St.Gallen – Bodensee 3. Generation, Umsetzungshorizont 2019 – 2022, Hauptbericht, Geschäftsstelle Agglo St.Gallen – Bodensee, mrs partner ag, 15.11.2016
- [6] Umsetzung Verkehrsführung: Innenstadt 1.Etappe, 2017
- [7] Romanshorn – Stadtanalyse, EspaceSuisse, Juli 2020
- [8] Studienauftrag „Hafenpromenade Romanshorn“, Siegerprojekt und Jurybericht, 18.06.2021
- [9] Thurgau in Zahlen 2021, Dienststelle für Statistik des Kantons Thurgau, Juni 2021
- [10] Projekt Pier 8590, Stadt Romanshorn, Mai 2021
- [11] Gesamtverkehrskonzept 2040, Stadt Romanshorn, in Bearbeitung durch die Firma ewp, Effretikon

1.6 Allgemeine Grundlagen

- [12] Qualität von öffentlichen Räumen, Methode zur Beurteilung der Aufenthaltsqualität, Fussverkehr Schweiz, 2015.

2 Beschaffungsgegenstand

2.1 Ziele der Projektstudien

1. Beitrag an die
Empfehlungen der
Bevölkerung, 2012

Die Aufwertung des Stadtraumes am Bahnhofplatz Romanshorn (Projektname) soll einen Beitrag leisten zum Leitsatz 11 „*Rund um den Hafen entwickelt sich ein Begegnungs- und Erlebnisraum für die Öffentlichkeit*“ gemäss den Empfehlungen der Bevölkerung an den Stadtrat im Rahmen der Stadtgespräche 2012. Dabei soll auf die Qualitätskriterien Schutz – Behaglichkeit – Genuss fokussiert werden.



Abb. 4: Symbolbild „Sehnsuchtsort“
Hafenbecken Romanshorn?

Die Chancen des Mobilitätsknotens Romanshorn als Ankunfts- und Durchgangsort soll genützt werden. Die Bevölkerung und die Gäste sollen zum Verweilen rund um das Hafenbecken eingeladen werden.

2. Positive
Sinneseindrücke

positives
Sinnerlebnis
- qualitatives Design,
Material, Details
- Ausblicke, Anblicke
- Wasser, Vegetation

Die neuen Nutzungen rund um den Bahnhofplatz, auch ausgelöst durch die Ersatzbauten „Bodan“ und „Restaurant Bahnhof“, sollen besser an den Stadtraum Bahnhof angebunden werden. Die Randzonen und die Querbezüge von Fassade zu Fassade sollen gestärkt und damit positive Sinnerlebnisse am Bahnhofplatz vermitteln.



Abb. 5: Symbolbild „Begegnungsort“
Bahnhofplatz?

3. Interessante Einblicke

Aufenthalt
- attraktive und
funktionale Randzonen
- Orte zum stehen bleiben
- Objekte zum anlehnen
oder daneben stehen

In einem proaktiven Prozess sollen möglichst alle offenen Erdgeschoss-Nutzungen rund um den Bahnhofplatz geklärt werden (keine Leerstände) und damit interessante Einblicke ermöglichen.



Abb. 6: Symbolbild „Interessante
Erdgeschosse“?

Der Seebezug soll langfristig verbessert werden. Mit den Studienaufträgen soll auch untersucht werden:

4. Interessante Ausblicke

- Wie können das Ankommen in der „Bahnhofshalle“ und die Übergänge zum Hafen aufgewertet werden?
- Wie kann im Bereich der Stadtachse Bahnhofstrasse / Bankstrasse das Hafenbecken besser erlebbarer gemacht werden. Langfristig kann sogar ein Rückbau des Coop-Shops denkbar sein.



Abb. 7: Ersatz Terrasse Hotel Bodan, 1974 – 2009?

5. Mehr Achtsamkeit

Schutz vor
motorisiertem Verkehr
- Schutz vor
Verkehrsunfällen
- Verminderung der
Angst vor Verkehr
- Übersichtlichkeit

Die Linearität der Strassenflächen am Bahnhof soll weiter reduziert und damit der Stadtraum gestärkt werden. Dazu sind auch die Knotenpunkte „Stadtachse Bahnhofstrasse / Boulevard Bankstrasse / Alleestrasse“ zu akzentuieren. Durch die punktuelle Anpassung / Ergänzung der Fussgänger- und Begegnungszonen soll die Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden gestärkt und die Verkehrssicherheit generell erhöht werden. Die Nachhaltigkeit des öffentlichen Aussenraums ist durch die Abwägung der Bedürfnisse, der Funktion, der Gestaltung, der Ökologie und der Ökonomie sicherzustellen (nach Altermatten).



Abb. 8: Symbolbild „attraktive Fussgängerzone“?
(Quelle: Hager Partner AG)

6. Zielbild „Hafenstadt“

Das Zielbild „Hafenstadt Romanshorn“ soll mit punktuellen Ergänzungen rund um das Hafenbecken konkretisiert werden.



Abb.9: Das Ensemble Bodan – Bahnhof - Post, datiert 14.10.1938 (Quelle: ETH-Bibliothek Zürich)

2.2 Projektperimeter

Betrachtungsperimeter

Der Betrachtungsperimeter umfasst den öffentlichen Aussenraum „Hafenbecken“ gemäss dem Anhang A.

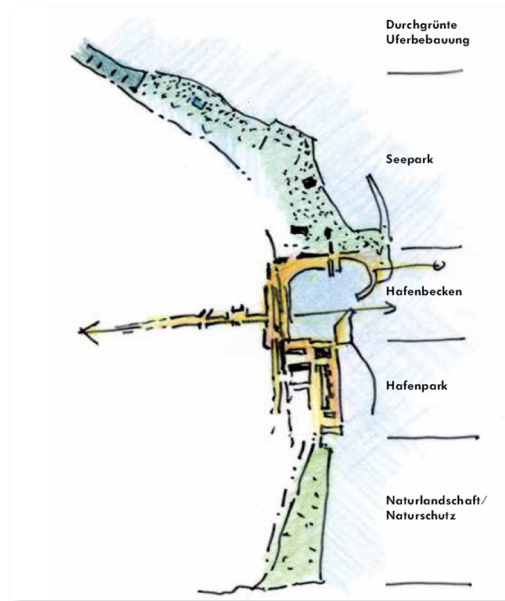


Abb.10: Die Bahnhofstrasse als „Stadtachse“ mündet in das Hafenbecken

Bearbeitungsperimeter

Der eigentliche Bearbeitungsperimeter umfasst den „Stadtraum Bahnhof“ gemäss dem Anhang C.

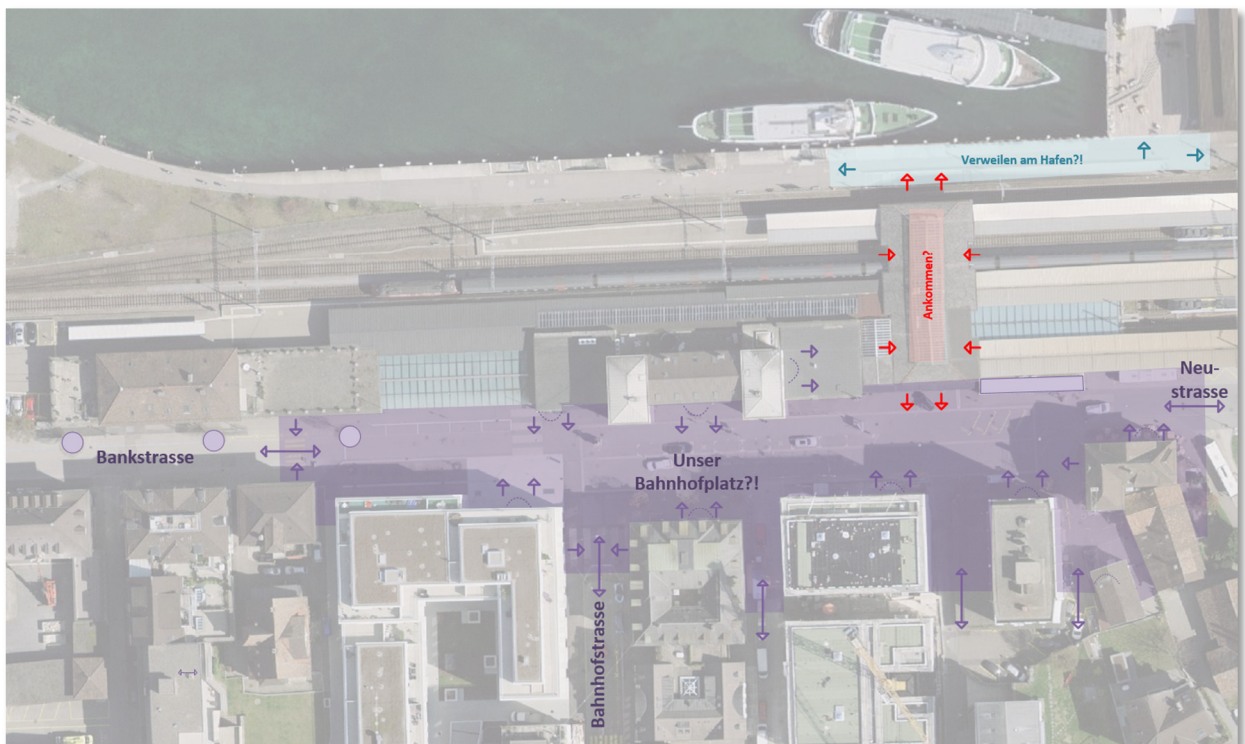


Abb.11: Der Bearbeitungsperimeter beinhaltet auch den Bezug zum Hafenbecken sowie die Anschlüsse auf die Strassenräume Bank- und Neustrasse

2.3 Kernfragen an die Planungsteams

Bei der Entwicklung der Themen rund um das Hafenbecken sind die Aspekte Funktion, Gestaltung, Soziologie, Ökologie und Ökonomie zu verbinden.

1. Hafenbecken

1. Kernfrage: Wie kann der öffentliche Aussenraum beim Hafenbecken weiterentwickelt werden, um einen Beitrag zum Alleinstellungsmerkmal „Hafenstadt Romanshorn“ zu leisten (Unique Selling Proposition, USP)? Unter anderem soll auch der Prüfauftrag Nr. 1 „Radweg entlang vom Hafenbecken“ geklärt werden.

2. Bahnhofplatz

2. Kernfrage: Wie kann der Charakter des Begegnungsraumes am Bahnhofplatz verstärkt und damit ein attraktiver Platz für alle Nutzungsgruppen geschaffen werden? Welche Lösungen können mit dem geplanten Investitionsbudget von 1.5. Mio. Fr. rund um den Bahnhof umgesetzt werden? Unter anderem soll auch der Prüfauftrag Nr. 2 „Erhöhung Durchfahrtschwerlast Begegnungszone“ geklärt werden.

2.4 Prüfaufträge

Gesamtverkehrskonzept

Zurzeit wird im Auftrag der Stadt Romanshorn durch die Firma ewp ein neues Gesamtverkehrskonzept (GVK) erarbeitet [11].



Abb. 12: mögliches Verkehrsregime gemäss GVK [11]

Geplante neue
Gleisquerung

Im Agglomerationsprogramm der 3. Generation ist für den Fuss- und Veloverkehr eine zusätzliche Querung über die Gleise geplant, da die bestehende Personenunterführung in der Bahnhofmitte keine zusätzlichen Frequenzen aufnehmen kann. Die neue Gleisquerung soll die beiden Stadtteile Hafenpark und Stadtkern verbinden. Ebenso wird mit der geplanten Gleisquerung durch die Erschliessung der Bahnperrens ein weiterer Zugang zur Bahn aus den Entwicklungsschwerpunkten Stadtkern und Hafenpark geschaffen. Der Fuss- und Veloverkehr kann so gezielt, kreuzungslos und sicher über die Bahnanlagen geführt und an das entsprechende Wegnetz angebunden werden. [4]

Ebenso verbindet sie die Parkierungsanlage im Hafenpark mit dem Stadtkern und dem Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs. Mit der Gleisquerung wird neben den Gleisen auch die gut befahrene Friedrichshafnerstrasse überquert. Durch die Verbesserungen im Stadtkern für Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr wird die Verkehrssicherheit erhöht. Die direkten Anbindungen an die Alleestrasse können auch platzintensive Zugangsbauwerke vermeiden. [4]

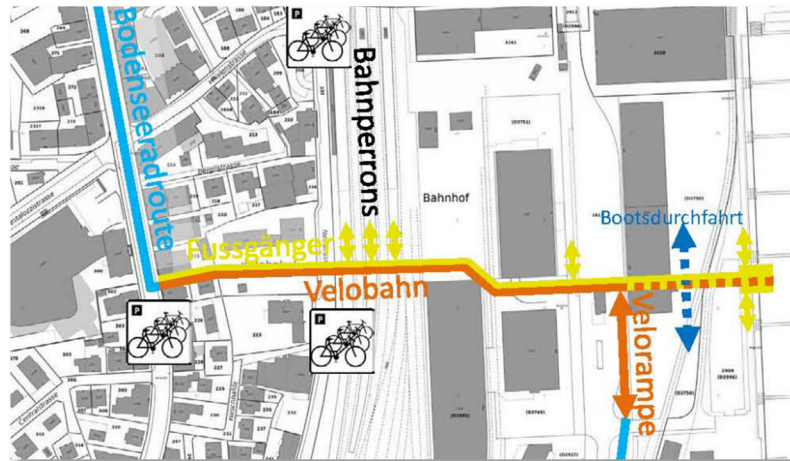


Abb. 13: Konzeptskizze Gleisquerung Süd (sk&)

Prüfauftrag 1:

Zusätzlicher Radweg

Heute besteht ein Fahrverbot entlang des Hafenbeckens. Es soll geprüft werden, wie ein Radweg auch entlang des Hafenbeckens geführt werden kann. Dadurch soll für Velotouristen und Velotouristinnen, die mit der Fähre ankommen, eine direkte Weiterfahrt Richtung Kreuzlingen ermöglicht werden. Eben sollen mögliche Synergien der geplanten zusätzlichen Querung über die Gleise aufgezeigt werden.



Abb.14: Bestehende nationale Veloroute Nr. 2 „Bodensee-Radweg“ (blaue Linie)

Prüfauftrag 2:

Begegnungszone

Die bestehende Begegnungszone auf dem Bahnhofplatz soll überprüft werden. Dabei soll das Primat für den Fuss- und Veloverkehr akzentuiert und der Durchfahrtswiderstand für den motorisierten Individualverkehr erhöht werden.

Was ist eine Begegnungszone?

Art. 22b Begegnungszone (Auszug schweizerische Signalisationsverordnung, 741.21)

1. Das Signal «Begegnungszone» (2.59.5) kennzeichnet Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Fussgänger/innen und Benutzer/innen von fahrzeugähnlichen Geräten die ganze Verkehrsfläche benützen dürfen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern.
2. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.
3. Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt. Für das Abstellen von Fahrrädern gelten die allgemeinen Vorschriften über das Parkieren.

In Abstimmung mit dem Verkehrsplaner der Firma ewp sind verschiedenen Varianten zu überprüfen [11]:

- Variante Max: Den Bahnhofplatz vom motorisierten Verkehr befreien. Sowie eine einspurige Führung der Bahnhofstrasse zum Bahnhof mit einer Fortführung über die Bankstrasse.
- Variante Min: Den Bahnhofplatz als Begegnungszone zu belassen und die einmündenden Strassen im Gegenverkehr und mit Tempo 30 zu betreiben.
- Variante Mittel: ?



Abb. 1: Bahnhof Romanshorn, datiert 28.3.1968 (Quelle: ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv)

2.5 Nachbarprojekte

Die Nachbarprojekte sind in geeigneter Art in die Projektstudie zu integrieren. Innerhalb des Betrachtungsperimeters gibt es aktuell die folgenden Nachbarprojekte:

- Anpassung der Verkehrsführung im Bereich der Anlagestelle der Fähren
- Entwicklung „Hotel und Hafenpromenade Romanshorn“, Juni 2021 [8].

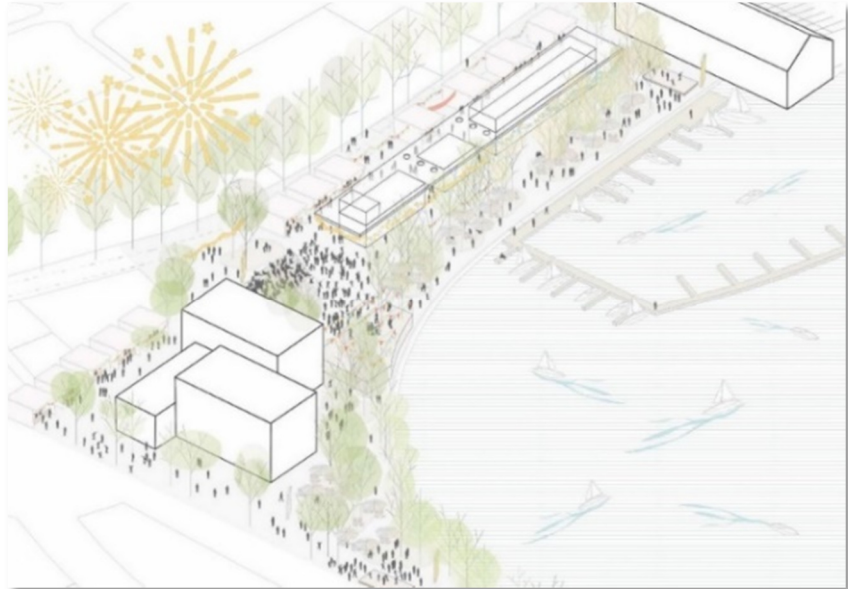


Abb.15: Studienauftrag 2021, Siegerteam „Rita Mettler / Tom Munz, Realisierung 2021-2024

- Entwicklung „Pier 8590“ [10]: Das Projekt «Pier 8590 – Landungsbrücke Romanshorn» erzielte im Ranking aller Projekte der Projektgruppe TKB den hervorragenden sechsten Platz. Eine öffentlich zugängliche, mehrere hundert Meter lange Pier mit Plattform oder Pavillon, die in der Verlängerung der Hafenpromenade die Innenstadt mit dem See verbindet, passt bestens zur Hafenstadt. Sie wäre ein überregionaler Anziehungspunkt an schönster Lage mit grosser touristischer Wirkung. Zumal die Hafenpromenade in den nächsten Jahren städtebaulich entwickelt werden soll.

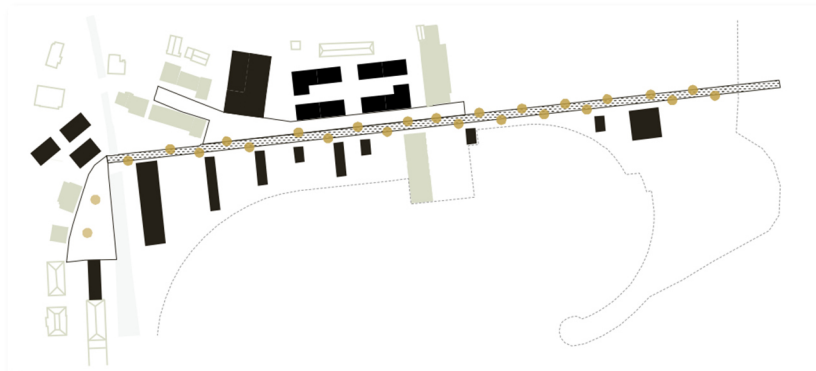


Abb.16: Ideenskizze für Projektauslösung Projekt „Pier 8590“

- Zonenänderung bei den Werften
- Funktion und Gestaltung von Sternenplatz
- BGK Bahnhofstrasse und Bankstrasse, Mittlere Gasse

2.6 Gewünschte Produkte aus den Studienaufträgen

1. Gestaltungskonzept Hafenbecken

Unter Berücksichtigung der Prüfaufträge gemäss dem Kap. 2.3 und unter Einbezug der Nachbarprojekte gemäss dem Kap. 2.5 ist für den Betrachtungsperimeter „Hafenbecken“ die Raumanalyse sowie der Themenspeicher/Ideenbörse gemäss dem Anhang A weiter zu entwickeln und abzuschliessen. In Abstimmung mit der Spurgruppe (= Beurteilungsgremium) ist ein Thema/Idee auszuwählen und daraus sind räumliche Ergänzungen zu skizzieren. Die möglichen verbindenden Gestaltungselemente für die verschiedenen Themen rund um das Hafenbecken sind aufzuzeigen.

Zusätzlich sind die Konsequenzen des geplanten Radweges entlang des Hafenbeckens aufzuzeigen (Stichworte: Velovermietung, Gastro- und Schifffahrtsbetrieb, Sicherheit, Denkmalschutz und Bewilligungsfähigkeit). Dabei sind die Konfliktpunkte wie z.B. Velofahrer/innen und Fussgänger/innen möglichst zu entschärfen (inkl. räumliche Darstellung).



Abb. 17: Symbolbild
Gestaltungskonzept

2. Freiraumkonzept Begegnungsraum Bahnhof

Für den Stadtraum Bahnhof gemäss dem Anhang B ist ein Freiraumkonzept zur Sicherung der Lebensraumqualität „Schutz – Behaglichkeit – Genuss“ zu entwickeln. Für die verschiedenen möglichen Eingriffstiefen am Bahnhofplatz sind Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen und das Gestaltungskonzept entsprechend anzuwenden. In Abstimmung mit der Spurgruppe ist eine Evaluation der jeweiligen Bestvariante durchzuführen und zu einer Projektstudie „Aufwertung Stadtraum Bahnhof“ zu vertiefen (inkl. räumliche Darstellung).

2.7 Projektablauf und Leistungen Planungsteam im Dialog

Studienaufträge

Um Lösungsvorschläge für die Aufwertung des Stadtraumes beim Bahnhof Romanshorn zu erhalten, werden durch die Stadt Romanshorn an ca. drei interdisziplinäre Planungsteams gleichlautende Studienaufträge vergeben. Die Teams sollen aus den folgenden Fachdisziplinen zusammengesetzt sein:

- Architektur-Städtebau und/oder Landschaftsarchitektur
- Ingenieur für Tiefbau und/oder Verkehrsplanung

Beurteilungsgremium

Die Planungsteams entwickeln ihre individuellen Lösungen im Austausch mit der Spurgruppe (= Beurteilungsgremium), der Begleitgruppe und unabhängig von den anderen Teams. In vier Schritten soll die jeweilige Projektstudie „Aufwertung Stadtraum Bahnhof, Romanshorn“ entwickelt werden:

- **1. Schritt:** Raumanalyse mit Vertiefung Themenspeicher/Ideenbörse im Betrachtungsperimeter (Anhang A) sowie Prüfauftrag Nr. 1:
 - Es soll geprüft werden, ob der Radweg zusätzlich auch entlang vom Hafen geführt werden kann und welche Konsequenzen sich daraus ergeben würden (Fuss- und Veloverkehr entlang der Hafenmauer (Prüfauftrag Nr. 1).
- **2. Schritt:** Auswahl von Themen/Ideen, Weiterentwicklung einer räumlichen Ergänzung und falls möglich Ableitung verbindender Gestaltungselemente für den Betrachtungsperimeter (Anhang A)
- **3. Schritt:** Entwicklung und Aufzeigen der Lösungsmöglichkeiten am Bahnhof-Platz mit verschiedenen Eingriffstiefen (o), sowie Prüfauftrag Nr. 2
 - Wie können die verschiedenen Nutzungen auf dem Bahnhofplatz organisiert werden?
 - Wie kann das Bewusstsein für die Vortrittsregelungen „Begegnungszone“ gestärkt werden (Fussgänger haben immer Vortritt)?
 - Wie kann der MIV auf dem Bahnhofplatz reduziert werden (Durchfahrtswiderstand erhöhen, Messung 3'000 Fahrzeuge)?
 - Kann das Parkieren optimiert werden (Anlieferung, Anzahl Parkplätze, Kurzzeitparkplätze)?
 - Wie kann die Lärmbelastung für die Anwohner/innen reduziert werden (Bankstrasse Einbahn, Bahnhofstrasse BGK, Hängerszene)?
- **4. Schritt:** Auswahl einer Bestvariante und Vertiefung zu einer Projektstudie

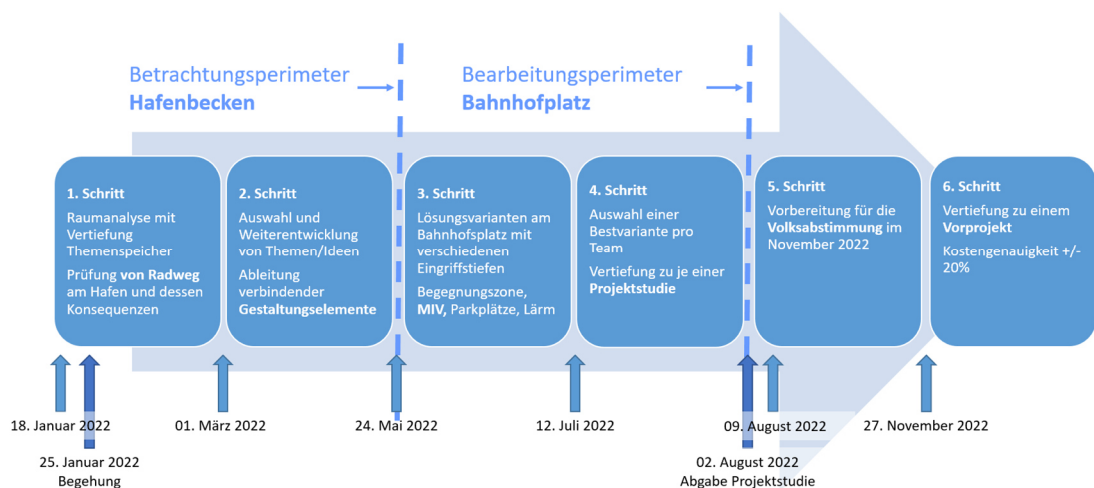


Abb.18: Schritte des Projektablaufs

Dialogverfahren

Mit jedem Anbieter und jeder Anbieterin wird nur über die eigenen Lösungsmöglichkeiten ein Dialog geführt. Es werden keine Lösungen mit anderen Anbietenden weiterentwickelt.

3 Verfahren, Beschaffungsform und Auswahlkriterien

3.1 Organisationsform der Anbietenden

Planungsgemeinschaften
/ Planungsteams

Es wird eine Planungsgemeinschaft erwartet. Die federführende Unternehmung ist zu bezeichnen und die Leistungen den einzelnen Mitgliedern der Planungsgemeinschaft im Teilnahmeantrag konkret zuzuweisen. Alle Informationen der Veranstalterin werden an die Federführenden gerichtet. Die Dienstleistungsaufträge werden an die federführende Unternehmung erteilt.

Subunternehmungen

Eine Zusammenarbeit mit weiteren Fachleuten aus anderen Bereichen ist möglich. Die Beteiligung als Subunternehmen in mehreren Bewerbungsteams ist nicht zulässig.

3.2 Verfahren Studienaufträge

Verfahrensart

Die Beschaffung der Anbietenden für die Studienaufträge erfolgt im öffentlichen, selektiven Verfahren um den Grundsätzen des „Übereinkommen über das öffentliche Beschaffungswesen“ zu entsprechen.

- **1. Stufe:** Präqualifikationsverfahren (Antrag auf Teilnahme)
- **2. Stufe:** Den präqualifizierten Anbietenden werden Studienaufträge erteilt.

Ca. 3 – 4 Studienaufträge

Es werden Studienaufträge für die Erarbeitung von Lösungsvorschlägen gemäss dem Beschaffungsgegenstand an ca. 3 – 4 geeignete Projektierungsteams (Architekt/in und/oder Landschaftsarchitekt/in, Ingenieur/in für Tiefbau und/oder Verkehr) vergeben werden. Ein Nachwuchsbüro wird zugelassen. Die Spurgruppe wird dem Stadtrat geeignete Planungsteams vorschlagen. Die Auftraggeberschaft kann das Verfahren ohne weitere Verpflichtung auch beenden.

Öffentliches
Beschaffungsrecht

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)

SIA-Ordnung 143

Die SIA-Ordnung 143 für Architektur- und Ingenieurstudienaufträge, Ausgabe 2009, des schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins gilt subsidiär.

Folgauftrag

Die Spurgruppe (= Beurteilungsgremium) wird dem Stadtrat Romanshorn die am besten geeignetste Studie zur Weiterbearbeitung empfehlen (= Gewinnerteam). Diese Projektstudie dient der Baukreditgenehmigung durch den Souverän.

Ebenso wird den Urhebenden der ausgewählten Studie (Gewinner-Team), unter dem Vorbehalt der Baukreditgenehmigung „Aufwertung Stadtraum Bahnhof“, der Folgeauftrag für die Projektierungsleistungen in Aussicht gestellt (SIA-Ordnung 103, 102: Teilphasen 31 Vorprojekt – 53 Inbetriebnahme).

Urheberrecht

Mit dem Folgeauftrag für die „Aufwertung Stadtraum Bahnhof“ erhält die Stadt Romanshorn als Auftraggeberin auch das Recht die Arbeitsergebnisse bezüglich des Gestaltungskonzepts Hafenbecken ohne weitere Entschädigungen zu verwenden.

3.3 Projektorganisation Studienaufträge

Lenkungsausschuss

Der Lenkungsausschuss besteht aus Mitgliedern des Stadtrates Romanshorn sowie der Stadtverwaltung (Strategische Ebenen).

Mitglieder Spurgruppe

Die Spurgruppe (= Beurteilungsgremium gemäss sia 143) besteht aus den Projektverantwortlichen der Stadt Romanshorn, den betroffenen Verkehrsbetrieben sowie weiteren Fachpersonen (nicht abschliessend):

Nr.	Mitglied	Funktion/Organisation
01	Roger Martin	Stadtpräsident
02	Dominik Reis	Stadtrat Ressort Verkehr, Stadt
03	Michael Gähwiler	SBB Immobilien, Zürich
04	Markus Traber	Autokurse Oberthurgau (AOT), Amriswil
05	Patrick Ackermann	Verkehrsplaner, Firma ewp, Effertikon
06	noch zu bestimmen	Soziologie und Planung
07	noch zu bestimmen	Architektur
08	noch zu bestimmen	Landschaftsarchitektur
08	Thomas Gerber	Stadtplaner
09	Andreas Schuster	Abteilungsleiter Bau und Verkehr
10	Urs Dünnenberger	Ingenieurwesen, Ökonomie, Moderation DÜNNENBERGER Projektentwicklung, F*feld

Mitglieder Begleitgruppe

Ergänzend zur Spurgruppe gibt es die Begleitgruppe. Diese besteht aus weiteren Interessensvertretungen, die ihre Sichtweisen beratend in den Planungsprozess miteinbringen (nicht abschliessend).

Nr.	Mitglied	Funktion/Organisation
01	Franco und Helen Gazzi	Anwohner/in
02	Edith Forster	Anwohnerin
03	noch offen	Pendler/in
04	Dr. Catherine Zahner-Daniel	Gewerbe: Bahnhof Apotheke
05	noch zu bestimmen	Gewerbe:
06	noch offen	Detailhandel
07	noch zu bestimmen	Thurgau Tourismus
08	noch zu bestimmen	Abt. öffentlichen Verkehr TG
09	noch zu bestimmen	Regio St. Gallen
10	Rolf Müller	Kommunikationsverantwortlicher
11	Stefan Krummenacher	Stadtmarketingverantwortlicher

3.4 Entschädigungen

Entschädigung	Die Entschädigung pro vollständiger Projektstudie beträgt pauschal Fr. 25'000.-- (inkl. MwSt.). Die Entschädigung wird ausbezahlt, wenn die Schlussabgabe termingerecht und vollständig gemäss Kapitel 3.7 erfolgt und die Projektstudie vom Beurteilungsgremium zugelassen wird.
Entschädigung ohne Folgeauftrag	Falls die Leistungen für die Aufwertung des Stadtraums ohne Verwendung des Gewinnerprojektes an Dritte vergeben wird, steht dem Gewinner eine weitere Abgeltung in der Höhe vom Anderthalbfachen (1.5-fachen) der Pauschalentschädigung von Fr. 20'000.-- der Projektstudie zu.
Ergebnislose Studienaufträge	Stellt die Spurgruppe fest, dass aus den Projektstudien keine brauchbaren Ergebnisse bezüglich Stadtraum Bahnhof hervorgegangen sind, wird die Auftraggeberschaft für die Weiterbearbeitung der Aufgabe von jeder Verpflichtung aus dem Verfahren befreit. Die Pauschalentschädigung pro vollständige Studie wird trotzdem voll ausbezahlt.
Honorare Vorprojekt 31	<p>Das Honorar des Projektierungsteams für die Teilphasen 31 Vorprojekt wird auf der Basis der honorarberechtigten Bausumme gemäss dem Kostenvoranschlag (Genauigkeit +/- 20%) festgelegt. Dabei werden für die Ingenieur-, Architektur- und Landschaftsarchitekturleistungen die folgenden Faktoren festgelegt:</p> <ul style="list-style-type: none"> – mittlerer Stundensatz (ZMT) 130 Fr. / Std. – $Z_1 = 0.062$, $Z_2 = 10.58$ – Anpassungsfaktor (r) = 1.0, Teamfaktor (i) = 1.0, Sonderfaktor = 1.0 – Berechnungsfaktoren Honorar <ul style="list-style-type: none"> ○ Architektur SIA 102: Baukategorie III: Schwierigkeitsgrad (n) = 0.9 ○ Landschaftsarchitektur SIA 105: Baukategorie III: Schwierigkeitsgrad (n) = 0.9 ○ Bauingenieur SIA 103: Baukategorie II: Schwierigkeitsgrad (n) = 0.9 – Anteil der honorarberechtigten Bausumme pro Fachbereich wird gemäss dem Kostenperimeter für den Kostenvoranschlag ermittelt.
Honorar für weitere Projektphasen	Die Vergütung der weiteren Projektphasen erfolgt nach dem effektiven Aufwand mit dem mittleren Zeittarif von 130 Fr./ Std. Nach Rücksprache mit dem Gewinnerteam können für die weiteren Projektphasen die Federführung gewechselt sowie nur noch eine gestalterische Begleitung in Auftrag gegeben werden.

3.5 Präqualifikation (1. Stufe)

Grundsatz

In der 1. Stufe können sich alle interessierten Anbietenden für den Studienauftrag bewerben. Das Beurteilungsgremium wird von den eingegangenen Anträgen diejenigen Teilnehmenden mit den besten Eignungen gemäss EK1 und EK2 bestimmen (Rangierung der 3 – 4 besten Anträge). Diese werden zur 2. Stufe für die Erarbeitung von Projektstudien eingeladen.

Formelle Kriterien

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.

Ständige Liste

Gemäss § 33, RB 720.21 dürfen Gemeindebehörden Aufträge nur an Firmen erteilen, die über ein gültiges Zertifikat über die Aufnahme in die Ständige Liste verfügen. Die federführende Firma hat deshalb bei der Abgabe ihrer Projektstudie (August 2022) ein gültiges Zertifikat nachzuweisen. Die Formulare zur Einholung der Bescheinigungen können im Internet unter www.dbu.tg.ch bezogen werden.

Firmenreferenz EK1

Nachstehendes zwingendes Eignungskriterium muss erfüllt werden. Anbietende, welche dieses Kriterium nicht erfüllen, werden vom weiteren Verfahren ausgeschlossen:

EK 1: Technische Leistungsfähigkeit der Anbietenden (Planungsteam)

Ein vergleichbares Referenzobjekt der Anbietenden für die Projektierung und Realisierung eines öffentlichen Aussenraumes (z.B. Verkehrsdrehscheibe, Hafenareal, öffentlicher Platz) mit folgenden Mindestanforderungen:

- Leistungen als Architekt/in, und/oder Landschaftsarchitekt/in
- Leistungen als Tiefbauingenieur/in
- Bearbeitung und Abschluss SIA-Teilphasen 31 Vorprojekt bis und mit 53 Inbetriebnahme

Sofern die obenstehenden Kriterien bezüglich Fachgebiete (Architektur/Landschaftsarchitektur, Tiefbau) nicht mit einem einzelnen Referenzobjekt abgedeckt werden können, dürfen maximal zwei Referenzobjekte aufgeführt werden. Die übrigen Kriterien betreffend Phasen und Investitionsvolumen müssen von sämtlichen Referenzobjekten erfüllt werden.

*Die **Firmenreferenzen des Planungsteams** sind in geeigneter Form (max. 1 Seite, DIN A3, pro Referenz) zu dokumentieren (siehe Formular Nr. 02).*

Es ist vorgesehen, ein Nachwuchsbüro zuzulassen. Dieses muss das EK 1 nicht nachweisen.

Eine persönliche
Referenz der
Schlüsselpersonen, EK2

EK 2: Fachkompetenz Schlüsselpersonen

Die Schlüsselpersonen

- Projektleiter/in Architektur und/oder Landschaftsarchitektur
- Projektleiter/in Stv. Ingenieur Tiefbau und/oder Verkehrsplaner/in

Erfüllen mit je einem Referenzobjekt folgende Anforderungen:

- EK 2.1 Architektur: Ein vergleichbares Referenzobjekt der Schlüsselperson für die Projektierung und Realisierung eines öffentlichen Stadtraumes (z.B. Begegnungszone, Gestaltung und Möblierung öffentlicher Plätze, See- und Flusspromenaden)
- EK 2.2 Ingenieur: Betrieb- und Gestaltungskonzept für Strassenräume (z.B. Ortsdurchfahrten, Bushaltestelle, Parkplätze, Velowege,...)
- Bearbeitung und Abschluss SIA-Teilphasen 21 Studie bis und mit 33 Auflageprojekt

*Die persönlichen **Referenzprojekte** sind in geeigneter Form (max. je 1 Seite, DIN A3) zu dokumentieren und mit den **Lebensläufen der Schlüsselpersonen** zu ergänzen (siehe Formulare Nr. 02).*

Schlüsselpersonen aus Nachwuchsbüros können mit Wettbewerbsbeiträgen und/oder Abschlussarbeiten die Fachkompetenz EK 2 nachweisen.

Das Eignungskriterium EK2 wird gemäss der folgenden Bewertungsskala bewertet:

Bewertung
Eignungskriterium EK 2

Note	Bezogen auf Erfüllung	Bezogen auf die Angabe und Ausführungen
0	nicht beurteilbar	keine Angaben
1	schlechte Erfüllung	ungenügende, unvollständige Angaben
2	teilweise Erfüllung	Angaben ohne ausreichenden Bezug zum Projekt
4	gute Erfüllung	durchschnittliche Qualität, den Anforderungen der Ausschreibung entsprechend
5	sehr gute Erfüllung	qualitativ ausgezeichnet, sehr grosser Beitrag zur Zielerreichung

3.6 Studienaufträge (2. Stufe)

Die Projektstudien der 2. Stufe werden gemäss den nachfolgenden Kriterien bewertet:

Zuschlagskriterien (ZK)

ZK-Nr.	Zuschlagskriterien (ZK)
ZK1	<p>Bildung von klar gefassten Begegnungsräume für die Öffentlichkeit:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Differenzierte Angebote mit hoher Aufenthaltsqualität für unterschiedliche Alters- und Nutzungsgruppen (Positive Sinneseindrücke, Interessante Ein- und Ausblicke) – Architektonischer Ausdruck Hafenareal und Stadtraum Bahnhof mit einem grossen Beitrag zum Zielbild „Hafenstadt Romanshorn“ – Stadträumliche und freiräumliche Qualitäten am Bahnhofplatz (Gestaltungselemente und Möblierung, Umgang mit den historischen Gebäuden).
ZK2	<p>Funktionalität und Zweckmässigkeit der Gesamtsituation:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Konzeption der Verkehrsflächen mit Überprüfung Begegnungszone (ÖV, Fahrrad, Fussverkehr, Taxi, MIV, Anlieferung Detailhandel) – Organisation und Ausbildung Verbindung zwischen der Stadt- und der Seeseite – Organisation und Ausbildung des Bahnhofsplatzes – Mehr Achtsamkeit mit mehr Übersichtlichkeit (Schutz vor motorisiertem Verkehr, Minderung der Angst vor Verkehr)
ZK3	<p>Wirtschaftlichkeit:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Eingriffstiefe und Gesamtkosten des Stadtraumes Bahnhof – Investitionskosten
ZK4	<p>Nachhaltigkeit:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Bestrebungen zur Schaffung eines sicheren und inklusiven Ortes auch für Kinder, Frauen, ältere Menschen und Menschen mit Behinderung (SDG 2030) – Bestrebungen zur Förderung der Biodiversität – Bestrebungen zur CO₂-Reduktion (bei der Erstellung und im Betrieb)

Bewertung ZK 1 - 4

Die Kriterien ZK1 – 4 werden nur im Verbund angewendet. In Ermessensfragen entscheidet das Beurteilungsgremium abschliessend.

3.7 Einzureichende Unterlagen für Studienauftrag

Die Planungsteams entwickeln ihre individuellen Lösungen im Austausch mit der Spurgruppe (= Beurteilungsgremium), der Begleitgruppe und unabhängig von den anderen Teams. Die Ausarbeitung der Projektstudien „Aufwertung Stadtraum Bahnhof“ erfolgt in vier Schritten.

Vier Besprechungen

Für die drei geplanten Zwischenbesprechungen sowie die Schlusspräsentation der Projektstudie im August 2022 sind die geeigneten Unterlagen für die Beurteilung durch die Spurgruppe bereit zu stellen. Es sind folgende Unterlagen für eine vollständige Projektstudie abzugeben.

- 01. März 2022: Präsentation, Kurzbericht
- 24. Mai 2022: Gestaltungskonzept Hafenbecken
- 12. Juli 2022: Präsentation, Kurzbericht
- 02. August 2022: Fertige Projektstudie „Aufwertung Stadtraum Bahnhof“

1. Gestaltungskonzept
Hafenbecken, 24. Mai
2022

Das **Gestaltungskonzept Hafenbecken** ist am **24. Mai 2022** abzugeben (Zwischenabgabe):

1. Übersichtsplan z.B. mit den verschiedenen sektoralen Ansätzen und den jeweiligen verschiedenen Nutzungen rund um das Hafenbecken.
2. Situation Ausschnitt(e) mit dem vertieften Sektor / Thema als Basis für die räumliche Darstellung (Seeseite)
3. Räumliche Darstellungen mit dem Zielbild für den ausgewählten Sektor am Hafenbecken (Seeseite)
4. Kurzbericht z.B. mit der Raumanalyse, Vor- und Nachteile für einen Radweg entlang dem Hafenbecken, dem Zukunftskonzept „Hafenstadt Romanshorn“ sowie den möglichen verbindenden Gestaltungselementen.

2. Freiraumkonzept
Begegnungsraum
Bahnhof, 02. August
2022

Das **Freiraumkonzept Begegnungsraum Bahnhof** ist zusammen mit evtl. nachgeführten Gestaltungskonzept Hafenbecken am 2. August 2022 abzugeben (Schlussabgabe):

5. Übersichtsplan z.B. mit der Zuordnung der verschiedenen Nutzungen rund um den Bahnhof.
6. Situation Ausschnitt(e) mit dem vertieften Sektor / Thema mit typischen Querschnitt(e) als Basis für die räumliche Darstellung (Landseite)
7. Räumliche Darstellungen mit dem Zielbild für den ausgewählten Sektor am Bahnhofplatz (Landseite)
8. Übersichtsplan mit dem Kostenperimeter pro Fachbereich als Basis für das Vorausmass der Grobkostenschätzung (+/- 30%)“ sowie die Kennzahlen Verkehrsflächen und Aufenthaltsflächen am Bahnhof (siehe ZK3).

Format Projektstudie

Die Projektstudie soll auf max. 8 Plänen im DIN-Format A1 (594 x 841, quer) sowie den jeweiligen Kurzberichten in zweifacher Ausführung abgegeben werden. Sämtliche Plandarstellungen sind zu bezeichnen. Die Unterlagen sind zusätzlich als pdf-File abzugeben (Format A1 sowie reduziert Format A3 mit ca. 20 MB).

4 Administrative Angaben

4.1 Auftraggeberin und Projektleitung

Auftraggeberin

Stadt Romanshorn
Bahnhofstrasse 19
Postfach 36
8590 Romanshorn
Telefon: +41 58 346 83 70
Mail: Andreas.Schuster@romanshorn.ch

Projektleitung

Andi Schuster, Abteilungsleiter Bau und Verkehr

Politische Vertretung

Roger Martin, Stadtpräsident

4.2 Organisation, Vorprüfung, Kostenkontrolle

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

4.3 Termine und Verfahrensablauf

1. Stufe:

Teilnahme-Antrag
20.12.2021

- Publikation Ausschreibung im Amtsblatt Thurgau / simap Fr. 26.11.2021
- Eingabetermin Teilnahmeantrag (1. Stufe) Mo. 20.12.2021, 12.00 Uhr
- Auswahl der Teilnahmeanträge Di. 18.01.2022, 10.00 Uhr
- Verfügung für Auswahl der Teilnehmenden an Projektstudie ab Mi. 19.01.2022

Studienaufträge:

Abgabe Studienaufträge
02.08.2022

- Versand weitere Unterlagen an präqualifizierte Anbietende ab Mi. 19.01.2022
- Begehung mit Fragerunde (Teilnahme obligatorisch) Di. 25.01.2022, 10.00 Uhr
- Erste Zwischenbesprechung pro Team Di. 01. März 2022
(weitere Termine werden in der 2. Stufe bekannt gegeben)
- Abgabe Studienaufträge Di. 02.08.22, 12.00 Uhr
- Auswahl beste Studie Di. 09.08.2022, 08.00 Uhr
- Ausstellung der Studienaufträge in der Stadt Romanshorn + min. 10 Tage

Vorprojekt Bahnhof Romanshorn:

Unter dem Vorbehalt, dass der Lenkungsausschuss die Phase Vorprojekt frei gibt, kann das Vorprojekt ab August 2022 während rund ca. 6 Monaten erarbeitet werden.

Siehe Terminplan „Variante Sprint“ im Anhang A.

4.4 Verfahrenssprache

Die Verfahrenssprache ist Deutsch. Sämtliche durch die Anbietenden eingereichten Unterlagen sind in Deutsch zu verfassen.

4.5 Ausschreibungsunterlagen und einzureichende Unterlagen 1. Stufe

Die Ausschreibungsunterlagen für die Präqualifikation bestehen aus den nachfolgend aufgeführten Dokumenten:

Präqualifikation
(1. Stufe)

- Nr. 01: Angaben zur Ausschreibung 1. Stufe (vorliegendes Dokument)
- Nr. 02: Formular für Antrag auf Teilnahme zur 2. Stufe Projektstudie

Projektstudie / Angebot
(2. Stufe)

Die Ausschreibungsunterlagen für den Studienauftrag bestehen aus den nachfolgend aufgeführten Dokumenten.

- Nr. 03: Zusätzliche Angaben zur 2. Stufe (z.B. Mengengerüst)
- Nr. 04: Formular Kennzahlen u. Kostenschätzung (Abmessungen, Einheitspreise)

Die Unterlagen werden zusammen mit der Mitteilung des Selektionsentscheids an die präqualifizierten Anbietenden versendet/abgegeben.

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

- Teilnahmeantrag vollständig ausgefüllt und rechtsgültig unterzeichnet mit Beilagen (Nr. 02):
 - EK1: Referenzen Planungsteam
 - EK2: Referenzprojekte Schlüsselpersonen

4.6 Eingabetermin und /-stelle für die Teilnahmeanträge

Der Teilnahmeantrag muss bis am **Mo. 20.12.2021, 12.00 Uhr** an folgender Adresse eingegangen sein:

DÜNNENBERGER Projektentwicklung GmbH
Zürcherstrasse 105
8500 Frauenfeld

Die Teilnahmeanträge sind vollständig ausgefüllt, unterschrieben, korrekt adressiert und mit der Betreffzeile **Projektstudie „Aufwertung Stadtraum Bahnhof“** im verschlossenen Umschlag einzureichen. Die Teilnahmeanträge können auch am Montag 20.12.2021 von 10.00 – 12.00 Uhr an oben genannter Adresse abgegeben werden. Werden die Teilnahmeanträge per Post geschickt, ist der Eingang beim Auftraggeber massgebend und **nicht** das Datum des Poststempels.

4.7 Öffnung Teilnahmeanträge

Die Öffnung der Anträge findet voraussichtlich am Mo. 20.12.2020, 14.00 Uhr statt, ist nicht öffentlich und wird nicht versendet.

4.8 Selektionsentscheid 1. Stufe

Die Anbietenden werden mittels Verfügung schriftlich über den Selektionsentscheid ab dem Mi. 19.01.2022 informiert. Der Entscheid kann mittels Beschwerde beim Verwaltungsgericht des Kantons Thurgau innert 10 Tagen angefochten werden.

Die Einreichung eines Teilnahmeantrags verpflichtet die Bauherrschaft nicht zu einem Selektionsentscheid. Durch die Teilnahme an der Ausschreibung erwerben sich die Anbietenden keinerlei Rechte auf Ausführung oder Vergütung irgendwelcher Art.

4.9 Rechtsmittelbelehrung

Gegen diese Ausschreibung kann innert 10 Tagen seit der Veröffentlichung beim Verwaltungsgericht des Kantons Thurgau Verwaltungsgerichtsbeschwerde erhoben werden. Die Beschwerdeschrift muss einen Antrag, eine Darstellung des Sachverhalts sowie eine Begründung enthalten. Sie ist zu unterzeichnen.

4.10 Verfahren bei Streitfällen

Bei Streitfällen entscheidet das Verwaltungsgericht des Kantons Thurgau.

4.11 Genehmigung Ausschreibungsunterlagen

Die Ausschreibungsunterlagen 1. Stufe wurden durch den Lenkungsausschuss am Do. 25.11.2021 freigegeben.