



Teil B

B.02-01 Programm Präqualifikation

Studienauftrag
Perronzugang Margarethen und
neue Margarethenbrücke, Basel
Projekt-Nr. 1151792





Schweizerische Bundesbahnen SBB

Projektorganisation Ausbau Knoten Basel
Bahnhofstrasse 12
4600 Olten

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt

Münsterplatz 11
4001 Basel

Begleitet durch:

KEEAS AG

Sihlstrasse 59
8001 Zürich



Inhaltsverzeichnis

Prolog	5
1. Einleitung	6
1.1 Einführung	6
1.2 Projektziele	7
1.3 Zielsetzung des Studienauftrages	7
1.4 Ausgangslage	8
1.5 Aufgabenstellung	11
1.6 Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter	14
2. Informationen zum Verfahren	15
2.1 Auftraggeberin	15
2.2 Organisation und Betreuung	15
2.3 Verfahren	15
2.4 Rechtsgrundlage	16
2.5 Beurteilungsgremium, Expertinnen und Experten	16
2.6 Teilnahmebedingungen	18
2.7 Entschädigung und Programmverstösse	20
2.8 Folgeauftrag (Absichtserklärung)	20
2.9 Planervertrag	23
2.10 Immaterialgüterrechte und lauterkeitsrechtliche Ansprüche	24
2.11 Bekanntmachung der Ergebnisse	24
3. Bestimmungen zur Präqualifikation	25
3.1 Termine Präqualifikation	25
3.2 Abgegebene Unterlagen (Präqualifikation)	25
3.3 Fragestellung Präqualifikation	25
3.4 Eingabe der Bewerbungsunterlagen (Präqualifikation)	25
3.5 Einzureichende Bewerbungsunterlagen (Präqualifikation N1-N9)	26
3.6 Vorprüfung (Präqualifikation)	26
3.7 Eignung	27
3.8 Selektion	30



4. Bestimmungen zum Studienauftrag	33
4.1 Termine Studienauftrag*	33
4.2 Abgegebene Unterlagen (Studienauftrag).....	33
4.3 Begehung	34
4.4 Fragestellung Studienauftrag	34
4.5 Zwischenbesprechungen	34
4.6 Einzureichende Unterlagen (Schlussabgabe Studienauftrag).....	34
4.7 Schlussabgabe der Unterlagen zum Studienauftrag	38
4.8 Vorprüfung der Schlussabgaben	38
4.9 Schlussbeurteilung	38
4.10 Angebotsbereinigungen	38
 5. Beurteilungskriterien Studienauftrag	 39
5.1 Gesellschaftliche Nachhaltigkeit (BK1)	39
5.2 Wirtschaftliche Nachhaltigkeit (BK2)	39
5.3 Ökologische Nachhaltigkeit (BK3)	39
5.4 Honorar (BK4)	39
5.5 Bestimmung des Siegerteam	39
 Genehmigung	 40
 Glossar	 41



Prolog

«Der Bahnhof Basel SBB wird mit der massiven Steigerung des Angebotes im öffentlichen Verkehr in den nächsten Jahrzehnten einen umfassenden Um- und Ausbau erfahren. Die markanten Kapazitätsverbesserungen im öffentlichen Verkehr verlangen eine Neukonzeption, die die Ankunft in Basel spürbar verändern wird. Daraus entsteht für die Stadt Basel städtebaulich ein einmaliges Potential: es ist die grosse Chance, die stadträumlich und betrieblich unzureichende Einbindung des Bahnhofs in die Stadt auf städtebaulicher Ebene langfristig zu korrigieren. Mit der Verlagerung der Haltepunkte der Züge nach Westen und die gleichzeitige Anbindung der entstehenden Personenflüsse an die Margarethenbrücke, den Markthallenplatz und die Meret Oppenheim-Strasse macht aus dem Bahnhofsg Gebiet ein städtisches Zentrum, das sich fast allseitig mit dem Stadtkörper verknüpft. Damit könnte aus dem bisherigen Bahnhof am Centralbahnplatz ein neuer Stadtteil oder Quartier entstehen, der die Orte Meret Oppenheim-Platz, Margarethen, Markthalle und Centralbahnplatz mit dem Bahnhof in seiner Mitte zusammenfasst. Der Bahnhof hat dann in der öffentlichen Wahrnehmung nicht mehr die trennende Wirkung durch das Gleisfeld, sondern er verbindet die Stadtquartiere nach allen Seiten. Die damit erreichte übergeordnete städtebauliche Bedeutung stärkt den Standort, belebt ihn und birgt für die Zukunft beträchtliches Potential. Welch eine fantastische Perspektive für ein zukünftiges Basel!

Dieser Vision einer umfassenden neuen Einbettung des Bahnhofes stehen unzählige Aspekte entgegen: die komplexe Situation in der gewachsenen Stadt, die betrieblichen und technischen Rahmenbedingungen der SBB, die Schutzinteressen betreffend Baudenkmal und Stadtbild und noch vieles Anderes verstellen den Blick auf einen grosszügigen Lösungsansatz für die gestellte Aufgabe. Im vorliegenden Studienauftrag sollen die vielfältigen, oft auch divergierenden Anforderungen zu einer tragfähigen Lösung gebündelt werden. Die SBB und der Kanton Basel-Stadt als Auftraggeber sowie das Beurteilungsgremium sind sich bewusst, dass es sich um eine anspruchsvolle und komplexe Aufgabe handelt, die die Planungsteams herausfordert und nach innovativen Lösungen ruft. Im Gegenzug haben sie sich bemüht, den Teams ein faires und attraktives Verfahren anzubieten, um damit das Ziel einer umfassenden, langfristig tragfähigen und zukunftsgerichteten Bahnhofskonzeption zu erreichen.»

Für das Beurteilungsgremium: Quintus Miller



1. Einleitung

1.1 Einführung

Die SBB plant im Auftrag des Bundes eine zusätzliche Querung mit Perronanschluss im Bahnhof Basel SBB. Dieses Projekt namens Perronzugang Margarethen soll mit einer statisch unabhängigen Personenbrücke parallel zur Margarethenbrücke alle Perrons erschliessen. Dazu sind umfangreiche Anpassungen der Gleis- und Perronanlage nötig. Ziel ist, dass Reisende, Passantinnen und Passanten auch künftig sicher und pünktlich an ihr Ziel gelangen. Auftrag und Geldgeber des Projekts ist der Bund im Rahmen des Ausbaus 2035. Diesen hat das Schweizer Parlament 2019 genehmigt. Das Projekt befindet sich aktuell in der Planungsphase «Vorprojekt». Frühestmöglicher Baubeginn für den Perronzugang Margarethen ist aus heutiger Sicht 2031, früheste Inbetriebnahme 2037.

Die bestehende Margarethenbrücke vermag bereits heute die verkehrlichen Anforderungen nicht mehr erfüllen; der bauliche Zustand ist kritisch¹. Noch offen ist, wann die Margarethenbrücke ersetzt werden kann. Ein Ersatzbau muss einerseits gemäss den künftigen Anforderungen des langfristigen Bahnausbaus geplant werden. Andererseits möchte der Kanton Basel-Stadt die neue Brücke für den Tram-, Velo- und Fussverkehr optimieren. Die neue Margarethenbrücke befindet sich daher aktuell in der sehr frühen Planungsphase «Vorstudie». Zudem ist die Finanzierung des Ersatzbaus und die Finanzierung der zusätzlichen Anforderungen des Kantons noch offen.

Die beiden Bauwerke Perronzugänge Margarethen und neue Margarethenbrücke befinden sich in stadträumlich zentraler Lage und erfüllen wichtige Verkehrs- und Erschliessungsfunktionen. Sie müssen deshalb städtebaulich, stadträumlich und gestalterisch aber auch funktional erhöhte Anforderungen erfüllen. Darüber hinaus müssen die beiden Elemente in ihren Funktionen und Nutzungen – trotz der unterschiedlichen Ausgangslagen bezüglich Planungstand und Finanzierung – optimal aufeinander abgestimmt werden.

Die Planung im Rahmen des Studienauftrages für 2035 ist aufwärtskompatibel bzgl. der Etappierung auf den «Zielzustand»² abzustimmen, auf welchen sich Bund, SBB, Deutsche Bahn und Kantone in der Studie Fünfpunkteplan³ geeinigt haben. Hauptaspekte sind die Gleis- und Perronlagen sowie die Personenunterführung West, welche die provisorische Passerelle ersetzt.

¹ Die Problematik, der seit Mai respektive Juni 2023 bestehenden Lastenbeschränkung auf der alten Margarethenbrücke wird von der SBB mit Sofortmassnahmen in einem separaten Projekt mit separatem Terminplan behandelt, siehe .

² Die Terminierung und Finanzierung des SBB «Zielzustand» sind noch nicht definiert (nicht früher als 2050).

³ Der Fünfpunkteplan legt fest, welches Bahnangebot im Bahnknoten Basel langfristig – also in den Jahrzehnten nach dem Ausbauschritt 2035 – nötig ist. Die SBB hat ihn in Auftrag des Bundes und in enger Zusammenarbeit mit den Kantonen und der DB erarbeitet und 2022 abgeschlossen, siehe www.sbb.ch/ausbauten-basel



1.2 Projektziele

Ziel der SBB und des Kantons Basel-Stadt ist es, die beiden Projekte Perronzugang Margarethen und neue Margarethenbrücke eng miteinander abzustimmen, gemeinsam zu planen und wenn immer möglich gemeinsam zu realisieren, trotz deren Unterschiede bezüglich Planungstand, bereitstehender Gelder und Finanzierungsquellen. Mit dem Bund als wichtigstem Auftrag- und Geldgeber für beide Projekte ist diese Zielsetzung abgestimmt.

Die SBB und der Kanton Basel-Stadt sind sich einig, dass alle Projektierungen der beidseitigen Vorhaben im Stadtraum Bahnhof Basel SBB in einer engen Kooperation und mit intensiver gegenseitiger Abstimmung von Inhalten und Vorgehen erfolgen müssen. Hierzu führen sie gemeinsam den Studienauftrag «Perronzugang Margarethen und neue Margarethenbrücke» durch.

In dieser abgestimmten Planung ist ein Bauwerk, bestehend aus dem Perronzugang Margarethen, der neuen Margarethenbrücke und mehreren angegliederten Objekten (siehe Kapitel 1.3) zu entwickeln.

Aufgrund der noch nicht gesicherten Finanzierung für die neue Margarethenbrücke inklusive Velostationen, ist in jedem Fall eine modulare aufwärtskompatible Umsetzung vorzusehen. Es kann sein, dass der Perronzugang Margarethen realisiert und die neue Margarethenbrücke zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt wird.

1.3 Zielsetzung des Studienauftrages

Im Studienauftrag wird eine städtebaulich, architektonisch, funktional, verkehrlich und ingenieurtechnisch überzeugende Lösung mit hohen Nutzungsqualitäten gesucht. Diese Lösung muss bezüglich der Bahninfrastruktur die unter Federführung des Bundes beschlossenen Anforderungen der verschiedenen Zeithorizonte 2035 und «Zielzustand» aufwärtskompatibel (Etappierung) erfüllen. Es wird eine gemeinsame Ausführung vom Perronzugang Margarethen und neue Margarethenbrücke angestrebt. In der Entwurfsphase muss jedoch die modulare Umsetzbarkeit aufgezeigt werden.

Die SBB und der Kanton Basel-Stadt suchen im Studienauftrag ein Entwurfsprojekt für das Bauwerk, welches die Anforderungen der Aufgabenstellung umsetzt und ein Planungsteam für die weitere Zusammenarbeit gemäss Folgeauftrag (siehe Kapitel 2.8).

Das Bauwerk im Studienauftrag umfasst (nicht abschliessend)

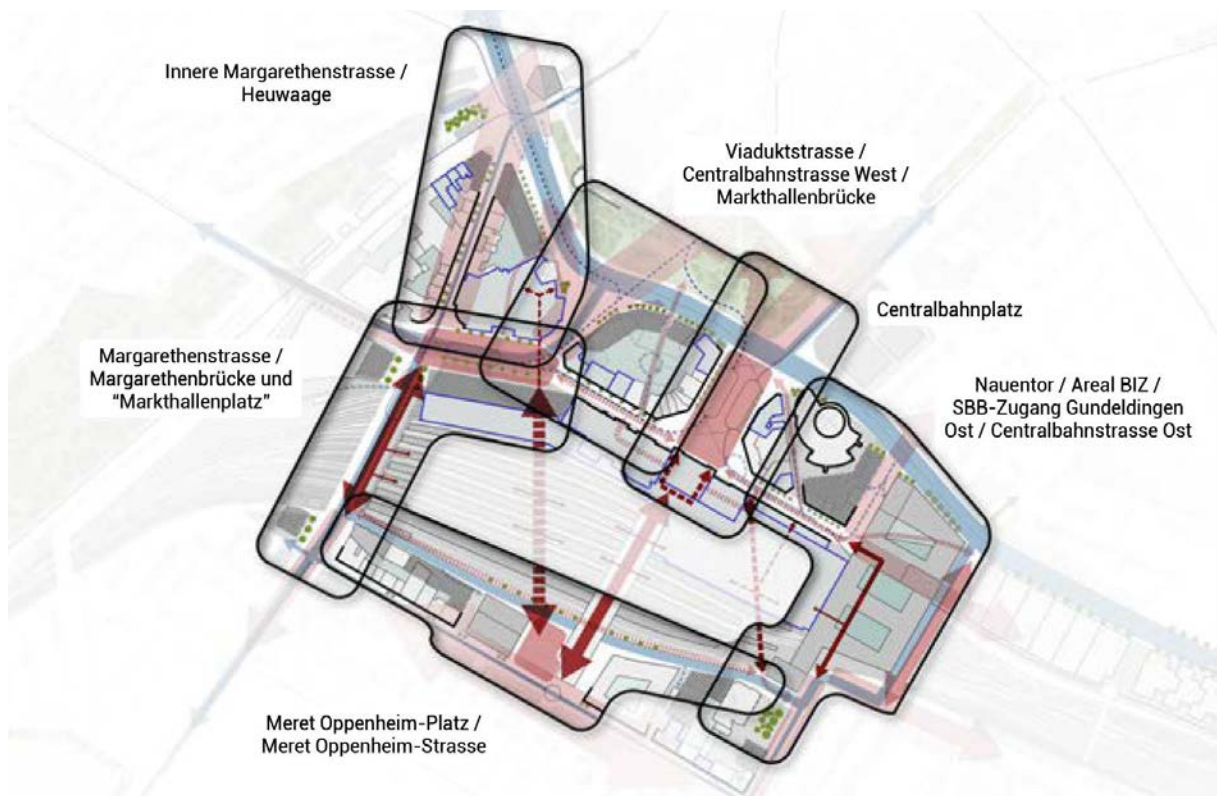
- Neue Margarethenbrücke mit Velostationen und Stadtraumknoten
- Perronzugang Margarethen
- Witterungsschutz der Perronbereiche inklusive der Halle SNCF bzw. angrenzende Dächer
- Verlängerung der Querung und Bahnzugang auf der Achse provisorische Passerelle

Die Pflichten gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG), Ortsbildschutz bzw. Denkmalschutzgesetz bringen weitere hohe Anforderungen an die Projektentwicklung mit sich. Im Rahmen des Studienauftrags wird die spätere Interessenabwägung der Behörden im Rahmen des Verfahrens bestmöglich bereits antizipiert. So soll bei Eingriffen in Schutzziele durch das gewählte Verfahren belegt werden, dass nicht nur ein öffentliches Aufgabeninteresse an einem Eingriff in ein Schutzziel besteht, sondern auch ein Eingriffsinteresse. Der Studienauftrag wird so ausgelegt, dass die Schutz-, Gestaltungs- und Nutzungsinteressen möglichst umfassend berücksichtigt werden können und nur in begründeten Fällen Abweichungen möglich sind.

1.4 Ausgangslage

1.4.1 Entwicklungskonzept Stadtraum Bahnhof Basel SBB

Der Kanton Basel-Stadt hat im Jahr 2020 das Entwicklungskonzept Stadtraum Bahnhof Basel SBB erarbeitet und breit vernehmlassst. Das vom Regierungsrat des Kantons BS genehmigte Konzept bildet die Grundlage für die weitergehenden Vertiefungen im Raum Margarethenstrasse/Margarethenbrücke und Markthallenplatz.



Entwicklungskonzept Stadtraum Bahnhof Basel SBB mit den 6 Vertiefungsräumen.

1.4.2 Perronzugang Margarethen

Die SBB erarbeitete im Auftrag des Bundes die Vorstudie Ausbauschritt (AS) 2035 Basel SBB Publikumsanlagen mit dem Projektziel, den Bahnzugang substanziell zu verbessern und die Bahnzugangskapazitäten zu erhöhen. Geprüft wurden eine Unterführung und eine oberirdische Anbindung. Anfang November 2022 gab der Bund



der SBB grünes Licht, die zweite Option planerisch weiterzuverfolgen, den Perronzugang Margarethen. Denn erstens verschieben sich die Halteorte der Züge im Bahnhof Basel SBB künftig mehr nach Westen und damit näher zur Margarethenbrücke. Zweitens erschliesst der Perronzugang Margarethen den künftigen Tramknoten «Markthallenplatz» besser. Mit diesem will der Kanton den Centralbahnplatz verkehrlich entlasten. Drittens ist es sinnvoller, eine neue Personenunterführung in enger Abstimmung mit einem künftigen Tiefbahnhof zu planen und zu realisieren. Der Perronzugang Margarethen ist Teil des Ausbaus schrittweise 2035. Die Finanzierung via dem Bahninfrastrukturfonds des Bundes (BIF) ist somit gesichert. Der Kostenrahmen für den Perronzugang Margarethen inkl. Bahntechnik umfasst CHF 162 Mio⁴.

1.4.3 Vorstudie „Stadtraum Basel SBB Nord“ (BaSNo)

Als Grundlage für eine gesamtheitliche Entwicklung im Bahnhofsumfeld erarbeitete der Kanton Basel-Stadt die Vorstudie „Stadtraum Basel SBB Nord“ (BaSNo). Deren zentrale Themen sind die Entlastung des Centralbahnplatzes, zusätzliche Bahnzüge im Norden, aufgewertete Stadt- und Grünräume, eine ausgewogenere räumliche Verteilung der Tramlinien und attraktive, direktere Fusswege in die Innenstadt. Der künftige Markthallenplatz soll den Centralbahnplatz entlasten und an der Schnittstelle zwischen Bahnhof und Innenstadt zu einem wichtigen öffentlichen Raum entwickelt werden. Als Grundlage für diese gesamtheitliche Entwicklung erarbeitet der Kanton die Zielzustände für 2035 und 2050+.

Die Personenflüsse im Bereich der Margarethenbrücke sollen sich wesentlich verändern. Heute nutzen pro Tag rund 200 Reisende die Treppenaufgänge der beiden Perrons Gleis 14/15 und 16/17 um via Margarethenbrücke zum städtischen Nahverkehr oder von diesem zur Bahn zu gelangen. Mit der Inbetriebnahme des Perronzugangs Margarethen und der damit verbundenen Verschiebung der Zugshalte Richtung Westen wird es gemäss «Zielzustand 2035» von BaSNo eine Vervielfachung geben.

1.4.4 Margarethenbrücke

Gemäss Erkenntnissen aus der Studie BaSNO ist die Margarethenbrücke massgeblicher Baustein für die städtische Gesamtentwicklung. Eigentümerin der Brücke ist die SBB. Aufgrund der neu dimensionierten Veloverbindungen und einer neuen Tramhaltestelle muss die Brücke deutlich breiter werden. Im Teilprojekt 5 der Vorstudie Kapazitätsausbau Knoten Basel (VKKB) wurde der Neubau der Margarethenbrücke überprüft. Es resultieren vielfältige Anforderungen bzgl. Verkehrsflüsse, Tragwerk und Integration in den Stadtraum. Gleichzeitig muss die neue Brücke auch gemäss den künftigen Anforderungen des langfristigen Bahnausbaus geplant und ausgebaut werden. Die Finanzierung der neuen Margarethenbrücke ist noch nicht gesichert – das heisst die nötigen Bundesgelder für einen gleichwertigen Ersatz und die politische Zustimmung des Kantons Basel-Stadt für die zusätzlichen Anforderungen und deren zusätzliche Finanzierung stehen noch aus.

⁴ Baukosten gemäss Studie „STEP AS2035 Basel SBB Publikumsanlage und Auszugsgleise“ Juni 2022

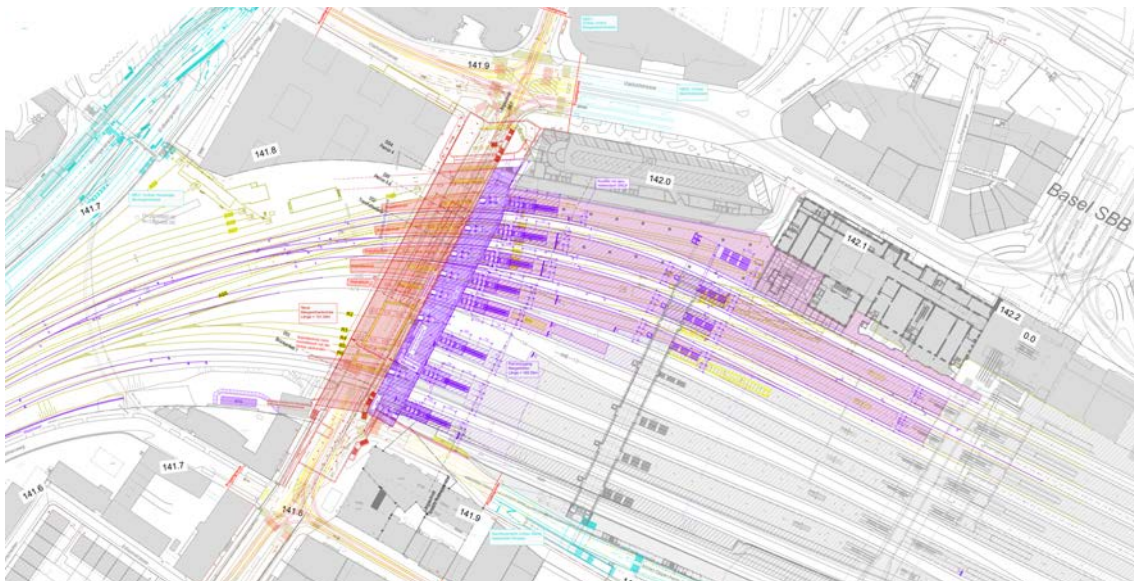
1.4.5 Ortsbild und Denkmalpflege

Von den geplanten Vorhaben sind sowohl der Objekt- als auch der Ortsbildschutz betroffen. Die Bahnhofsteile Basel SBB und SNCF (inkl. Halle SNCF) sind mit dem Eintrag «Centralbahnstrasse 10–2643 Bahnhof SBB/SNCF» unter Kantonalen Denkmalschutz gestellt. Damit kann für das Objekt selbst und dessen Umgebung (näherer Sichtbereich) Denkmalrecht angewendet werden. Der Brückenneubau liegt im Umgebungsschutzperimeter bzw. im näheren Sichtbereich des Bahnhof SBB. Im ISOS tangiert der Bearbeitungsperimeter des Verfahrens zudem die Bereiche 10 und 17 sowie die Umgebungszonen IV, V, XV.

Gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG) Art. 3 müssen der «Bund, seine Anstalten und Betriebe sowie die Kantone [...] bei der Erfüllung der Bundesaufgaben dafür [sorgen], dass das heimatliche Landschafts- und Ortsbild, geschichtliche Stätten sowie Natur- und Kulturdenkmäler geschont werden und, wo das allgemeine Interesse an ihnen überwiegt, ungeschmälert erhalten bleiben.» Weiter muss die SBB diese Pflicht erfüllen, indem sie «eigene Bauten und Anlagen entsprechend gestalten und unterhalten oder gänzlich auf ihre Errichtung verzichten». Gemäss Art. 3 dürfen die Schutzziele der Gebiete 10, 17 und XXII mit Eigenwert durch bauliche Massnahmen in den Umgebungszonen IV, V, XV im Grundsatz nicht beeinträchtigt werden. Es gilt diese Pflicht unabhängig von der Bedeutung des Ortsbildbereichs im Sinne von Artikel 4. Es gilt zu bedenken, dass eine Massnahme nicht weitergehen darf als es der Schutz des Objekts und seiner Umgebung erfordern (Schonungspflicht).

1.4.6 Basisvariante

Auf Grundlage der verschiedenen Studien wurde eine Basisvariante⁵ (technischer Machbarkeitsnachweis der Anforderungen) erarbeitet, die als Grundlage für das Studienauftrag dient. Das D.02-15 Faktenblatt MS2 (Stand 13.09.23) beschreibt den Inhalt vorliegenden Abklärungen der Basisvariante.



Koordinationsplan AS25 Stadt- und Perronebene kombiniert (Teil der Basisvariante), Stand 14. November 2023

⁵ Abgabe bei Start der Bearbeitungsphase des Studienauftrages



1.5 Aufgabenstellung

1.5.1 Zusammenfassung der Aufgabenstellung für Präqualifikation

Die ausführliche Aufgabenstellung wird im Programm des Studienauftrags detailliert ausformuliert und die Grundlagen sowie Rahmenbedingungen angegeben.

Der Studienauftrag umfasst dabei folgende gestalterischen und funktionalen Schwerpunktaufgaben, welche in einem Projektvorschlag zu erarbeiten sind.

- Ein räumliches und funktionales Gesamtkonzept innerhalb des Bearbeitungsperimeters für das Bauwerk (gem. Kap. 1.2) für 2035 sowie für den «Zielzustand».
- Städtebauliche, architektonische, funktionale und ingenieurtechnische Gestaltung des Perronzugangs Margarethenbrücke und der neuen Margarethenbrücke inkl. Velostationen.
- Städtebauliche, architektonische, funktionale und ingenieurtechnische Gestaltung des Witterungsschutzes im Kontext des Bestands, des Ortsbild- und Umgebungsschutzes sowie der Nutzungsinteressen für 2035 sowie für den «Zielzustand».
- Evaluieren, Begründen und Abwägen verschiedener Varianten hinsichtlich des Umgangs mit der Halle SNCF im Gesamtkonzept.
- Die Anforderungen der verschiedenen Zeithorizonte 2035 und «Zielzustand» sind aufwärtskompatibel zu erfüllen und die modulare Umsetzung zu gewährleisten.
- Die Grundlagen (Kennzahlen) für eine Grobkostenschätzung sind einzureichen.
- Mit Abgabe des Projektbeitrags reichen die Planungsteams ein Honorarangebot gemäss Kap. 2.8 und 4.6.3 ein.

1.5.2 Anforderungen an das Bauwerk zur gesellschaftliche Nachhaltigkeit

- Das Bauwerk (gemäss Zielsetzung des Studienauftrags, Kap. 1.2) gliedert sich städtebaulich und architektonisch gut in das Stadtgefüge ein und erfüllt die Anforderungen an den Ortsbild-, Umgebungs- und Denkmalschutz des Kantons Basel-Stadt.
- Das Bauwerk ist architektonisch und konstruktiv hochwertig gestaltet.
- Das Bauwerk bietet eine hohe Aufenthaltsqualität und ermöglicht die Inklusion aller Bevölkerungsgruppen (u.a. BehiG).
- Die neuen Bauten und Anlagen im und über dem Gleisfeld, deren Anschlüsse an die Bestandsbauten und -anlagen sind sehr gut gestaltet und insbesondere der räumlich prägende Witterungsschutz mit den Anforderungen des Ortsbild-, Umgebungs- und Denkmalschutzes optimal abgestimmt.



- Das Bauwerk gliedert sich funktional gut in das Stadtgefüge ein. Eine optimale Führung der Personenflüsse ermöglicht die Intermodalität, eine gute Orientierung bzw. Sichtbarkeit und erzeugt eine hohe Qualität bei den Zugängen zu Bahn, Velostationen, Tram und MIV.
- Der Perronzugang Margarethen erfüllt die Anforderungen von Bund und SBB bzgl. Perronzugang, Personenfluss, Konstruktion, Gleisinfrastuktur etc. (2035 und «Zielzustand»).
- Der Perronzugang Margarethen erfüllt (genehmigungsfähig im Sinne PGV⁶) unabhängig vom Zeitpunkt der Erstellung der neuen Margarethenbrücke termingerecht die Anforderungen des Angebotsschritts 2035 des Bundes und ist aufwärtskompatibel zum «Zielzustand»⁷ der Anlagen SBB sowie «Zielzustand 2050+» gemäss BaSNo.
- Die neue Margarethenbrücke erfüllt die Anforderungen von Basel-Stadt bzw. der BVB⁸ bzgl. Querschnitt und der Verbindungen vom Quartier Gundeldingen mit der Innenstadt.
- Die neue Margarethenbrücke erfüllt die Anforderungen von Bund und SBB bzgl. Gleisinfrastuktur (Gleisgeometrie, Abstützung, Anprallschutz, Berührungsschutz etc.) und betriebliche Anforderungen im Unterhalt (minimale Gleissperren Tram/SBB etc.).
- Das Brückentragwerk muss robust sein und Tragwerksreserven aufweisen. Die Brücke führt über eine Gleisanlage von erheblicher Bedeutung. Daher impliziert die Lage des Bauwerks ein hohes Schadenspotential bei Beeinträchtigungen oder gar Zerstörungen am Bauwerk.
- Das Bauwerk ist flexibel für zukünftige Entwicklungen und kann von der Bevölkerung angeeignet werden.

1.5.3 Anforderungen an das Bauwerk zur wirtschaftliche Nachhaltigkeit

- Der Perronzugang Margarethen und die neue Margarethenbrücke sind statisch getrennte Objekte (Modularität).
- Die technische Machbarkeit ist für beide Szenarien nachgewiesen:
 - a) der Perronzugang Margarethen und die neue Margarethenbrücke werden gemeinsam errichtet und in Betrieb genommen.
 - b) der Perronzugang Margarethen geht in Betrieb und später wird die neue Margarethenbrücke errichtet.
- Die Bauphasenplanung entspricht den bahntechnischen Anforderungen von Bund, SBB, BVB und vom Kanton Basel-Stadt und beeinträchtigt die Verkehrs- und Personenflüssen nur wenig (beschränkte Möglichkeiten für Stützkonstruktionen, laufender Tram- und Bahn-Betrieb).

⁶ Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahngesetz

⁷ Zustand nach Fünfpunkteplan später als 2035 = VKKB Endzustand

⁸ Basler Verkehrsbetriebe



- Das Bauwerk erfüllt Aspekte der ökonomischen Nachhaltigkeit (Baukosten, möglichst ohne Sprungkosten, Aufwärtskompatibilität).
- Das Bauwerk hat einen minimierten Betriebs- und Unterhaltsaufwand (möglichst ohne Sperrungen von Gleisen der SBB und Tram). Insbesondere ein unterhaltsfreundliches Tragwerk und ein möglichst guter konstruktiver Schutz aller Bauteile trägt der erschwerten Zugänglichkeit, Inspektion und Instandsetzungsarbeiten Rechnung. Die Umbau- und Rückbaubarkeit ist gegeben.

1.5.4 Anforderungen an das Bauwerk zur ökologische Nachhaltigkeit

- Das Bauwerk erfüllt die umweltrechtlichen Vorgaben.
- Das Bauwerk hat geringe CO₂-Emissionen, fördert erneuerbare Energieproduktion und berücksichtigt die Aspekte der Kreislaufwirtschaft.
- Das Bauwerk mindert den Hitze-Effekt und fördert die Biodiversität.

1.5.5 Nicht Teil der Aufgabenstellung im Studienauftrag

Folgende Fachbereiche und Inhalte werden im Studienauftrag nicht erwartet:

- Gleisgeometrie und Bahntechnik (Fahrbahn, Fahrstrom, Kabel, Geomatik, Sicherungsanlagen, Telecom, etc.)
- Hilfsbrücken (wird für den Studienauftrag vorgegeben)
- Verkehrsplanung
- Geologie (Baugrundsondierungen, Berichte)
- Detaillierte Nachweise des Brandschutzes und der Evakuierung.

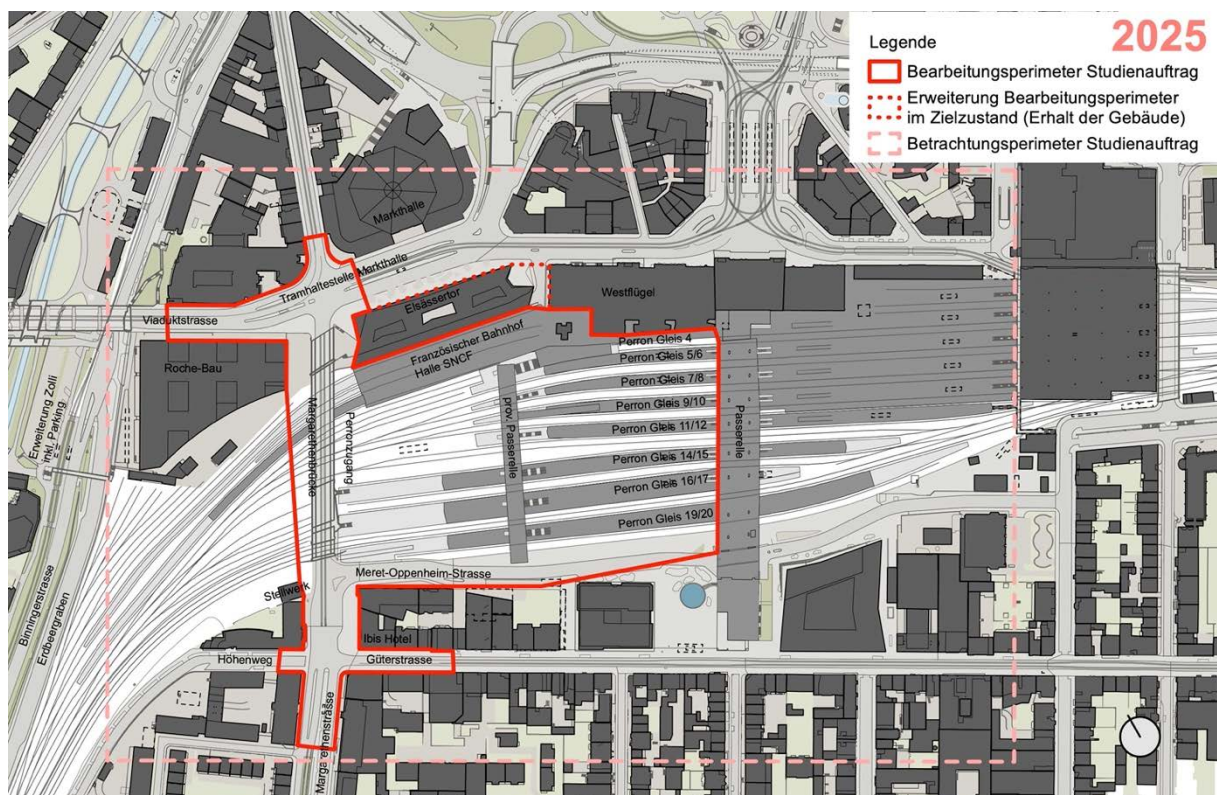
Im Studienauftrag wird das Heranziehen von entsprechenden Expertinnen und Experten nicht gefordert.

1.6 Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter

Der Bearbeitungsperimeter umfasst alle in der Zielsetzung genannten Bauwerke, welche für den Perronzugang Margarethen und die neue Margarethenbrücke sowie den Witterungsschutz nötig sind. Für die städtebauliche, funktionale und statische Einbettung des Gesamtkonzepts für 2035 und den «Zielzustand» können innerhalb des Bearbeitungsperimeters Lösungen gefunden werden. Für die Gestaltung und Einbettung in das Stadtbild ist mindestens der Betrachtungsperimeter relevant. Die Gleisgeometrie inkl. Perrons, das Verkehrsregime und die Platzgestaltung des Markthallenplatzes sowie der Margarethenstrasse auf Seite Gundeldingen sind gemäss Vorgaben zu übernehmen.

Für die Bauphasenplanung und für temporäre Bauwerke können Flächen ausserhalb des Bearbeitungsperimeters in die Betrachtung einbezogen werden, wenn dies aufgrund von Anschlussbauwerken oder zwingenden Abhängigkeiten als zweckmässig beurteilt wird.

Siehe auch Dokument D.01 Bearbeitungsperimeter. Die Darstellung des Bearbeitungsperimeters dient zur Veranschaulichung und hat keinen präzisen Charakter.



Bearbeitungsperimeter basierend auf der Ausgangslage 2025 (Stand 11. Dezember 2023)



2. Informationen zum Verfahren

2.1 Auftraggeberin

Die SBB, vertreten durch die Division Infrastruktur, und der Kanton Basel-Stadt, vertreten durch das Bau- und Verkehrsdepartement sind Auftraggeberinnen und veranstalten den Studienauftrag. Die Projektführung liegt bei der SBB AG.

Schweizerische Bundesbahnen SBB
Projektorganisation Ausbau Knoten Basel
Gesamtprojektleiter Marko Kern
Bahnhofstrasse 12
4600 Olten

Bau- und Verkehrsdepartement des
Kantons Basel-Stadt
Bahnkoordinator Marco Galli
Münsterplatz 11
4001 Basel

2.2 Organisation und Betreuung

Bei der Vorbereitung und Begleitung sowie bei der Vorprüfung der Projekteingaben wird die Auftraggeberin unterstützt durch:

KEEAS AG
Sihlstrasse 59
CH - 8001 Zürich

2.3 Verfahren

Zur Entwicklung des Perronzugangs Margarethen und der neuen Margarethenbrücke wird ein Studienauftrag im selektiven Verfahren durchgeführt. Der Studienauftrag ist nicht anonym und umfasst zwei Zwischenbesprechungen sowie die Schlussabgabe (keine Schlusspräsentation).

Im Rahmen einer öffentlich ausgeschriebenen Präqualifikation werden ca. fünf Anbieter für die Teilnahme am Studienauftrag selektioniert. Grundlage für die Bewertung und Auswahl der Teilnehmenden bilden die Eignungs- und Selektionskriterien (siehe Kap. 3.7 / 3.8 und die Bewerbungsunterlagen (siehe Kap. 3.5).

Die SBB publiziert die Ausschreibung auf www.simap.ch auf Deutsch und Französisch sowie die Ausschreibungsunterlagen auf Deutsch (Amtssprache am Standort der Baute). Im Falle eines Widerspruchs zwischen den Sprachfassungen der Ausschreibungspublikationen gilt die deutsche Version als verbindlich. Die Verfahrenssprache (z.B. für Antworten in der Fragerunde und im Rahmen der Bereinigungen) ist Deutsch. Die Ansprechpartner des Auftragnehmers der SBB oder Dritter müssen Deutsch als Projektsprache fließend beherrschen und alle Projektdokumente (Berichte, Pläne, Ausschreibungsunterlagen, Zwischenberichte usw.) sowie die gesamte Projektkorrespondenz müssen in einwandfreiem Deutsch verfasst sein.

Während des gesamten Verfahrens sind die zu Verfügung gestellten Grundlagen und die Resultate der Arbeiten vertraulich zu behandeln.



2.4 Rechtsgrundlage

Das Verfahren untersteht den Vorschriften über das öffentliche Beschaffungswesen (BöB und VöB) und erfolgt in Anlehnung an die Ordnung für Architektur- und Ingenieurstudienaufträge SIA 143 (Ausgabe 2009).

Die Bestimmungen dieses Programms, der Fragenbeantwortung und der Rückmeldungen der Zwischenbesprechungen im Rahmen des vorliegenden Studienauftrags sind für die Veranstalterin, für das Beurteilungsgremium sowie für die Teilnehmenden verbindlich. Durch die Teilnahme an der Präqualifikation anerkennen die Teilnehmenden das vorliegende Programm, die Ergebnisse der Fragenbeantwortungen sowie die Entscheide des Beurteilungsgremiums.

2.5 Beurteilungsgremium, Expertinnen und Experten

2.5.1 Beurteilungsgremium

Zur Beurteilung der eingereichten Arbeiten setzt die SBB folgendes Beurteilungsgremium ein:

Stimmberechtigte Mitglieder unabhängig, Fachpersonen (5 Stimmen)

- Quintus Miller, dipl. Architekt ETH BSA SIA, Prof. AAM (Vorsitz)
- Christine Binswanger, dipl. Architektin ETH BSA SIA
- Lorenzo Giuliani, dipl. Architekt ETH BSA SIA
- Dr. Aurelio Muttoni, dipl. Bauingenieur ETH, Prof. EPFL
- Beat Meier, dipl. Bauingenieur ETH SIA

Ersatz Fachperson

- Martin Boesch, Architekt BSA ETH SIA, Prof. AAM

Stimmberechtigte Mitglieder SBB, Sachpersonen (2 Stimmen)

- Christof Roggli, Anlageneigentümer SBB
- Thomas Staffelbach, Gesamtkoordination SBB

Ersatz SBB

- Marko Kern, Gesamtprojektleiter SBB

Stimmberechtigte Mitglieder Kanton Basel-Stadt, Sachpersonen (2 Stimmen)

- Roger Reinauer, Leiter Tiefbauamt, Kanton Basel-Stadt
- Beat Aeberhard, Leiter Städtebau + Architektur, Kanton Basel-Stadt

Ersatz Kanton Basel-Stadt

- Marco Galli, Bahnkoordination, Kanton Basel-Stadt



2.5.2 Expertinnen und Experten ohne Stimmrecht

Die folgenden Expertinnen, Experten und weitere Vertretungen werden beratend hinzugezogen und unterstützen die Vorprüfung. Sie nehmen themenbezogen an den Veranstaltungen teil, besitzen jedoch kein Stimmrecht.

Externe Experten

- Vera Scartazzini Ortsbild- und Objektschutz, Bundesamt für Kultur
- Christian Boos Tramplanung und –betrieb, BLT,
- Toni Stucki Tram- und Busplanung und –betrieb, BVB
- Thomas Suter Baukosten, Aegerter & Bosshardt
- Yanick Barth Bauphasenplanung, Drees & Sommer Basel,
- Philipp Rüegg Bahnzugang/Architektur, Atelier 231 GmbH,
- Irene Graber Dimensionierung Perronzugang, Emch+Berger AG
- Sabine Friedrich Begleitung Studienauftrag, KEEAS AG
- Seraina Schwizer Begleitung Studienauftrag, KEEAS AG

Experten von Basel-Stadt

- Daniel Schneller Denkmalpflege, Bau- und Verkehrsdepartement
- Jürg Degen Städtebau, Bau- und Verkehrsdep.
- Marc Février Städtebau, Bau- und Verkehrsdep.
- Philippe Noger Fachstelle umweltgerechtes Bauen und Planen, Bau- und Verkehrsdepartement
- Dirk Förster Mobilität / Verkehrsplanung, Bau- und Verkehrsdep.
- Christian Nägele Kunstbauten, Bau- und Verkehrsdepartement
- Armin Kopf Grünplanung, Bau- und Verkehrsdepartement
- Salome Lustenberger Bahnkoordination, Bau- und Verkehrsdepartement
- 3 Vertreter:innen Öffentlichkeit/Quartier (werden im Anfang 2024 ausgewählt)

Experten der SBB

- Reto Bieli Denkmalpflege, SBB
- Stefan Wassmer Ingenieurbau, SBB Infrastruktur
- Alicia García Architektur / Bahnzugang, SBB Infrastruktur
- Alain Liechti Technologieexperte Ingenieurbau, SBB Infrastruktur
- Urs Stäbler Anlageneigentümer Publikumsanlagen, SBB Infrastr.
- Christoph Fessler VKKB TP1/TP0, SBB Infrastruktur
- Heike Martin VKKB, SBB Infrastruktur
- Marco Scandaglia Netzentwickler, SBB Infrastruktur
- Mark Schaffner Kommerzflächen, SBB Immobilien
- Roger Bubendorf Gleisgeometrie, SBB Infrastruktur
- Roger Zeier Bahninfrastruktur / Bauphasenplanung, SBB Infrastr.
- Astrid Nägeli Ökologie, SBB Infrastruktur
- Danica Garajova Beschaffung, SBB Infrastruktur
- Kathrin Scognamiglio Recht & Compliance, SBB Konzern

Bei Bedarf können weitere Expertinnen und Experten hinzugezogen werden.



2.6 Teilnahmebedingungen

2.6.1 Teilnahmebedingungen Präqualifikation

Um der Aufgabenstellung gerecht zu werden, bedarf es einer gleichberechtigten Einheit aus Tragwerk und Gestaltung in der Teamzusammensetzung. Für die erfolgreiche Umsetzung des geplanten Bauvorhabens, werden eine entsprechende Erfahrung und Fachkompetenz sowie die personellen Kapazitäten der teilnehmenden Teammitglieder vorausgesetzt.

Jeder Anbieter muss zwingend folgende Fachbereiche / -kompetenzen aufweisen:

- Städtebau / Architektur
- Denkmalpflege
- Ingenieurbau / Brückenbau
- Landschaftsarchitektur
- Bauphasenplanung
- BIM-Koordination

Der Studienauftrag erfolgt ohne BIM, hingegen ist der Folgeauftrag unter Anwendung von BIM zu planen. Ab der SIA-Phase 31 wird ein BIM-Koordinator verlangt.

Jeder Anbieter kann sich allein oder in einem Team mit anderen Firmen bewerben. Mehrfachteilnahmen von einzelnen Anbieter-Mitgliedern (inkl. Subplaner) sind in keinem Fall zulässig. Die Teilnahmebedingungen sind während des gesamten Verfahrens einzuhalten. Subplaner sind zugelassen.

Alle Teammitglieder haben ihren Geschäftssitz in der Schweiz oder in einem Vertragsstaat des WTO-Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen.

2.6.2 Teilnahmebedingung Studienauftrag

Teilnahmeberechtigt am Studienauftrag sind die im Rahmen des Präqualifikationsverfahrens durch das Beurteilungsgremium ausgewählten Planungsteams.

2.6.3 Nicht-Zugelassene, Vorbefassung und Interessenskonflikt

Von der Teilnahme ausgeschlossen sind Fachleute, die gemäss Ordnung SIA 143, Artikel 12.2 eine nicht zulässige Verbindung zu einem Mitglied des Beurteilungsgremiums haben.

Gemäss Art. 14 BöB (Vorbefassung) schliesst die Auftraggeberin Anbieter aus einem Verfahren aus, wenn diese an der Vorbereitung der Beschaffung beteiligt waren, der ihnen dadurch entstandene Wettbewerbsvorteil nicht mit geeigneten Mitteln ausgeglichen werden kann und dieser Ausschluss den wirksamen Wettbewerb unter den Anbietern nicht gefährdet.



Die folgenden Firmen und Personen werden aufgrund ihrer Vorbefassung zum vorliegenden Beschaffungsverfahren nicht zugelassen.

	Firma, Ingenieurgemeinschaft, Person	Grund für Nicht-Zulassung
1.	Drees & Sommer Schweiz AG, St.Alban Vorstadt 80, 4052 Basel	Bauphasenplanung der SBB für den Studienauftrag
2.	KEEAS Raumkonzepte AG, Sihlstr. 59, 8001 Zürich	Bauherrenunterstützung der SBB für den Studienauftrag
3.	Baukollektiv GmbH, Riehenstrasse 318, 4058 Basel	Beschaffungsunterstützung SBB GPL
4.	Techdata AG, Effingerstrasse 12, 3011 Bern	Bauherrenunterstützung SBB BAT
5.	A. Aegerter & Dr. O. Bosshardt AG, Basel	Verfasser der Basisvariante für Perronzugang; Generalplaner VKKB im Auftrag der SBB
6.	ATELIER 231 GmbH, Neumarkt 6, 8001 Zürich	Verfasser der Basisvariante für Perronzugang; Generalplaner VKKB im Auftrag der SBB
7.	ACS-Partner AG, Gubelstrasse 28, 8050 Zürich	Generalplaner für VKKB im Auftrag der SBB
8.	Emch+Berger Verkehrsplanung AG, Schösslistrasse 19, 3001 Bern	Planer Personenfluss VP AS35 Perronzugang Margarethen; VKKB TP 1 im Auftrag der SBB
9.	dsp Ingenieure + Planer AG, Zürichstrasse 4, 8610 Uster	Generalplaner für VKKB im Auftrag der SBB
10.	Geotechnisches Institut AG, Pfeffingerstrasse 41, 4053 Basel	Generalplaner für VKKB im Auftrag der SBB
11.	THAT GmbH, Environmental Engineering Schachenallee 29A CH-5000 Aarau	Generalplaner für VKKB im Auftrag der SBB
12.	Rapp AG, Hochstrasse 100, 4018 Basel	Generalplaner für VKKB im Auftrag der SBB
13.	Rothpletz, Lienhard + CIE AG, Schiffländerstrasse 35, 5001 Aarau	Generalplaner für VKKB im Auftrag der SBB
14.	Basler & Hofmann AG Ingenieure, Planer und Berater, Forchstrasse 395, Postfach, 8032 Zürich	Planungsteam für BaSNo im Auftrag von Basel-Stadt; Generalplaner VKKB im Auftrag der SBB
15..	Van de Wetering, Atelier für Städtebau GmbH, Birmensdorferstrasse 55, 8004 Zürich	Planungsteam für BaSNo im Auftrag von Basel-Stadt
16.	Grand Paysage GmbH, Architecture du paysage, Haltingerstrasse 40, 4057 Basel	Planungsteam für BaSNo im Auftrag von Basel-Stadt
17.	Rudolf Keller & Partner, Verkehrsingenieure AG, Neue Bahnhofstrasse 160, 4132 Muttenz	Bauherrenunterstützung für Basel-Stadt



Die folgenden Firmen haben ihre frühere Projektarbeit beendet und mit ihrem Mandat ihren Auftrag abgeschlossen. Die durch die Firmen erarbeiteten Projektunterlagen sind den Präqualifikationsunterlagen beigelegt. Die Frist zur Einreichung eines Beitrags durch die vorbefassten Firmen (oder die Planergemeinschaften, in denen die Firmen als Mitglied oder Subplaner mitanbieten) endet vor derjenigen, welche für die übrigen Anbieter gilt (siehe Termine Kap. 3.1 und 4.1). Für alle anderen Anbieter gilt die Frist gemäss SIMAP Ziffer 1.4. Gestützt auf diese Massnahmen werden diese Firmen im Verfahren als Anbieterin zugelassen (Art. 14 BöB).

Firma, Ingenieurgemeinschaft, Person		Grund für Vorbefassung
1.	Conzett Bronzini Partner AG, Bahnhofstrasse 3, 7000 Chur	Studie Hallendach Basel SNCF im Auftrag von SBB

2.7 Entschädigung und Programmverstösse

Die Teilnahme an der Präqualifikation wird nicht entschädigt.

Für die vollständige und termingerechte Schlussabgabe einer dem Programm entsprechenden Arbeit erhält jedes Planungsteam eine Entschädigung von pauschal CHF 100'000.- (exkl. MwSt., inkl. Nebenkosten).

Hervorragende Beiträge, die wesentliche Verstösse gegen die Programmbestimmungen aufweisen, können ebenfalls zur Weiterbearbeitung empfohlen werden. Voraussetzung ist ein Entscheid mit einer Mehrheit von mindestens drei Vierteln der Stimmen des Beurteilungsgremiums und die Zustimmung aller Vertreterinnen und Vertreter der Auftraggeberschaft.

2.8 Folgeauftrag (Absichtserklärung)

Die Auftraggeberin des Folgeauftrages ist die SBB AG. Die Bauherrschaft umfasst die SBB AG und den Kanton Basel-Stadt.

Die Auftraggeberin sucht mit dem Studienauftrag ein Projekt und ein Planungsteam für die Projektierung und Umsetzung des Bauvorhabens. Es ist vorgesehen, den Zuschlag (Folgeauftrag) in Anwendung von Art. 16 VöB bzw. Art. 21 Abs. 2 lit. i BöB an den Anbieter des vom Beurteilungsgremium empfohlenen Siegerprojekts freihändig zu erteilen.

Der beabsichtigte Zuschlag (Folgeauftrag) wird mit Auflagen (Empfehlung zur Weiterbearbeitung) verbunden werden. Gemäss Art. 16 Abs. 5 VöB ist die SBB grundsätzlich an die Empfehlung des Beurteilungsgremiums gebunden. Im Übrigen gilt Art. 27 der Ordnung SIA 143.



Die Schnittstellen je Phase sind wie folgt beabsichtigt:

Mandat	Phase 31 / 32 / 33	Phase 41	Phase 51	Phase 52	Phase 53
Siegerteam	Planung	Leitdetails für Ausschreibung, Materialisierungen	Leitdetails für Ausführungsplanung, Materialisierungen, Projektbasis/Nutzungsvereinbarung, Prüfung Ausführungsplanung, Erstellung Möbliierungsplan, Bahnhofspan, Lückenlose Führungskette etc.	Gestalterische Bauleitung	DAW/PAW, Wartungs- & Unterhaltsdokumente
Bauleitung	-	Vertragliche Ausschreibung, Prüfung Leitdetails, Prüfung Kosten & LCC	Terminkoordination Baustelle & Ausführungsplanung, Prüfung Kosten & LCC	Örtliche Bauleitung	Bauleitungsdokumente, Rotstift etc.
Ausführungsplaner	-	Prüfung Leitdetails, Prüfung Kosten & LCC	Ausführungspläne, Freigabe Leitdetails	Fachbauleitung	Lead DAW/PAW Ausführungspläne sowie Wartungs- & Unterhaltsdokumente
Bauherr	Freigabe	Freigabe Verträge	Freigabe Ausführungsplanung	Freigaben	Abnahme

Um im Siegerteam eine gewisse Gleichwertigkeit Bauingenieur/Architekt zu ermöglichen, wurden alle Gesamtleisterleistungen separat (innerhalb Auftrag Siegerteam) herausgezogen. Die Teams können selbst entscheiden, wer den Lead übernimmt.

Der beabsichtigte Folgeauftrag an das Siegerteam umfasst die Bauwerke:

TP1:

- Perronzugang Margarethen inkl. Zugängen (Lifte, Treppen, Rolltreppen etc.) und Überdachungen, inkl. Kommerzflächen und Ausstattungen
- Witterungsschutz der Perronbereiche westlich der (Haupt-)Passerelle je nach Siegerentwurf etappiert für Angebotsschritt 2035
- Verlängerung der Querung und Bahnzugang auf der Achse der provisorischen Passerelle inkl. Zugängen (Lifte, Treppen, etc.) und Überdachungen und Ausstattungen
- Halle SNCF bzw. angrenzende Dächer

TP5:

- Neue Margarethenbrücke inkl. Tramhaltestelle, Überdachungen



- Hilfsbrücken
- Velostation Nord inkl. Zugängen (Lifte, Treppen, Rolltreppen etc.) und Überdachungen, inkl. Ausstattungen
- Velostation Süd inkl. Zugängen (Lifte, Treppen, Rolltreppen etc.) und Überdachungen, inkl. Ausstattungen
- Stadtraum Knoten Nord
- Stadtraum Knoten Süd

Neben den oben genannten Bauwerken gehören explizit folgende Elemente zum Leistungssoll:

- Befestigungen/Anforderungen/Integration für Ausstattungen/Einbauten an diesen Bauwerken (Bauwerksbegrünung, Photovoltaikanlagen, Leuchten, Lautsprecher, Fahrleitung, HLKKS, MSR/LSS, Elektro, Entwässerungen etc.)
- Wartehallen, Möblierung, Beschilderung und Markierung auch auf den Perrons (SBB und Tram)
- Stadtmöblierung, Beleuchtung und Begrünung
- Nötige Rückbauten bzw. Teilabbrüche bzw. Anpassungen von Bauten im Projektperimeter
- Geotechnik
- Temporäre Bauten inkl. Baugrubenabschlüsse
- Integration Tram- und Strassenplanung
- Integration Werkleitungsplanung/Entwässerungsplanung

Nicht enthalten:

- Tram- und Strassenplanung bzw. deren Trassierungen
- Werkleitungsplanung/Entwässerungsplanung
- Perrons, Gleise samt Ober- und Unterbau
- Geologie
- Brandschutzgutachten
- Erdung
- Elektro-, Photovoltaik- bzw. Beleuchtungsplanung
- Bahntechnikgebäude
- Etappierungsschritte nach Ausbauschritt 2035

Der beabsichtigte Folgeauftrag an das Siegerteam umfasst folgende Leistungen:

- Phase 31, 32, 33: Grundleistungen, besondere Leistungen und spezielle Zusatzleistungen Bahn
- Phase 4 und 5: Gestalterische Oberleitung als Owners Designer
- Zudem in Phasen 32 und 51: Weitere Leistungen als Zusatzleistung (evtl. als Stundenbudget kalkuliert):
 - Leitdetails
 - Texturen und Materialisierungen
 - Prüfung Ausführungsplanung
 - Prüfung Unternehmerausschreibungen
 - Weitere Leistungen

Der Folgeauftrag des Siegerteams wird mit BIM ausgeführt.



Die Leistungen des beabsichtigten Folgeauftrags werden im Dokument B.01-01 Aufgabenbeschrieb beschrieben. Das Dokument wird gemäss Kapitel 4.1 zur Verfügung gestellt.

Der Folgeauftrag des Siegerteams läuft zeitlich bis ca. 2037 (Inbetriebnahmejahr) und wird teilphasenweise ausgelöst. Die Weiterbeauftragung je Teilphase ist weiterhin von der Finanzierung und der Kundenzufriedenheit der Auftraggeberin abhängig.

Die Mitglieder der Anbieter (exkl. Subplaner) bilden in der Regel eine einfache Gesellschaft und haben die Federführung einer Firma zu übertragen. Diese einfache Gesellschaft hat eine eigene MWST-Nr. bei der eidgenössischen MWST-Verwaltung zu beantragen. Sie haften solidarisch. Mitglieder des Anbieters dürfen nach Eingabe der Bewerbung bis zum Vertragsende nicht ohne triftige Gründe und schriftliche Zustimmung der SBB ausgewechselt werden. Subplaner sind zugelassen.

Im Dokument «F.05 Verfassernachweis» sind die wichtigsten Subplanertätigkeiten auszuweisen, damit sich die SBB ein Gesamtbild der Unterakkordarbeiten machen kann. Einen Austausch von Subplanern kann die SBB auf Grundlage eines begründeten Antrags des Anbieters bewilligen. Die SBB behält sich grundsätzlich das Recht vor, Subplaner ohne Kostenfolge austauschen zu lassen. Eine solche Ablehnung ist durch die SBB zu begründen. Der Anbieter ist verpflichtet, seine Subplaner über die Ausschreibungsbedingungen der SBB zu orientieren. Die Vorgaben sind einzuhalten und durchzusetzen.

2.9 Planervertrag

Der Planervertrag für den Zuschlag (Folgeauftrag) ist im beiliegenden Dokument «A.00 Entwurf Planervertrag Siegerteam» zu finden. Bei Unklarheiten oder Widersprüchen mit anderen Dokumenten gelten die Inhalte aus dem Dokument «A.00 Entwurf Planervertrag Siegerteam».

Die SBB sieht eine Anpassung der aufwandbestimmenden Baukosten vor. Bereinigte aufwandsbestimmende Baukosten bedeutet, dass diese vom Bauherrn geprüft und freigegeben worden sind.

Die Vergütung erfolgt nach Aufwand mit Kostendächern zu den vereinbarten Honoraransätzen. Die aus Baukosten, Faktoren und Qualifikationskategorien ermittelten Honorare stellen pro Phase und Gewerk mehrere Kostendächer dar. Ebenso stellen die aus den Stundenvorgaben und Qualifikationskategorien ermittelten Honorare der Spezialisten pro Phase und Gewerk mehrere Kostendächer dar.

Die Kostendächer werden mit den vereinbarten Honoraransätzen abgegolten, die Vergütung erfolgt auf nachweisbaren Arbeitsrapporten, welche durch die SBB AG kontrolliert und freigegeben werden.

Für die weiteren Phasen 32 - 33, werden die aufwandbestimmenden Baukosten nach jeder Phase wie folgt aktualisiert:



- Die Berechnung der Kostendächer für die Teilphasen 32 (Bauprojekt) und 33 (Bewilligungsverfahren / Auflageprojekt) erfolgt auf Basis der aufwandbestimmenden Baukosten gemäss bereinigter Kostenschätzung am Ende der Teilphase 31.
- Für die Phasen 4 und 5 als Owners Designer werden die Stunden durch die SBB AG vorgegeben und nach den vereinbarten Honoraransätzen abgerechnet.

2.10 Immaterialgüterrechte und lauterkeitsrechtliche Ansprüche

Das Urheberpersönlichkeitsrecht bleibt in jedem Fall bei den Verfassenden. Im Übrigen verpflichten sich die Anbieter im Falle einer weiteren Bearbeitung zur Übertragung sämtlicher Rechte an den Arbeitsergebnissen auf die SBB. Die Abgeltung für diese Übertragung ist in der Entschädigung für die weitere Bearbeitung enthalten. Mit Zustimmung der SBB sind die Anbieter berechtigt, ihre Arbeitsergebnisse auf ihrer Website oder in der Fachpresse zu veröffentlichen.

Bei Unklarheiten oder Widersprüchen gelten die Inhalte des Dokuments «A.00 Entwurf Planervertrag».

2.11 Bekanntmachung der Ergebnisse

Die Ergebnisse der Präqualifikation und des Studienauftrags werden den Teilnehmenden schriftlich mitgeteilt (siehe Kap. 3.1 und 4.1). Die ausgewählten Teams der Präqualifikation haben die Teilnahme am Studienauftrag zwei Wochen nach Publikation der Ergebnisse der Präqualifikation auf www.simap.ch an folgende Adresse schriftlich zu bestätigen.

Schweizerische Bundesbahnen SBB
Einkauf Infrastruktur, Bauprojekte
Danica Garajova
Bahnhofstrasse 12
4600 Olten

Die Ergebnisse des Gesamtverfahrens werden durch das Beurteilungsgremium am Schluss des Verfahrens in einem schriftlichen Bericht festgehalten. Die SBB und der Kanton Basel-Stadt werden die Projekte nach Abschluss des Verfahrens öffentlich bekannt machen.

Alle Projekteingaben werden nach Abschluss des Studienauftrags unter Namensnennung öffentlich ausgestellt. Ort und Zeitpunkt werden den Teilnehmenden schriftlich mitgeteilt. Die nicht ausgewählten Arbeiten können von den Teilnehmenden nach Abschluss der Ausstellung mit Voranmeldung abgeholt werden. Termin und Ort werden noch bekannt gegeben. Nicht abgeholte Arbeiten werden zwei Monate nach Ablauf der Rücknahmemöglichkeit entsorgt.



3. Bestimmungen zur Präqualifikation

3.1 Termine Präqualifikation

Öffentliche Publikation der Präqualifikation und Bereitstellung der Unterlagen über simap.ch	Dezember 2023
Fragestellung durch Anbieter bis	5. Januar 2024
Fragenbeantwortung durch Beurteilungsgremium	19. Januar 2024
Eingabefrist Bewerbungen für Vorbefasste (siehe Kap. 2.6.3)	01. Februar 2024
Eingabefrist Bewerbungen	15. Februar 2024
Bekanntgabe Ergebnisse Präqualifikation	Ende März 2024
Bestätigung der Anbieter zur Teilnahme am Studienauftrag	(2 Wochen nach Bekanntgabe)

3.2 Abgegebene Unterlagen (Präqualifikation)

Die abgegebenen Unterlagen gemäss Dokument «0.01 Inhaltsverzeichnis» werden ausschliesslich auf www.simap.ch veröffentlicht und sind dort zu beziehen.

3.3 Fragestellung Präqualifikation

Fragen zur Präqualifikation sind schriftlich über www.simap.ch einzureichen. Die eingereichten Fragen und deren Beantwortung (ohne Nennung des Fragestellenden) werden allen Anbietern auf www.simap.ch zur Verfügung gestellt. Es werden keine telefonischen oder mündlichen Auskünfte erteilt.

3.4 Eingabe der Bewerbungsunterlagen (Präqualifikation)

Die gesamten Bewerbungsunterlagen sind gemäss den Terminen im Kapitel 3.1 in Papierform und in elektronischer Form (USB-Stick) einzureichen. Bei Widersprüchen gelten vorrangig die in Papierform abgegebenen Bewerbungsunterlagen.

Die Bewerbungsunterlagen müssen verschlossen und mit dem Vermerk «NICHT ÖFFNEN / Präqualifikation BSW» an folgender Adresse eintreffen:

Schweizerische Bundesbahnen SBB
Einkauf Infrastruktur, Bauprojekte
Danica Garajova
Bahnhofstrasse 12
4600 Olten



Massgebend ist der Poststempel (Firmenfrankaturen gelten nicht als Poststempel) oder Strichcode-Beleg einer schweizerischen Poststelle bzw. bei ausländischen Anbietenden der Empfangsbeleg einer schweizerischen diplomatischen oder konsularischen Vertretung. Bei der Übergabe der Bewerbungsunterlagen an eine diplomatische oder konsularische Vertretung der Schweiz im Ausland ist der Anbieter verpflichtet, die Empfangsbestätigung der entsprechenden Vertretung spätestens bis zum Abgabetermin der Bewerbungsunterlagen per E-Mail (danica.garajova@sbb.ch) der SBB AG zu melden.

Bewerbungsunterlagen können nicht persönlich überbracht werden, respektive werden nicht vor Ort entgegengenommen.

3.5 Einzureichende Bewerbungsunterlagen (Präqualifikation N1-N9)

Für das Präqualifikationsverfahren haben die Teams folgende Bewerbungsunterlagen in einfacher Form sowohl in Papierform wie auch als PDF (auf USB-Stick) einzureichen:

- | | |
|---|--|
| • Vollständig ausgefülltes und rechtsgültig unterschriebenes Bewerbungsformular mit Selbstdeklaration zur Einhaltung der Teilnahmebedingungen | N1 / N2 / N3 /
N4 / N5 / N6 /
N7 / N8 / N9 |
| • Dokumentation der Referenzobjekte: 1 Projekt pro Blatt, A4 oder A3, Querformat, einseitig bedruckt, ungefalted, nicht gebunden, auf festem Papier max. 200 g/m ² | N1 / N2 / N3/
N4 / N5 / N6 /
N7 / N8 / N9 |
| • Dokumentation der Schlüsselpersonen: pro CV max. 3 A4, Hochformat, einseitig bedruckt, ungefalted, nicht gebunden, auf festem Papier max. 200 g/m ² | N4 / N5 / N6 /
N7 / N8 / N9 |
| • Motivationsschreiben: max. 2 A4 | N10 |

3.6 Vorprüfung (Präqualifikation)

Die formelle Vorprüfung erfolgt durch die KEEAS AG mit der SBB AG, Einkauf Infrastruktur. Die inhaltliche Vorprüfung erfolgt durch die Expertinnen und Experten, unterstützt und koordiniert durch die KEEAS AG. In der Vorprüfung werden die Beiträge auf ihre Vollständigkeit und Plausibilität der Angaben geprüft.

Die Bewerbungen werden nur in die Bewertung einbezogen, wenn sie vollständig, unterzeichnet und fristgerecht eingereicht wurden.



3.7 Eignung

Nach erfolgter Prüfung der formellen Kriterien wird die Eignung des Bewerbers anhand der nachfolgend aufgelisteten Kriterien geprüft. Die Referenzen können für die einzelnen Fachbereiche identisch sein. Schlüsselpersonen dürfen Mehrfachfunktionen übernehmen.

Übersicht der Eignungskriterien:

- EK1: Fachbereich Städtebau / Architektur
- EK2: Fachbereich Ingenieurbau Konstruktion
- EK3: Fachbereich Denkmalpflege
- EK4: Schlüsselperson Bauphasenplanung
- EK5: Schlüsselperson BIM-Koordination
- EK6: Schlüsselperson Landschaftsarchitektur

Eignungskriterium	Nachweis / abzugebende Unterlagen (gemäss F.01 Bewerbungsformular Präqualifikation)
EK 1: Genügende Erfahrung, gestalterische und ingenieurtechnische Kompetenz und hinreichendes Fachwissen des Anbieters (Büro) in der Projektierung und Realisierung im Fachbereich Städtebau/Architektur	N1.1 / N1.2 Referenzprojekte Referenzen zu ausgeführten oder in Ausführung befindlichen Projekten, die in den letzten 10 Jahren durch den Anbieter bearbeitet worden sind. Hierbei sind folgende Punkte zu beachten: - Es sind mindestens 1, maximal 2 Referenzen vorzulegen. Sollten mehr als zwei Referenzprojekte angegeben werden, werden nur die im Bewerbungsformular unter den ersten zwei Projektreferenzen benannten Projekte bewertet. - Der Anbieter hat bei den Referenzprojekten die SIA-Teilphasen 31 – 33 bearbeitet. - Mind. eine Referenz muss aus dem Bereich Bahninfrastrukturbau – Bahnzugang / Publikumsanlagen stammen. Ein reiner Hochbau ohne Bahnzugang neben der Bahn ist hierfür nicht zugelassen. - Die Gesamtbaukosten der Referenzprojekte müssen je mindestens CHF 5 Mio. betragen.
EK 2: Genügende Erfahrung, gestalterische und ingenieurtechnische Kompetenz und hinreichendes Fachwissen des Anbieters (Büro) in der Projektierung und Realisierung im Fachbereich Ingenieurbau Konstruktion	N2.1 / N2.2 Referenzprojekte Referenzen zu ausgeführten oder in Ausführung befindlichen Projekten, die in den letzten 10 Jahren durch den Anbieter bearbeitet worden sind. Hierbei sind folgende Punkte zu beachten: - Es sind mindestens 1, maximal 2 Referenzen vorzulegen. Sollten mehr als zwei Referenzprojekte angegeben werden, werden nur die im Bewerbungsformular unter den ersten zwei Projektreferenzen benannten Projekte bewertet. - Der Anbieter hat bei den Referenzprojekten die SIA-Teilphasen 31 – 33 bearbeitet. Mindestens ein Referenzprojekt muss sich in SIA-Phase 5 befinden oder abgeschlossen sein. - Die Referenzen müssen aus dem Bereich Eisenbahninfrastrukturbau stammen. Strassenbrücken über die Bahn sind zugelassen. - Die Gesamtbaukosten der Referenzprojekte müssen je mindestens CHF 15 Mio. betragen.



EK 3:

Genügende Erfahrung, gestalterische und ingenieurtechnische Kompetenz und hinreichendes Fachwissen des **Anbieters (Büro)** in der Projektierung und Realisierung im Fachbereich **Denkmalpflege**

N3.1 / N3.2 Referenzprojekt

Referenzen zu ausgeführten oder in Ausführung befindlichen Projekten. Hierbei sind folgende Punkte zu beachten:

- Es ist 1 Referenz vorzulegen. Sollte mehr als eine Referenzprojekt angegeben werden, wird nur das im Bewerbungsformular benannte Projekt bewertet.
- Der Anbieter hat bei dem Referenzprojekt die SIA-Teilphasen 31 – 33 bearbeitet.
- Die Referenz muss aus dem Ortsbild- bzw. Umgebungsschutzbereich stammen und einen Bezug zu Bahninfrastrukturen haben oder aus dem Infrastrukturbereich Bahn stammen.
- Die Referenz muss vergleichbar mit der gestellten Aufgabe bezüglich Aufgabenstellung, Komplexität und Funktion der Schlüsselperson im Projekt sein.

EK 4:

Genügende Qualifikation und Erfahrung der vorgesehenen **Schlüsselperson Fachplanung Bauphasenplanung** in der Projektierung und Realisierung.

N4.0 Schlüsselperson

Angaben für die Schlüsselperson zu

- Art und Umfang der Ausbildung
- Kompetenz bzw. Berufserfahrung in den massgebenden Disziplinen
- Sprachkenntnisse Deutsch mind. Niveau B2
- detaillierte Dokumentation (CV)

N4.1 / N4.2 Referenzprojekte

Referenzen zu ausgeführten oder in Ausführung befindlichen Projekten. Die Bauphasenplanung muss die Koordination aller am Projekt beteiligter Fachdienste zum Thema Bauphasen beinhalten. Hierbei sind folgende Punkte zu beachten:

- Es sind mindestens 1, maximal 2 Referenzen vorzulegen. Sollten mehr als zwei Referenzprojekte angegeben werden, werden nur die im Bewerbungsformular unter den ersten zwei Projektreferenzen benannten Projekte bewertet.
- Der Anbieter hat bei den Referenzprojekten die SIA-Teilphasen 31 – 33 bearbeitet.
- Beide Referenzen müssen aus dem Bereich Eisenbahninfrastruktur – Bauen unter Betrieb stammen.
- Die Referenz müssen vergleichbar mit der gestellten Aufgabe bezüglich Aufgabenstellung, Komplexität und Funktion der Schlüsselperson im Projekt sein.



EK 5: Genügende Kompetenzen in der BIM-Koordination und im BIM-Management der Schlüsselperson BIM-Koordination	N5.0 Schlüsselperson Angaben für die Schlüsselpersonen zu - Art und Umfang der Ausbildung: mindestens «CAS digitales Bauen oder Building Smart Zertifikat» oder gleichwertige Ausbildung - Kompetenz bzw. Berufserfahrung in den massgebenden Disziplinen - Sprachkenntnisse Deutsch mind. Niveau B2 - detaillierte Dokumentation (CV) N5.1 / N5.2 Referenzprojekte Die Schlüsselperson BIM-Koordination koordiniert das Team des Anbieters. Die BIM-Gesamtkoordination (mit Nachbarprojekten etc) wird von der SBB gestellt. Referenzen zu ausgeführten oder in Ausführung befindlichen Projekten. Hierbei sind folgende Punkte zu beachten: - Ausgewiesene BIM-Koordinationskompetenzen und BIM-Management bei der Planung und Realisierung von komplexen Infrastrukturbauten / -anlagen (z.B. Innerstädtische Infrastrukturanlagen, Industrieanlagen, komplexe Hochbauten etc.). - Es sind mindestens 1, maximal 2 Referenzen vorzulegen. Sollten mehr als zwei Referenzprojekte angegeben werden, werden nur die im Bewerbungsformular unter den ersten zwei Projektreferenzen benannten Projekte bewertet. - Der Anbieter hat bei den Referenzprojekten die SIA-Teilphasen 31 oder 32/33 bearbeitet. - Die Gesamtbaukosten der Referenzprojekte müssen je mindestens CHF 15 Mio. betragen.
EK 6: Genügende Kompetenzen der Schlüsselperson Fachplanung Landschaftsarchitektur	N6.0 Schlüsselperson Angaben für die Schlüsselpersonen zu - Art und Umfang der Ausbildung - Kompetenz bzw. Berufserfahrung in den massgebenden Disziplinen - Sprachkenntnisse Deutsch mind. Niveau B2 - detaillierte Dokumentation (CV) N6.1 / N6.2 Referenzprojekte Referenzen zu ausgeführten oder in Ausführung befindlichen Projekten. Hierbei sind folgende Punkte zu beachten: - Es sind mindestens 1, maximal 2 Referenzen vorzulegen. Sollten mehr als zwei Referenzprojekte angegeben werden, werden nur die im Bewerbungsformular unter den ersten zwei Projektreferenzen benannten Projekte bewertet. - Der Anbieter hat bei den Referenzprojekten die SIA-Teilphasen 31 - 33 bearbeitet. - Mind. eine Referenz muss aus dem Bereich Freiraumgestaltung mit Begrünungselementen zur Beschattung von unterbauten Plätzen/Strassen oder Infrastruktureinrichtungen - Die Referenz muss vergleichbar mit der gestellten Aufgabe bezüglich Aufgabenstellung, Komplexität und Funktion der Schlüsselperson im Projekt sein.



3.8 Selektion

Bei der Auswahl der Teams zur Bearbeitung kommen folgende Kriterien zur Anwendung. Die Referenzen können für die einzelnen Fachbereiche identisch sein. Schlüsselpersonen dürfen Mehrfachfunktionen übernehmen.

Übersicht der Selektionskriterien:

- SK7: Schlüsselperson Städtebau/Architektur (Bahnerfahrung) 40%
- SK8: Schlüsselperson Denkmalpflege (Erfahrung in Umsetzung) 10%
- SK9: Schlüsselperson Ingenieurbau (Bahnerfahrung zwingend) 40%
- SK10: Motivationsschreiben inkl. Teamorganisation 10%

Die Auswechslung von Schlüsselpersonen durch den Auftragnehmer muss vorgängig durch denselben bei der SBB angemeldet werden. Die neue Schlüsselperson ist zur Genehmigung bei der SBB einzureichen. Die SBB behält sich vor, Schlüsselpersonen aufgrund unzureichender Erfahrung/Qualifikation nicht zuzulassen bzw. bei unzureichender Leistungsfähigkeit/Kundenorientierung auswechseln zu lassen. Hierzu werden die Schlüsselpersonen jährlich bewertet.

Selektionskriterien	Gewichtung / max. Punkte	Nachweis / abzugebende Unterlagen (gemäss F.01 Bewerbungsformular Präqualifikation)
SK 7: Genügende Qualifikation und Erfahrung der vorgesehenen Schlüsselperson Fachplanung Städtebau / Architektur in der Projektierung und Realisierung.	40% 200 pt	N7.0 Schlüsselperson Angaben für die Schlüsselperson zu - Art und Umfang der Ausbildung - Kompetenz bzw. Berufserfahrung in den massgebenden Disziplinen - Sprachkenntnisse Deutsch mind. Niveau B2 - detaillierte Dokumentation (CV) N7.1/N7.2 Referenzprojekte Referenzen zu ausgeführten oder in Ausführung befindlichen Projekten, durch die Schlüsselperson bearbeitet worden sind. Die Referenz kann auch in einem anderen Büro erbracht worden sein. Hierbei sind folgende Punkte zu beachten: - Es sind mindestens 1, maximal 2 Referenzen pro Schlüsselperson vorzulegen. Sollten mehr als zwei Referenzprojekte angegeben werden, werden nur die im Bewerbungsformular unter den ersten zwei Projektreferenzen benannten Projekte bewertet. - Mind. eine Referenz muss aus dem Bereich Bahninfrastrukturbau – Bahnzugang/Publikumsanlagen stammen. Ein reiner Hochbau ohne Bahnzugang neben der Bahn ist hierfür nicht zugelassen. - Die Schlüsselperson muss bei den Referenzprojekten zusammen die SIA-Teilphasen 31–33 bearbeitet haben. - Mind. ein Referenzprojekt muss zu einem wesentlichen Teil erfolgreich realisiert sein. - Die Gesamtbaukosten der Referenzprojekte müssen je mindestens CHF 5 Mio. betragen.



SK 8: Genügende Qualifikation und Erfahrung der vorgesehenen Schlüsselperson Fachplanung Denkmalpflege in der Projektierung und Realisierung.	10% 50 pt	N8.0 Schlüsselperson Angaben für die Schlüsselperson zu - Art und Umfang der Ausbildung - Kompetenz bzw. Berufserfahrung in den massgebenden Disziplinen - Sprachkenntnisse Deutsch mind. Niveau B2 - detaillierte Dokumentation (CV) N8.1 / N8.2 Referenzprojekt Referenz zu ausgeführt oder in Ausführung befindlichem Projekt. Hierbei sind folgende Punkte zu beachten: - Es ist eine Referenz vorzulegen. Sollte mehr als eine Referenzprojekt angegeben werden, wird nur das im Bewerbungsformular benannte Projekt bewertet. - Die Referenz muss aus dem Ortsbild- bzw. Umgebungsschutzbereich stammen und einen Bezug zu Bahninfrastrukturen haben oder aus dem Infrastrukturbereich Bahn stammen. - Die Referenz muss vergleichbar mit der gestellten Aufgabe bezüglich Aufgabenstellung, Komplexität und Funktion der Schlüsselperson im Projekt sein.
SK 9: Genügende Qualifikation und Erfahrung der vorgesehenen Schlüsselperson Fachplanung Ingenieurbau Konstruktion in der Projektierung und Realisierung.	40% 200 pt	N9.0 Schlüsselperson Angaben für die Schlüsselperson zu - Art und Umfang der Ausbildung - Kompetenz bzw. Berufserfahrung in den massgebenden Disziplinen - Sprachkenntnisse Deutsch mind. Niveau B2 - detaillierte Dokumentation (CV) N9.1/N9.2 Referenzprojekte Schlüsselperson Referenzen zu ausgeführten oder in Ausführung befindlichen Projekten, durch die Schlüsselperson bearbeitet worden sind. Die Referenzen können auch in einem anderen Büro erbracht worden sein. Hierbei sind folgende Punkte zu beachten: - Es sind mindestens 1, maximal 2 Referenzen pro Schlüsselperson vorzulegen. Sollten mehr als zwei Referenzprojekte angegeben werden, werden nur die im Bewerbungsformular unter den ersten zwei Projektreferenzen benannten Projekte bewertet. - Beide Referenzen müssen aus dem Bereich Eisenbahninfrastrukturbau stammen. Brücken über die Bahn mit Strassenanteil sind zugelassen. - Die Schlüsselperson muss bei den Referenzprojekten zusammen die SIA-Teilphasen 31–33 bearbeitet haben. - Mind. ein Referenzprojekt muss zu einem wesentlichen Teil erfolgreich realisiert sein. - Die Gesamtbaukosten der Referenzprojekte müssen je mindestens CHF 15 Mio. betragen.



SK 10: Motivation und Organisation	10%	N10 Motivationsschreiben
	50 pt	Folgende Fragestellungen sind darin knapp und präzise zu beantworten: - Weshalb sind wir das richtige Planungsteam für die gestellte Aufgabe? - Welche Aspekte der Aufgabenstellung interessieren uns besonders und wieso? - Wie ist das Anbieterteam während dem Studienauftrag organisiert? Wer übernimmt die Teamleitung? - Wie ist das Anbieterteam im Folgeauftrag organisiert? Wer übernimmt die Gesamtleitung? Team-interne Sitzungswesen? Max. 2 A4 einseitig bedruckt, Darstellung und Inhalt sind frei.
Total	100 % 500 pt	

Die einzelnen Selektionskriterien werden gemäss folgender Notenskala benotet. Die Note multipliziert mit der entsprechenden Gewichtung ergibt die Punktzahl für das jeweilige Selektionskriterium.

Note	Erfüllung des Kriteriums	Bezogen auf Angaben und Ausführung
1.0	Sehr schlechte Erfüllung	Ungenügende Angaben
2.0	Schlechte Erfüllung	Lückenhafte Angaben, teilw. Anforderungen des Kriteriums nicht erfüllt
3.0	Normale, durchschnittliche Erfüllung	Durchschnittliche Qualität, den Anforderungen des Kriteriums entsprechend
4.0	Gute Erfüllung	Qualitativ gut
5.0	Sehr gute Erfüllung	Qualitativ ausgezeichnet, hohe Innovation



4. Bestimmungen zum Studienauftrag

4.1 Termine Studienauftrag*

Start Studienauftrag / Abgabe Unterlagen *	Anfang April 2024
Fragestellung durch Anbieter bis*	25. April 2024
Fragenbeantwortung durch Beurteilungsgremium*	08. Mai 2024
Vorab-Abgabe Zwischenbesprechung	01. Juli 2024
Erste Zwischenbesprechung	05. Juli 2024
Rückmeldung an die Teams	19. Juli 2024
Inklusive detaillierte Beschreibung des Folgeauftrags (B.01-01) und weitere Unterlagen nach Kap. 4.6	
Vorab-Abgabe Zwischenbesprechung	6. September 2024
Zweite Zwischenbesprechung	11. September 2024
Rückmeldung an die Teams	25. September 2024
Eingabe der Unterlagen zum Studienauftrag (Schlussabgabe)*	13. November 2024
Beurteilung der Projektbeiträge	Januar 2025
Bekanntgabe der Ergebnisse	Februar 2025
Adaptierung Ergebnis auf Anforderung MS3 VKKB	

**Die definitiven Termine werden nach der Publikation Ergebnis Präqualifikation bekanntgegeben.*

4.2 Abgegebene Unterlagen (Studienauftrag)

Neben dem vorliegenden Programm werden die Unterlagen gemäss «0.01 Inhaltsverzeichnis PQ-Unterlagen» für den Studienauftrag abgegeben. Die Unterlagen werden auf www.simap.ch zum Download zur Verfügung stehen. Bis zum Start Studienauftrag kann diese Liste noch ergänzt werden.

Beim Start des Studienauftrags wird ein digitales 3D-Modell und ein Gipsmodell abgegeben. Details folgen.



4.3 Begehung

Die Ausschreibungsstelle organisiert keine Begehung. Sie empfiehlt den Planungsteams eine selbständige Begehung. Es ist verboten, im Rahmen der Angebotsbearbeitung den Gefahrenbereich der Bahnanlagen zu betreten.

4.4 Fragestellung Studienauftrag

Fragen zum Programm, zu den Grundlagen und zur Aufgabenstellung können schriftlich abgegeben werden. Die Abgabeform wird im Dokument «B.02-02 Programm Studienauftrag» bekanntgegeben. Die Beantwortung der Fragen wird anonymisiert allen Teams zur Verfügung gestellt.

4.5 Zwischenbesprechungen

Es finden zwei Zwischenbesprechungen statt. Die Planungsteams nehmen zwingend an diesen Zwischenbesprechungen teil. Sie dienen dem gemeinsamen Austausch der Planungsteams mit dem Beurteilungsgremium. Es ist in diesem Studienauftrag ein zentrales Anliegen, den Dialog zwischen allen Beteiligten zu ermöglichen und damit ein gemeinsames Verständnis der Aufgabenstellung, der Bedürfnisse und der Lösungsmöglichkeiten zu fördern.

An den Zwischenbesprechungen werden Präsentation und Diskussion jeweils pro Planungsteam einzeln durchgeführt. Die Planungsteams sind aufgefordert, ihre Zwischenergebnisse zu präsentieren, wobei sie die Form frei wählen. Die erwünschten, inhaltlichen Schwerpunkte werden im Detailprogramm des Studienauftrags festgelegt.

Die Planungsteams sind aufgefordert, an den Zwischenbesprechungen zu den nachfolgenden Punkten ihre Zwischenergebnisse vorzustellen. Die wichtigsten Inhalte sind für die Dokumentation des Studienauftrags auf Plänen, in Skizzen und Diagrammen, mit Bildern und textlichen Erläuterungen – in Form eines Handouts - abzugeben. Es ist den Planungsteams freigestellt, wie sie ihre Ideen transportieren.

4.6 Einzureichende Unterlagen (Schlussabgabe Studienauftrag)

Für die Schlussabgabe sind die Unterlagen gemäss den folgenden Unterkapiteln einzureichen. Im Rahmen der Zwischenbesprechungen können die Angaben angepasst werden. Alle übrigen Dokumente werden von der Bewertung ausgeschlossen.

Die Anwendung des «Göttiprinzips» (siehe Kapitel 4.6.4) und damit die Abgabe der entsprechenden Dokumente ist fakultativ – das «Göttiprinzip» fliesst nicht in die Bewertung ein.

Betreffend Termin siehe Kapitel 4.1, betreffend Form der Eingabe siehe Kapitel 4.7.



4.6.1 Pläne, Berichte und Gipsmodell

Abzugeben sind maximal 8 Pläne im Format DIN A0 quer, in einfacher Ausführung, mit nachfolgendem Inhalt:

- Gesamtkonzeptplan mit Erläuterungen
- Situationsplan im M 1:500 für 2035 und «Zielzustand»
Darstellung der Dachaufsicht (Situationsplan mit Sicht von oben) mit Aussagen zur Freiraumgestaltung, Erschliessung und Perronzugängen Anlieferung, Zugänge Velostationen
- Grundriss, Schnitte, Ansichten im M 1:200 für 2035
mit Angaben von Flächennutzungen, Flächenmassen und Höhenkote mit Vermessung aller Durchgänge (Breite, Höhe)
- Bauphasenplanung Stufe Studie für 2035
 - Bauphasenablaufskizzen inkl. bauliche / betriebliche Machbarkeit mit Terminplan
 - Art, Dauer und Zeitpunkt der Betriebseinschränkungen von Bahn, Tram und Stadtverkehr
- Konzept Lenkung der Personenströme bezüglich Bahnzugang/ Zugang zur Tramhaltestelle für 2035
- Konzeptionelle Erläuterungen zum Umgang bzw. Eingriff in das Ortsbild und den denkmalpflegerischen Zeugniswert des Bestands
- Antizipatorische Interessenabwägung gemäss Exposé Denkmalpflege auf Bauwerksebene
- Aussagen zur wirtschaftlichen Nachhaltigkeit
- Erläuterung zur Umsetzung der ökologischen Nachhaltigkeits-Stossrichtungen im gesamten Projektentwurf und spezifischen Massnahmen
- Visualisierungen sind erwünscht

Alle Unterlagen sind 2035 und «Zielzustand» darzustellen. Zum Nachweis der modularen Umsetzbarkeit ist für 2035 auch eine Variante mit dem Perronzugang Margarethen und bestehender Margarethenbrücke aufzuzeigen.

Alle Pläne sind in Papier gerollt oder in einer Mappe sowie digital als pdf abzugeben. Massgebend für die Beurteilung sind ausschliesslich die Unterlagen in Papierform. Ferner ist für die Sichtung der Beiträge die Anordnung der Pläne anzugeben (2 Reihen à maximal 4 Pläne Querformat).

Das Tragwerkkonzept in Berichtsform (Statisches System, prüfbarer Nachweis der statischen Machbarkeit), die erforderlichen Bauhilfsmassnahmen respektive die Bauverfahren sind in geeigneter prüfbarer Form (inkl. Schnitte im M 1:100) darzulegen. Die Annahmen sind beizufügen. Verkehrsbehinderungen sind bauphasenscharf anzugeben.

Das Gipsmodell 1:500 zeigt das Brückenvolumen, Überdachungen, Treppenanlagen, Bahnanlagen und wesentliche räumlich-gestalterische Elemente. Das gesamte Modell ist weiss darzustellen.

Zur Erläuterung von Details und Teilbereichen sind Arbeitsmodelle erwünscht. Details werden in den Zwischenbesprechungen bestimmt.



4.6.2 Formular Kennzahlen

Das Formular F.03-01 Kennzahlen ist gemäss den darin enthaltenen Vorgaben entsprechend auszufüllen. Dieses dient als Grundlage für die Grobkostenschätzung und CO2-Bilanz durch die Experten.

4.6.3 Formular Honorarangebot

Die Honorare werden nach aufwandbestimmenden Baukosten (exkl. planerisch nicht relevante Kosten) ermittelt.

Weiter sind die Leistungsanteile in der Honorartabelle auf Basis der SIA-Normen (vgl. Register «Leistungsanteile» im Dokument C.01 Honorartabelle) sowie die prozentuale Verteilung der Stunden auf die Schlüsselpersonen und Qualifikationskategorien pro Gewerk und Phase vorgegeben.

Folgende Faktoren für je Fachbereich werden vorgegeben:

- Schwierigkeitsfaktor: mind. 1.2
- Teamfaktor: mind. 1.0
- Anpassungsfaktor (spezielle Leistungen SBB): mind. 1.15 je nach Fachbereich (wird in Leistungstabellen berechnet)
- Sonderleistungen (besonders zu vereinbarende Leistungen SIA): mind. 1.08 je nach Fachbereich (wird in Leistungstabellen berechnet)

Die Mindeststunden werden vorgegeben. Nach aktuellen Abschätzungen gemäss Tabelle im Kap. 2.8 wird von 153'000 Stunden für den Bauingenieur als Spezialist sowie 65'000 Stunden für die Architektur und 8'000 Stunden für die Landschaftsarchitektur ausgegangen. Die Stunden für die Gesamtleitung sind zuzüglich von den Teams anzugeben.

Die Anbieter können die Stundenansätze pro Qualifikationskategorie und Gewerk definieren. Die Stundenanzahl sowie Schwierigkeits- und Teamfaktor können im Honorarangebot nach oben angepasst werden. Die Honoraransätze der Schlüsselpersonen gelten für alle weiteren SIA-Phasen. Für weitere Mitarbeitende sind für jedes Gewerk Honoraransätze je Kategorie und SIA-Phase sowie der vorgesehene Einsatz (prozentualer Anteil) der jeweiligen Kategorie anzugeben. Aus diesen Angaben wird je Gewerk und SIA-Phase der entsprechende Zeitmitteltarif (ZMT) für die weiteren Mitarbeitenden ermittelt, welcher in die Honorarkalkulation einfließt.

Tatsächliche Kosteneinsparungen des Projekts, die auf Ideen/Planungen des Anbieters zurückzuführen sind, werden dem Anbieter anteilig vergütet. Die Kosteneinsparung wird nach Schlussabrechnung der Unternehmerleistungen und nach Inbetriebnahme berechnet und bezieht auf das Gesamtprojekt und berücksichtigt die Qualität bzw. die resultierenden Instandhaltungskosten.



4.6.4 Förderung des Planernachwuchses (Götti Prinzip)

A. Ausgangslage

In der Schweiz fehlt vermehrt qualifizierter Planernachwuchs. Die SBB ist bereit, einen Beitrag zur Verbesserung dieser Situation zu leisten. Sie fördert den Planernachwuchs, in dem sie jungen Berufsleuten die Möglichkeit bietet, Erfahrungen in der Bearbeitung von Bahnprojekten zu sammeln.

B. Ziel

Junge Berufsleute sollen befähigt werden, nach gebührender Einführung und durch die Begleitung in ihrer Arbeit durch erfahrene Personen, Schlüsselfunktionen zu übernehmen. Das soll ihnen auch ermöglichen, sich für eine nächste Bewerbung die notwendigen Erfahrungen und Referenzen anzueignen.

C. Vorgehen

Der erfahrene Planer (Schlüsselperson/ Götti) betreut einen jungen Planer (Junior). Der Junior unterstützt die Schlüsselperson bei ihrer Arbeit und profitiert dabei von deren praktischen Erfahrungen. Sukzessive übernimmt der Junior komplexere Teilbereiche der Tätigkeit und mehr Verantwortung.

D. Ausschreibungsbedingungen

Die Anwendung des Götti-Prinzips und somit der Einsatz eines Juniors ist fakultativ. Das Götti-Prinzip wird einmal pro Mandat zugelassen. Dem Anbieter ist freigestellt, bei welcher Schlüsselperson und über welchen Zeitraum der Nachwuchsplanende zum Einsatz kommen soll. Der Junior muss über das notwendige Potenzial verfügen. Die Angaben zum Junior und zum Götti-Prinzip bilden die Grundlage für den Entscheid zur Zulassung. Sofern die vorgeschlagene Umsetzung des Götti-Prinzips und/oder der angebotene Junior nicht überzeugen, steht es der SBB offen, Anpassungen vorzuschlagen. Das Götti-Prinzip fließt nicht in die Bewertung des Angebots ein (Beurteilungskriterien). Das für die Beurteilung massgebende Honorarangebot ist so darzustellen, wie wenn kein Junior zum Einsatz käme.

E. Nachweis

Für den Junior sind bei der Schlussabgabe dieselben Angaben zu liefern wie für seinen Götti in der Präqualifikation (Personalangaben, Qualifikation). Bei den Angaben zu den Referenzen sind bereits gemachte Erfahrungen bei anderen Projekten aufzuzeigen. Der Anbieter beschreibt, wie das Götti-Prinzip umgesetzt wird. Dazu gehören ein Beschrieb der vorgesehenen Tätigkeiten des Juniors, dessen Einsatzzeit innerhalb des Projektes sowie die Aufteilung des Zeitaufwands zwischen Götti und Junior. Für die Angaben zum Junior sowie Götti-Prinzip ist das Formular Götti-Prinzip zu verwenden.

F. Finanzielle Vergütung

Zur Betreuung des Juniors wird während dessen Einsatzzeit das angebotene Stundenbudget bzw. Honorar des Göttis um 10 % erhöht werden. Aus diesem Mehrbudget (Zuschlag) und der Differenz der Stundenansätze von Götti und Junior ergibt sich somit ein Mehrbudget an Stunden.



4.6.5 Datenträger (USB-Stick)

- Sämtliche Pläne als PDF-Dateien
- Sämtliche Textdateien als Word und als PDF-Dateien
- Sämtliche Formulare als Excel und als PDF-Dateien

4.6.6 Verfassernachweis

Das ausgefüllte Formular Verfassernachweis umfasst die Angaben zum Team und dessen Mitglieder.

4.7 Schlussabgabe der Unterlagen zum Studienauftrag

Alle Planunterlagen und der Datenträger (USB-Stick) sind mit dem Vermerk «BITTE NICHT ÖFFNEN / Studienauftrag Basel West» zu versehen. Alle Nachweisdokumente sollen mit der dazugehörigen N-Nummer (N4-N7) gekennzeichnet sein.

Die Planunterlagen inkl. Nachweise und der Datenträger sind bis zu den genannten Terminen (siehe Kap. 4.1) an folgende Adresse einzureichen (Details folgen nach Publikation Ergebnis Präqualifikation):

Schweizerische Bundesbahnen SBB
Einkauf Infrastruktur, Bauprojekte
Danica Garajova
Bahnhofstrasse 12
4600 Olten

4.8 Vorprüfung der Schlussabgaben

Die formelle Vorprüfung erfolgt durch die KEEAS AG mit SBB AG, Einkauf Infrastruktur. Die inhaltliche Vorprüfung erfolgt durch die Expertinnen und Experten, unterstützt und koordiniert durch die KEEAS AG.

4.9 Schlussbeurteilung

Die Beurteilung der abgegebenen Unterlagen erfolgt durch das Beurteilungsgremium anhand der Beurteilungskriterien (Kap. 5). Es wird ein Projektvorschlag pro Anbieter beurteilt.

Zur Beurteilung nicht zugelassen und für die feste Entschädigung nicht berechtigt sind Beiträge, die

- nicht termingerecht eintreffen,
- unvollständig sind oder nicht beurteilbare Unterlagen enthalten,
- die von den Programmbestimmungen in wesentlichen Punkten abweichen.

4.10 Angebotsbereinigungen

Die SBB behält sich vor, mit dem Siegerteam Angebotsbereinigungen durchzuführen. Ein Anspruch auf Angebotsbereinigungen seitens der Teilnehmenden besteht nicht.



5. Beurteilungskriterien Studienauftrag

Die eingereichten Projektbeiträge gemäss Kap. 4.6 werden gemäss den folgenden Beurteilungskriterien und Teilaspekten beurteilt (die Reihenfolge impliziert keine Gewichtung).

5.1 Gesellschaftliche Nachhaltigkeit (BK1)

Siehe 1.5.2 Anforderungen an das Bauwerk zur gesellschaftlichen Nachhaltigkeit

5.2 Wirtschaftliche Nachhaltigkeit (BK2)

Siehe 1.5.3 Anforderungen an das Bauwerk zur wirtschaftlichen Nachhaltigkeit

5.3 Ökologische Nachhaltigkeit (BK3)

Siehe 1.5.4 Anforderungen an das Bauwerk zur ökologischen Nachhaltigkeit

5.4 Honorar (BK4)

Das Beurteilungskriterium «Honorar» wird anhand des im Formular Honorarangebot ermittelten Planungshonorars bewertet (Details gemäss Kapitel 4.6.3).

Das Honorar ist als Bestandteil der wirtschaftlichen Nachhaltigkeit zu verstehen und durch das Gremium entsprechend zu gewichten. Aus beschaffungsrechtlichen Gründen soll dies separat ausgewiesen sein.

5.5 Bestimmung des Siegerteam

Das Beurteilungsgremium wendet die Beurteilungskriterien gesamthaft an und empfiehlt ein Siegerprojekt zur Weiterbearbeitung.



Genehmigung

Das vorliegende Programm der Phase Präqualifikation und die zum Zeitpunkt der Präqualifikation publizierten Unterlagen wurden vom Beurteilungsgremium genehmigt:

Ort, Datum:

Basel, 20. November 2023

Quintus Miller

Christine Binswanger

Lorenzo Giuliani

Dr. Aurelio Muttoni

Beat Meier

Martin Boesch

Christof Roggli

Thomas Staffelbach

Roger Reinauer

Beat Aeberhard

Marko Kern

Marco Galli



Glossar

Abkür- zung	Kurzname	Beschreibung
AMB	Alte Margarethenbrücke	Heute bestehende Margarethenbrücke
	2035 Zielzustand 2050+	Zeithorizonte Basel-Stadt Sofern beide Zeithorizonte für Basel-Stadt und SBB gemeint sind:
AS35	Ausbauschritt 2035 Zielzustand	Ausbauschritte SBB - 2035 - «Zielzustand»
	Basisvariante	Technisch, funktionell und verkehrliche Überprüfung der Anforderungen ans Bauwerk
BaSNo	Studie Stadtraum Basel SBB Nord	Verkehrliche Studie von Basel-Stadt mit Perimeter um Basel SBB und weiter nördlich
BAK	Bundesamt für Kultur	
BAV	Bundesamt für Verkehr	
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz	
BöB / VöB	Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen / Verordnung über das öffentliche Beschaffungswesen	
BS	Basel-Stadt	
BSW	Basel SBB West	Gesamtheit aller Teilprojekte der SBB
BVB	Basler Verkehrsbetriebe	
ISOS	Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz	
MOB	Amt für Mobilität Basel-Stadt	
MIV	Motorisierter Individualverkehr	
NHG	Natur- und Heimatschutzgesetz	NHG
NMB	neue Margarethenbrücke	2035 zu errichtende Margarethenbrücke.
PGV	Plangenehmigungsverfahren	
PZM	Perronzugang Margarethen	Bauwerk für Fussgängerverkehr des TP1
SOMA	Sofortmassnahmen Margarethen- brücke	Stabilisierungsmassnahme zur alten Margarethenbrücke
S&A	Amt für Städtebau & Architektur Basel-Stadt	
TBA	Tiefbauamt Basel-Stadt	



VKKB	Vorstudie Kapazitätsausbau Knoten Basel	Vorstudie der SBB als Folgeauftrag des Fünfpunkteplans zur Langfristigen Entwicklung des Knotens Basel
1:1	1:1-Ersatz	Ersatz der heutigen Margarethenbrücke in gleicher Höhenlage und Breite ohne Berücksichtigung künftiger Ausbauschritte
5-PP	Fünfpunkteplan	Der Fünfpunkteplan legt fest, welches Bahnangebot im Bahnknoten Basel langfristig – also in den Jahrzehnten nach dem Ausbauschritt 2035 – nötig ist. Die SBB hat ihn in Auftrag des Bundes und in enger Zusammenarbeit mit den Kantonen und der DB erarbeitet und 2022 abgeschlossen, siehe www.sbb.ch/ausbauten-basel